

Nenad Fejic

Extension, ramification, temporalité et dangerosité d'un grand réseau, situant Raguse (Dubrovnik) au point nodal des échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Orient méditerranéen (XIII-XV siècle)

Les ambassadeurs ragusains envoyés en 1371 auprès du roi de Hongrie, reçurent du Sénat les instructions suivantes: « Vous devez dire à notre souverain, que nous ne pouvons vivre qu'en nous consacrant au commerce, que nous exerçons la majorité de notre commerce dans le royaume de Rascie et qu'à cause de la mauvaise situation qui y règne actuellement, à la suite des dissensions entre les barons, nous ne pouvons y déployer autant d'activités commerciales que par le passé, et que pour cette raison, les marchands ragusains se sont tournés vers la mer »¹. Ces paroles réellement prononcées ou simplement imaginées par le chroniqueur ont été souvent évoquées par les historiens, comme une sorte de condensé, exprimant une certaine hésitation de la part des Ragusains, à choisir la vocation du commerce maritime, alors que le commerce terrestre semblait être pour eux une vocation naturelle. Auraient-ils choisi volontairement le grand large, uniquement parce que la situation dans leur arrière-pays balkanique était devenue peu propice au commerce terrestre, qu'ils pratiquaient jusqu'alors ? Plutôt que de vouer au déclin le commerce terrestre des temps passés, il semblerait que le chroniqueur par cette pirouette, accrédite précisément la nouvelle vocation de Raguse, à partir du milieu du XIV siècle, la commune devenant un point de rencontre idéal des voies terrestres et maritimes du commerce, un point nodal donc, qui le resterait jusqu'à la fin du Moyen Age et bien au-delà. L'objectif de cette contribution est précisément d'illustrer cette vocation nodale de Raguse, dans les flux commerciaux maritimes, reliant le Levant au Ponant méditerranéen d'une part, et les deux en même temps, au grand arrière-pays balkanique d'autre part².

¹ *Diplomatarum relationum Reipublicae Ragusinae cum regno Hungariae*, éd. J. GELCICH, L. THALLOCY, Budapest 1887, pp. 48-54.

² La bibliographie historique des ouvrages consacrés aux rapports des Ragusains au commerce maritime dans le grand espace méditerranéen, tout en étant assez conséquente, n'atteint pas le volume de la bibliographie consacrée à leurs rapports avec l'arrière-pays balkanique ; et surtout cette bibliographie sur le commerce maritime est plus récente, développée particulièrement dans l'après-guerre, lorsque l'accès aux archives des grands centres méditerranéens (Venise, Gênes, Barcelone etc.) est devenu plus facile aux historiens des pays yougoslaves. Nous évoquons ci-dessous juste un choix de contributions plus récentes, qui ciblent particulièrement les réseaux maritimes de Raguse (Dubrovnik), insistant sur les itinéraires de navigation, l'arsenal et les infrastructures portuaires, les navires et les équipages. Les résultats de ces études précises et ciblées, sont incluses au fur et à mesure, et avec un certain décalage, dans les synthèses sur l'histoire générale ragusaine et c'est pourquoi nous considérons ces articles ponctuels plus à jour pour le sujet qui nous intéresse, et nous les évoquons, plutôt et plus souvent que les grandes synthèses. Voir surtout: B. KREKIC, *Le rôle de Dubrovnik (Raguse)*

1. RAGUSE, AU DEBUT JUSTE UNE MAILLE DU RESEAU VENITIEN ?

Une tradition, bien ancrée, même dans l'historiographie contemporaine, accrédite le rôle de Raguse comme étant celui d'une composante parmi tant d'autres, de l'immense réseau maritime vénitien qui couvrait tout l'espace méditerranéen et notamment, celui de la Méditerranée orientale. Evidemment, cette thèse est défendable jusqu'à un certain point. Si, d'après la chronique ragusaine, les deux communes se ressemblent par leurs origines respectives, la situation géographique et géopolitique de Venise, était nettement plus favorable, dès les premiers siècles du Moyen Age, lorsque celle-ci disposa de l'espace protégé de la lagune, alors que Raguse, se trouvait, dès ses débuts, entourée de puissances hostiles slaves dans l'arrière-pays³. Il est vrai qu'entre 1205 et 1358, Raguse fit partie de l'empire ultramarin vénitien: sa situation soumise à Venise se manifesta sur le plan politique, par la présence du comte vénitien à la tête du gouvernement ragusain, mais aussi sur le plan économique, par la limitation stricte, conformément à plusieurs traités vénéto-ragusains⁴, de la navigation ragusaine vers Venise, de l'importation des produits étrangers à Venise par les navires ragusains, du commerce entre étrangers et ragusains à Venise, et par les taxes sur les produits ragusains, importés à Venise, voire par les interdictions successives des régions entières de l'Adriatique septentrionale

dans la navigation des «*mudae*» vénitiennes au XIV^e siècle, dans *Travaux et mémoires* 8, *Hommage à M. Paul Lemerle*, Paris 1981, pp. 247-254. Réédité dans IDEM, *Dubrovnik: a Mediterranean Urban Society, 1300-1600*, Aldershot 1997, XII; IDEM, *La navigation ragusaine entre Venise et la Méditerranée orientale aux XIV^e et XV^e siècles* dans, *Actes du IIe colloque international d'histoire. Economies méditerranéennes: Equilibres et intercommunications, XIII^e-XIX^e siècles*, Athens 1985, pp. 129-141, Réédité dans IDEM, *Dubrovnik: a Mediterranean Urban Society*, XIII. IDEM, *Le port de Dubrovnik (Raguse), entreprise d'Etat, plaque tournante du commerce de la ville (XIII^e-XVI^e siècle)*, dans *I porti come impresa economica*, Florence 1988, pp. 653-673. Réédité dans IDEM, *Dubrovnik: a Mediterranean Urban Society (1300-1600)*, cit. ; IDEM, *Ragusa (Dubrovnik) e il mare: aspetti e problemi (XIV^e-XVI^e secolo) dans Ragusa e il Mediterraneo*, éd. A. DI VITTORIO, Bari 1990, pp. 131-151. Réédité dans IDEM, *Dubrovnik: a Mediterranean Urban Society XV*. IDEM, *Dubrovnik (Raguse) et le Levant*, Paris-La Haye 1961. Cet ouvrage est particulièrement précieux, parce qu'il contient un choix des registres d'archives de Dubrovnik concernant le Levant: de nombreux registres puisés dans ce livre nous ont servi à illustrer notre propos: les côtes des registres d'archives, sont alors accompagnés du numéro de registre dans l'ouvrage de Krekic: voir ci-dessous, à partir de la note infrapaginale n°13. N. FEJIC, *Construire et contrôler: le gouvernement de Dubrovnik (Raguse) face au défi de la construction et de la protection des infrastructures portuaires (XIV^e-XVI^e siècles)* dans Actes du XXXV Congrès de la SHMES, 5 et 6 juin 2004, La Rochelle 2004, Paris 2005, pp. 117-130; IDEM, *Dubrovnik et la mer (XIII^e-XV^e siècle)* dans *The Sea in History, Mediaeval World*, Suffolk 2017, pp. 191-201.

³ Voici en quels termes, le meilleur chroniqueur ragusain, Junije Rastic (Junius Restii), qui a vécu à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle, explique les différences fondamentales entre les situations géopolitiques respectives de Raguse et de Venise: *I Ragusei, fondati in terra ferma, attornati e continuamente vessati da potenze nemiche formidabili e barbare, furono obbligati con esatto contegno celar la propria ambizione, e benchè avessero mezzi di ja progressi per mare, non poterono prevalersi, come fecero i Veneziani, i quali, situati in quelle lagune, non temendo alcuno attacco dalle potenze barbare, che erano in terra ferma, sortivano con le armate in Levante, non azzardando che quei pochi legni; e se l'impresa riusciva, crescevan di stato, con l'occupazione or d'una or d'altra isola, e se erano fuggati, si ritiravan nelle proprie lagune, senza poter esser inseguiti da alcuno*, *Chronica Ragusina Junii Restii, item Joannis Gundulæ*, éd. SPERATUS NODILO, Zagreb 1893, p. 37.

⁴ En fait les termes du traité vénéto-ragusain de 1232, furent renouvelés en 1236 et 1252, sans modifications majeures. Ces traités ont été publiés plusieurs fois; voir par exemple dans: J. RADONIC, *Acta et diplomata Ragusina*, Beograd, 1934, pp. 21-24, 28-32, et. S. LJUBIC, *Listine o odnosajih izmedju Juznoga Slavenstva i Mletacke Republike*, Zagreb 1868, I, pp.46-49, 53-55, 82-85.

aux navires ragusains. Cependant l'hégémonie politique, et culturelle aussi, de Venise fut sous certains angles, favorable à l'essor économique de Raguse. Sans entrer dans les détails de l'ancien débat, à savoir si Raguse, entre 1205, à la suite de la Quatrième croisade et 1358, à la suite du traité de Zara, était souveraine ou bien soumise à Venise, car les arguments d'ordre juridique (statutaire), existent pour les deux thèses⁵, il faut constater que l'époque de la prépondérance vénitienne, a nettement favorisé la vocation maritime de Dubrovnik, et ceci bien avant que la commune ne se tourne vers la mer, selon les mots du chroniqueur Junius Restii, cités ci-dessus⁶. La construction des infrastructures portuaires, de l'arsenal, la participation aux galées vénitienes, sont toutes confirmées encore au cours du siècle et demi de prépondérance vénitienne à Raguse entre 1205 et 1358. On peut donc affirmer avec certitude que la vocation maritime de Raguse est déjà bien établie au XIII siècle, et que les bases du riche réseau maritime de Raguse, datent de bien avant la reconnaissance de la souveraineté hongroise, après le traité de Zara en 1358.

Cependant, bien qu'il ait profité de l'antériorité du réseau maritime vénitien, et bien que la marine naissante ragusaine, ait été pendant longtemps incluse dans le réseau maritime de la Sérénissime, au fil du temps Raguse a constitué son propre réseau maritime en fonction de ses propres intérêts économiques, qui ne coïncidaient pas toujours et partout avec les intérêts de sa protectrice, et plus tard rivale, Venise.

2. UN RÉSEAU MARITIME RAGUSAIN PARTICULIER

Le grand historien de Dubrovnik, Barisa Krekic a signalé, il y a plusieurs décennies, que les hommes d'affaires vénitiens, bien que très tôt implantés à Raguse et surtout bénéficiant de l'acquisition de cette commune à la faveur de la Quatrième croisade, ont commis l'erreur fondamentale de ne jamais véritablement s'installer à demeure dans l'arrière-pays balkanique : et cela même au temps du réveil de l'activité minière en Serbie dans la seconde moitié du XIII siècle, et en Bosnie, dans la première moitié du XIV siècle. Rappelons au passage que les différentes séries de registres d'archives à Raguse, sont conservées globalement à partir du dernier tiers du XIII siècle. Cela permit au professeur Krekic d'argumenter l'absence des Vénitiens, ou leur réticence de s'engager davantage dans l'arrière-pays, par leur ignorance de la langue slave, ce qui n'était pas le cas de leurs anciens soumis, et nouveaux concurrents Ragusains, qui justement étaient le plus souvent de même origine, que leurs partenaires de l'arrière-pays et parlaient la même langue⁷. Cela se traduisait par la situation paradoxale, qui faisait que même dans les domaines éco-

⁵ Pour le statut juridique de Dubrovnik (Raguse), on peut consulter I. MITIĆ, *Dubrovačka država u međunarodnoj zajednici od 1358 do 1815 (L'État ragusain dans les relations internationales de 1358 à 1815)*, Zagreb 1988.

⁶ Voir note infrapaginale 3.

⁷ Voir à ce sujet particulièrement B. KREKIC, *Venetian merchants in the Balkan Hinterland in the Fourteenth Century, Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege, vol. 1: Mittelmeer und Kontinent; Festschrift für Hermann Kellenbenz. Beiträge zur Wirtschafts-Geschichte 4*, Nuremberg 1978 réédité dans IDEM, *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages*, Londres 1980.

nomiques les plus lucratifs de l'époque, notamment l'exportation du minerai d'argent, et surtout d'argent aurifère, dont les Balkans étaient devenus, avec la Bohême et l'Autriche, la première source d'approvisionnement de l'Occident au XV^e siècle⁸, les marchands Vénitiens ne participaient que depuis Raguse, en abandonnant aux Ragusains toutes les étapes intermédiaires en amont, y compris l'obtention et l'exploitation des concessions minières de la part des souverains serbes et bosniens, ainsi que le transport des métaux précieux depuis l'arrière-pays vers la côte. Les marchands vénitiens n'intervenaient donc dans le circuit des métaux précieux balkaniques, qu'à partir de Raguse, en les acheminant principalement sur leurs navires, vers la capitale lagunaire. Et en même à Raguse, ils subissaient déjà la concurrence des marchands ragusains, qui n'abandonnaient pas facilement le circuit lucratif du commerce des métaux précieux, en contrôlant souvent, par le biais d'une unique compagnie familiale ce circuit, depuis l'origine, dans l'arrière-pays balkanique, en passant par Raguse, jusqu'à son aboutissement à Venise. L'implantation des marchands et entrepreneurs ragusains dans l'arrière-pays balkanique, précède donc la constitution du réseau maritime ragusain de grande envergure, d'autant plus, comme il a été signalé, qu'au temps du premier éveil de l'activité minière en Serbie au XIII^e siècle, Raguse était encore sous la domination vénitienne qui entraînait sa vocation maritime.

Les destinations que cette commune devait intégrer dans son réseau maritime à la fin du XIV^e et au XV^e siècle, principalement les villes byzantines de Salonique et de Constantinople, faisaient déjà partie de son réseau terrestre établi, depuis le début du XIV^e siècle : en effet, les registres ragusains confirment l'existence d'un service de courriers, à la disposition du comte vénitien de Raguse (jusqu'en 1358) ainsi que de marchands locaux et étrangers qui désiraient entretenir des contacts soit avec le baile vénitien à Constantinople, soit avec les partenaires, habitant la capitale byzantine, ou Salonique. Les courriers parcouraient des distances considérables, en un temps moyen, de deux semaines ou de quatre semaines, jusqu'à Salonique et Constantinople respectivement, bien que la durée pût aussi être abrégée, en cas d'urgence⁹. Il est bien évident, qu'une longue pratique d'un réseau terrestre, pouvait faciliter son branchement et son prolongement, par le réseau maritime, au moment où celui-ci cessait d'être limité et entravé par la Sérénissime, après la cessation du pouvoir vénitien à Raguse en 1358.

La progressive émancipation économique de Raguse, facilitée et accélérée par le passage sous la souveraineté de la couronne de Hongrie, après 1358, aboutit donc à la structuration d'un réseau maritime propre ragusain, de plus en plus indépendant des réseaux de navigation vénitiens, et notamment des galées de commerce qui jouaient encore un rôle important à l'époque de la prépondérance politique de Venise sur Raguse.

⁸ D. KOVACEVIC, *Dans la Serbie et la Bosnie médiévales*, dans « Annales, économies, sociétés, civilisations », 6, 1960, n. 2, pp. 248-258; B. BOJOVIC, *Entre Venise et l'Empire ottoman, les métaux précieux des Balkans XV^e-XVI^e siècle*, dans « Annales HSS », 6, 2005, pp. 1277-1297.

⁹ Pour les services de courriers terrestres entre Raguse, Constantinople et Salonique, voir: B. KREKIC, *Courrier traffic between Dubrovnik, Constantinople and Thessalonika in the First Half of the Fourteenth Century*, dans « Zbornik radova Vizantoloskog instituta », 1, 1952, pp. 113-120. Réédité dans IDEM, *Dubrovnik, Italy and the Balkans*, cit.

3. L'EXTENSION PROGRESSIVE D'UN RESEAU MARITIME RAGUSAIN PROPRE, PRESQUE AUSSI IMPORTANT QUE CELUI DE VENISE

S'agissant de l'extension du réseau maritime ragusain, au cours des deux derniers siècles du Moyen Âge, son importance ne faisait aucun doute, ainsi que sa relative vulnérabilité, que nous aurons l'occasion de développer plus tard et dont la raison principale fut l'absence, surtout dans la navigation à long cours, d'une protection armée rapprochée. Il en allait tout autrement des galères vénitiennes, intégrées dans les convois réguliers qui partaient depuis la métropole lagunaire, vers l'Orient et l'Occident, et qui accueillaient au sein de leurs équipages des hommes armés, voire se faisaient accompagner de galères armées, associées aux convois uniquement à cet effet. Certes, il y eut dans l'installation du réseau maritime ragusain dans la Méditerranée une progression ininterrompue, dont il serait difficile de suivre toutes les étapes, mais qui à son apogée médiévale, vers la moitié du XV siècle, atteignait les destinations éloignées de la Méditerranée occidentale : certainement tous les grands ports de la Catalogne et les côtes de la Barbarie sur le versant méridional occidental, ainsi que de la Méditerranée orientale avec comme destinations les plus éloignées, Jaffa, Saint-Jean d'Acre, Beyrouth, Tripoli. Il faut aussi inclure parmi ces grandes extensions du réseau ragusain les îles Sporades du sud longeant la côte orientale de l'Asie Mineure, Constantinople et Péra, et au-delà du Bosphore, Caffa en Crimée, Tana au fond de la mer d'Azov, ainsi que Trébizonde sur la côte septentrionale de l'Asie Mineure. Dans ce réseau était évidemment incluses les îles de la Mer Egée, y compris à son extrémité méridionale, la grande île de Crète.

On voit donc, que globalement les réseaux vénitiens et ragusains coïncidaient, au XV siècle, à l'époque de la plus grande extension de ce dernier. Cependant, il nous semble qu'à l'intérieur de ces deux réseaux maritimes, qui se superposaient pratiquement, on peut chercher les points d'attaches qui étaient plus particulièrement importants pour la marine et le commerce ragusains, et où ces derniers étaient peut-être, parfois plus actifs que leurs homologues vénitiens. Nous pensons particulièrement aux ports d'Albanie (Valona, Spinariza) sur les côtes de la mer Ionienne, et au port de Corfou, dans l'île du même nom, qui dès 1386 appartient aux Vénitiens, ainsi qu'aux ports d'attache d'Épire, dans le golfe d'Arta, à Patras sur le golfe de Corinthe et à Glarenza.

4. UN RESEAU MARITIME EN EQUILIBRE, SITUANT RAGUSE AU POINT NODAL ENTRE LE LEVANT ET LE PONANT MEDITERRANEEN.

Cela nous amène au point central de notre argumentaire : il s'agit de voir si la ville de Raguse était, de par son site géographique, ainsi que de par sa vocation économique, un point nodal et un point de redistribution des biens, entre les deux extensions de son commerce maritime, celui du Levant et celui du Ponant méditerranéen. En effet, si l'on suit les contrats de nolis dans les registres ragu-

sains¹⁰, on voit que l'inclusion des navires ragusains dans les convois vénitiens, bien que présente, est plutôt caractéristique de la première période de la prépondérance vénitienne sur cette ville. Plus tard, après la reconnaissance de la souveraineté hongroise, (1358), bien plus nombreux étaient les contrats entre les patrons et les marchands de navires ragusains : bien sûr, il ne faudrait pas exclure ni le passage des convois de galées vénitiens qui continuent, ni surtout les contrats « mixtes » conclus à Raguse, entre les patrons ragusains et les marchands étrangers ou vice-versa, mais globalement, les ressortissants ragusains s'imposent sans aucun doute dans ces contrats, aussi bien en tant que marchands, qu'autant que patrons de navires en partance.

La navigation ragusaine, comme il a été déjà signalé, n'ayant pas bénéficié d'un système de convois à l'exemple de Venise, son réseau accuse, nous semble-t-il, certaines spécificités. D'une part, ce réseau paraît beaucoup plus dense et concentré, s'agissant des destinations proches de Raguse (notamment les côtes de l'Albanie, de l'Épire et de l'Apulie, et d'autre part, même les destinations plus éloignées témoignent des étapes plus courtes, effectuées « en saut de puce » d'une destination à l'autre, parfois très peu éloignées¹¹. Cette différence, qu'un regard même superficiel sur la carte, fait apparaître, s'explique facilement. Les « galées » vénitiennes, bien structurées et organisées, aux fonctionnalités bien établies d'avance, aussi bien par leurs parcours que par leurs cargaisons respectives étaient de grandes entreprises, qui mettaient en symbiose les intérêts de l'État vénitien, et des particuliers; Raguse, à elle seule, comme il a été signalé, ne disposait pas d'un système propre de « galées »: d'ailleurs, lorsque l'on tient compte de nombreux contrats d'affrètements de navires, conclus entre marchands et patrons à Raguse, aux XIV et XV siècle, on s'aperçoit que les désignations de « coque » et de « caraques » sont beaucoup plus nombreuses, que celles de « galères » réservées aux navires naviguant surtout à titre officiel, au service de la commune.

Dégager une quelconque régularité dans la nature des contrats maritimes conclus, conservés dans les registres à Raguse en terme de produits chargés, de date de cargaison, à l'image des galées vénitiennes, paraît une tâche assez difficile: cependant, les itinéraires qui s'en dégagent, permettent de postuler un véritable réseau maritime, au centre duquel se trouve Raguse, et de constater que les produits du Levant, étaient véhiculés vers le Ponant, soit en transitant par le port d'attache ragusain, soit directement. Cela faisait de Dubrovnik, non seulement le point de convergence de ses deux réseaux, du Levant et du Ponant, mais aussi le pôle de coordination et de distribution entre les deux réseaux respectifs, qui parfois se rejoignaient et s'enchaînaient en haute mer, sans même transiter par le port ragusain.

Globalement, on relève deux réseaux levantins ragusains, le premier proche, local, pourrait-on dire, et qui englobe, comme il a été signalé plus haut, les côtes alba-

¹⁰ Les registres sont conservés dans: DRZAVNI ARHIV DUBROVNIK, plus loin DAD (Archives d'État de Dubrovnik) sous différentes appellations qui seront citées dans leur versions intégrales respectives la première fois, et en abrégé, par la suite. B. KREKIC, *Le rôle de Dubrovnik (Raguse) dans la navigation des mers vénitienne*, citation complète note infrapaginale 2.

¹¹ Ceci est particulièrement vrai pour les distances peu éloignées de Dubrovnik, notamment vers le Levant sur les côtes albanaises et épirotes, où les étapes sont plus rapprochées, et où le va-et-vient des navires ragusains s'effectue à un rythme plus rapide.

naises et épirotes, sous tous les régimes, successifs, byzantins, épirotes, serbes et angevins. Ce réseau implique un va-et-vient incessant, quotidien d'embarcations transportant essentiellement les céréales et d'autres produits alimentaires, sans pourtant intégrer les destinations plus éloignées. Et puis il y a le véritable réseau levantin ragusain, qui commence au-delà des côtes épirotes, intégrant les côtes du Péloponnèse (Morée), avec comme principales escales, Glarenza, Modon et Coron, qui se prolonge en un réseau insulaire égéen et méditerranéen, où les îles de Crète, de Rhodes, de Chio et de Chypre ont la priorité absolue, en tant qu'escales et ports de bifurcation: plus précisément Crète, Rhodes et Chio vers des destinations continentales de l'Asie Mineure, à savoir Phocée, Altologo, et Palatia, ensuite Constantinople et la Mer Noire (plus rarement), et l'île de Chypre, vers le Proche orient (Tripoli, Beyrouth, Saint-Jean d'Acre et Jaffa), et l'Égypte, (Alexandrie et Damiette).

Le réseau du Ponant ragusain est moins dense et structuré : on pourrait dire aussi, qu'à la différence du réseau du Levant, il ne comporte pas un volet « local » avec les destinations exclusivement proches, et un volet « ultramarin », mais que les deux s'enchaînent le plus souvent, les destinations proches constituant des étapes incontournables vers celles, plus éloignées, d'un unique réseau ponantin. Les destinations proches du Ponant ragusain sont principalement constituées de ports de la côte orientale de l'Adriatique tels Split (Spalato) en Dalmatie, Senj (Segna) et Bakar (Buccari) sur le littoral croate, ensuite de l'ancienne métropole Venise, et surtout des ports de Pouilles, où s'arrêtent le plus souvent les navires ragusains en partance vers le Ponant : Bari, Barletta, Brindisi, Trani, Monopoli et quelques autres. A ces destinations proches du Ponant, s'enchaînent souvent des destinations plus éloignées, hors de l'Adriatique, le port de Crotone en Calabre, les ports siciliens, en premier lieu, ceux de Messine, de Palerme, de Syracuse et de Catane, plus au sud l'île de Malte et, comme ultime destination, les côtes de Barbarie, avec la ville de Tripoli, seule expressément évoquée dans les sources ragusaines. Enfin, l'extension vers le Ponant du réseau ragusain, comprend aussi la Catalogne et Valence mais, comme nous le verrons, au moment où nous traiterons de la *temporalité* de ce réseau, il concernait certes, les navires et les cargaisons en direction de Raguse, mais il était desservi en grande partie par les patrons et les marins catalans¹².

5. RAMIFICATION DES DEUX RESEAUX RAGUSAINS : DES LIENS ET UNE REELLE COMPLEMENTARITE ENTRE LES RESEAUX DU PONANT ET DU LEVANT

Une caractéristique du réseau ragusain, qui à première vue le distingue considérablement du réseau vénitien, est sa grande ramification: l'absence des grands itinéraires de galées de commerce, caractéristiques du réseau vénitien, est compensée, comme il a été déjà signalé, par un véritable foisonnement de petits parcours, de détours et de retours, parsemés de multiples escales, tout cela sans que l'on puisse véritablement dégager des itinéraires qui s'inscrivent dans la durée et la régularité,

¹² N. FEJIC, *Les Catalans à Dubrovnik et dans le bassin adriatique à la fin du Moyen Age*, dans « Anuario de estudios catalanes », 24, 1994, pp. 429-452. M. SPREMIC, *Dubrovnik e gli Aragonesi, 1442-1495*, Palermo 1986. D. KOVACEVIC-KOJIC, *Les Catalans dans les affaires de la compagnie Caboga (1426-1433)*, dans « Acta Historica et archaeologica medievalea », 26, 2005, pp. 759-766.

comme cela fut le cas des célèbres galées vénitiennes. Nous évoquerons quelques exemples de ces ramifications, et de la « porosité », entre les réseaux du Levant et du Ponant ragusain. Ainsi le 4 mai 1377, un marchand ragusain affrète un navire pour aller à Jaffa « avec des pèlerins et des marchandises »¹³: la première escale sur ce périple devait être Modon, en Morée, et ce n'est qu'à Modon que l'affréteur devait décider s'il poursuivrait la route, en passant par Rhodes et Chypre (Famagouste) ou par l'île de Crète (Candie): on voit, ici que l'itinéraire n'est donné que d'une manière indicative, et qu'il appartenait au patron de le préciser, au fur et à mesure de sa navigation: mais pour l'instant, il n'y a pas encore d'interférence des itinéraires du Levant et du Ponant. Il en va de même d'un voyage qu'un patron ragusain devait accomplir la même année: il devait se rendre d'abord à Venise, charger son navire de marchandises qu'il devait vendre à Senj (Segna) sur le littoral croate, y acheter du bois, qu'il devait transporter à « Tripoli de Barbarie »: mais au lieu d'aller jusqu'en Afrique du Nord, il a déchargé et vendu le bois dans l'île de Malte, en portant préjudice au marchand affréteur de son navire¹⁴.

Un peu moins de deux décennies plus tard, le 10 novembre 1394, les deux itinéraires du Ponant et du Levant, sont déjà étroitement reliés, donc inclus dans un même itinéraire: ainsi Antonius de Gurgolino de Bari, affrète une coque équipée de trente matelots à trois patriciens ragusains, pour aller à Venise, afin de charger des vases; ensuite la coque devait se rendre à Bari, où Antoine chargerait une quantité de vin, d'huile ou du sucre, suffisante pour remplir tous ces vases; la coque devait ensuite se rendre à Constantinople, ou à Péra pour y décharger ces vases¹⁵: voici donc un exemple encore relativement modeste de l'interdépendance des deux réseaux ragusains, du Ponant (Venise, Bari) et du Levant (Constantinople, Péra) au centre duquel se trouve Raguse, les deux réseaux étant intégrés dans un seul parcours, en partance de Raguse. Quelques décennies plus tard, le 19 juin 1409, un patron ragusain, met à la disposition d'un marchand grec un navire, pour « un voyage de six mois »¹⁶, qui ferait les escales suivantes: Corfou, Chio, la Syrie (sans plus de précision) et Alexandrie « vers la Barbarie »: il est à signaler que pour ce long voyage, aux étapes et à l'itinéraire incertains, aucune autre précision n'est donnée (notamment sur les produits transportés): il est juste précisé que l'affréteur assurera l'autorisation de voyager dans les pays sous interdiction pontificale. Nous voyons aussi que le patron ragusain, s'engage dans un véritable tour de la Méditerranée, pour un long périple, à l'itinéraire très flou: il est simplement précisé qu'il ne devait pas traverser « le détroit de Romanie », et qu'il incluait ainsi le réseau oriental et occidental ragusain, sans que les marchandises transportées soient précisées¹⁷.

Un des exemples les plus accomplis de synthèse entre les réseaux du Levant et du Ponant ragusain, nous est cependant fourni par un contrat du 2 avril 1443, entre un patron et un patricien ragusain: le patron devait se rendre d'abord dans la ville

¹³ DAD, *Debita Notariae (Deb. Not.)*, VIII, 36' (n° 322).

¹⁴ DAD, *Sententiae cancellariae (Sent. Canc.) II*, 36 (n° 324).

¹⁵ DAD, *Diversa Cancellariae (Div. Canc.)*, XXXI, 130'-131 (n° 454).

¹⁶ DAD, *Div. Canc. XXXVIII*, 75-75' (n° 565).

¹⁷ Nous aborderons le problème de la temporalité du réseau ragusain dans la section suivante.

de Senj (Segna) sur le littoral croate, où il devait charger le bois, qu'il devait rapporter à Raguse dans deux mois. Depuis Raguse, il devait repartir dans quinze jours vers Syracuse ou Palerme, où il disposerait de trente jours pour vendre le fret chargé à Raguse, et pour y charger d'autres marchandises, ainsi que « des passagers » (*homeni de passazo*), pour se rendre à Alexandrie ou Damiette. Là il disposerait encore de trente jours pour décharger ce fret, charger son navire de nouvelles marchandises, ainsi que de voyageurs, et repartir vers Raguse¹⁸. Ce réseau intégrait donc nettement les destinations du Ponant ragusain (Venise, Syracuse, Palerme) en même temps que celle du Levant ragusain (Alexandrie) en situant le port de départ au point nodal de ces deux réseaux.

Finalement, s'agissant de la ramification la plus occidentale du réseau du Ponant ragusain, atteignant la Catalogne et Valence, elle présente une spécificité, dans la mesure où elle est assumée par les marchands catalans (surtout de Barcelone et de Tarragone) qui embauchent des patrons le plus souvent catalans, mais parfois aussi ragusains¹⁹: cependant ces marchands et ces patrons participent aussi au réseau ragusain, dans la mesure où ils choisissent Raguse comme destination de leurs périples et de leurs affaires, et dans la mesure aussi où ils prolongent eux même, ce réseau depuis Raguse vers le Levant: évoquons deux cas, le premier datant de la fin du XIV^e siècle où un patron de navire ragusain, le 5 novembre 1387, se met au service de deux Catalans, « Raymundus Vilari et Antonius Oliveri », originaires de Barcelone, pour aller à Alexandrie, en passant par Modon et Rhodes, « pour vendre 200 milliers de marchandise »²⁰. A cet effet, il disposait de quinze jours. Fort probablement il s'agissait du corail, dans la mesure où les ressortissants des villes catalanes entretenaient depuis Raguse des rapports suivis avec leurs compatriotes d'un côté dans les villes catalanes et de l'autre en Egypte et en Syrie, ayant précisément comme objectif le commerce du corail: dans ce commerce Raguse servait de plaque tournante, d'où les marchands catalans acheminaient, le corail aussi bien vers le Levant que vers le Ponant: les fonds marins dans les parages de Raguse étaient riches en corail. Le deuxième cas date du 24 mai 1431, lorsque deux Catalans de Barcelone, « Bernardus Guasquillus et Johannes Ferrer », habitant Raguse, concluent un contrat pour « la vente du corail en Syrie, à Beyrouth, Damas, Alexandrie et ailleurs » et pour l'achat en Orient des produits que l'un des deux partenaires achèterait, pour les revendre à Raguse, le profit étant partagé à ration de trois quarts pour le « *socius stans* » et un quart pour le « *socius tractans* »²¹.

Au vu de ces cas typiques d'itinéraires, formant deux grands volets du réseau ragusain: celui du Ponant et celui du Levant, une conclusion semble s'imposer

¹⁸ DAD, *Diversa Notariae (Div. Not. XXVI)*, 181-181' (n° 1000).

¹⁹ Les séries d'archives ragusaines abondent en témoignages de séjours de ressortissants des pays et des villes de la Péninsule Ibérique: ainsi, on y mentionne expressément (en ordre décroissant, selon le nombre de citations): la Catalogne, Barcelone, Tortose, Majorque, Valence, l'Espagne, l'Aragon, Tarragone, Navarre, Portugal, Saragosse, Alicante, Castille; les villes sous le pouvoir catalan sont aussi mentionnées comme Perpignan, Narbonne, ou Cagliari en Sardaigne; voir plus dans: N. FEJIC, *Les Espagnols à Dubrovnik*, dans *Les Immigrants et la ville, insertion, intégration, discrimination (XII-XX siècles)* éd. D. MENJOT, J.-L. PINOL, Paris 1996, pp. 83-90.

²⁰ DAD, *Div. Not. X*, 4' (n° 387).

²¹ DAD *Div. Not. XVII*, 46 (n°790).

quant à l'extension de ce réseau. Selon toute évidence, l'extension du réseau maritime ragusain dans l'espace méditerranéen, en particulier dans la seconde moitié du XIV et au XV siècle, c'est-à-dire au temps où Raguse ne reconnaissait plus la souveraineté vénitienne, finit par atteindre la superficie de son ancienne métropole lagunaire. Cependant, la différence apparait, lorsque l'on évoque le volume des échanges²², et surtout la technique et l'organisation du réseau des échanges. Raguse n'a jamais mis au point une organisation structurée de réseaux correspondant aux galées de commerce vénitiennes, avec un procédé d'affrètement aux enchères des galères par les marchands, une mise à disposition tournante par tirage, des équipages de galères, des itinéraires précis, vers les grandes destinations de la mer Noire, de la Basse ou Haute Romanie, de Chypre, de Syrie, de Barbarie, et à partir du début du XIV siècle vers les Flandres²³. C'est l'absence d'un pareil réseau à Raguse, qui a contribué au fractionnement des itinéraires, et par voie de conséquence à une ramification accentuée des réseaux. Les galées de commerce vénitiennes, pouvaient, à un moment donné de leurs parcours respectifs, intégrer des navires voyageant seuls, et rejoindre avec eux Venise, tout en leur offrant leur protection armée : c'était par exemple le cas des galées de Mer Noire et de Haute Romanie vénitiennes, qui sur le chemin du retour, faisaient escale à Negrepoint, (Eubée), ou à Coron et à Modon en Morée, où elles étaient rejointes par des navires voyageant seuls, et qui desservaient les petits ports de Grèce, pour ensuite continuer de conserve leur périple vers Venise. La navigation ragusaine, ne bénéficiant pas d'un tel double dispositif, chaque navire qui s'engageait vers la Romanie, la Mer Noire, la Syrie ou la Barbarie se devait de desservir le plus grand nombre de destinations possible, en synthétisant les deux vocations, qui demeuraient bien distinctes dans la navigation vénitienne : celle de long cours et celle, desservant des destinations locales²⁴. Cela expliquerait la grande ramification du réseau ragusain au travers de la Méditerranée. Les patrons de navires ragusains avaient d'ailleurs peu de chances, sauf dans les parages immédiats de leur ville natale, de se joindre à d'autres navires de leurs concitoyens. Cela nous amène naturellement à deux autres volets du réseau maritime ragusain, la temporalité et la dangerosité.

6. LA TEMPORALITE DU RESEAU RAGUSAIN : DE LONGS VOYAGES, SANS VERITABLE RYTHME SAISONNIER

La temporalité du réseau ragusain, au vu des contrats de nolis entre les patrons et les marchands, dépendait apparemment peu du rythme des saisons. En effet, la présence des navires ragusains dans les galées régulières, en partance depuis Venise, au printemps et à l'automne, diminue considérablement, après la fin de la domina-

²² Le volume des échanges est certainement inférieur, aussi bien en termes de produits, qu'en terme de capitaux engagés. Pour Raguse, il est d'ailleurs plus facile, d'évaluer le volume du marché du crédit, grâce à la série très complète de *«Debita notariae»*, Voir par exemple: I. VOJE *Kreditna trgovina u srednjovekovnom Dubrovniku (Le marché des crédits à Dubrovnik au Moyen Age)*, Sarajevo 1976.

²³ F. LANE, *Venice, a maritime Republic*, Baltimore&Londres 1987, pp. 124-134.

²⁴ Effectivement, ce ne sont que les destinations les plus proches de Raguse, qui bénéficiaient de dessertes uniques et directes (notamment, les côtes de l'Albanie, de l'Épire et des Pouilles).

tion vénitienne sur Raguse, et les contrats entre patrons et marins ragusains, émail-
lent désormais les registres ragusains tout au long de l'année²⁵. Ces contrats sont
généralement discrets, quant aux dates précises de départ de Raguse, tandis que les
renseignements concernant la durée imposée de la traversée, sont pratiquement
inexistants. Il faut bien se résigner à la réalité, qu'il s'agit là de contraintes tempo-
relles sur lesquelles on n'avait vraiment pas de prise, la durée de navigation
moyenne vers les principales destinations du Levant et du Ponant, se situant dans
des fourchettes temporelles connues et admises dans la pratique et par conséquent,
passées, dans la plupart des cas, sous silence dans les contrats notariaux entre les
marins et les marchands ragusains. Par contre, les contrats abondent en données
temporelles, concernant la durée de séjours dans les ports d'escales et de destina-
tion, et précisent explicitement que ces séjours devaient servir principalement à la
cargaison de marchandises, à l'attente des passagers ou au paiement des nolis aux
patrons. Ainsi, dans le contrat déjà évoqué pour un voyage à Jaffa, il était précisé
que le patron mettrait à disposition son navire au marchand à Raguse « dès qu'il serait
de retour de Valone », sans préciser justement la date de ce retour, et qu'une fois at-
teint Modon, le patron pourrait décider s'il poursuivrait son voyage par « Rhodes et
Famagouste ou par Candie », et « qu'à Jaffa il devrait attendre quinze jours les passa-
gers, partis en pèlerinage au Saint-Sépulcre »²⁶. Un autre contrat, qui a donné lieu à
un contentieux devant le tribunal ragusain, entre le patron et la veuve d'un mar-
chand²⁷, évoque un voyage à Venise, une escale à Senj, un retour à Raguse, un nou-
veau départ vers « Tripoli en Barbarie », donc un voyage qui ne pouvait durer
moins de deux mois, sans aucune donnée chronologique précise cependant, sur la
durée. Sur le long voyage, qui devait mener un navire ragusain de Raguse à Venise,
puis de Venise à Bari et enfin de Bari à Constantinople on sait simplement qu'il de-
vait commencer avant le 8 décembre (1394), « et que le navire devait rester 40 jours
à Constantinople pour recevoir le nolis »²⁸.

Même, lorsque les traversées devenaient plus longues, et lorsqu'elles incluaient
dans un même parcours le Levant et le Ponant, les précisions chronologiques
étaient rares ou inexistantes. Le voyage d'un patron ragusain, commençant à Raguse
en juin 1409 qui englobait les escales de Corfou, Chio, la Syrie (sans escale précise),
et Alexandrie, devait s'accomplir en six mois et c'était la seule référence chronolo-
gique : ce délai dépassait certainement la durée du voyage, malgré l'importance du
parcours et incluait donc les durées de séjours dans les escales respectives²⁹. Enfin,
un contrat, passé le 2 avril 1443, entre un marchand et un patron ragusain, pré-
voyait que celui-ci parte vers Senj, avant la mi-juin, qu'il rentre ensuite à Raguse,
qu'il reparte vers Syracuse et Palerme, pour y rester trente jours, et qu'il se dirige
ensuite vers Alexandrie ou Damiette où il devrait rester aussi trente jours, avant de

²⁵ Une statistique complète des dates de départs des navires ragusains donc une répartition
saisonnnière détaillée des rythmes de navigation tout au long de la fin du Moyen Âge (après la fin de la
domination vénitienne), donnerait des résultats plus précis, mais elle reste encore à faire.

²⁶ DAD, *Deb. Not.* VIII, 36'.

²⁷ DAD, *Sententia Cancellariae (Sent. Canc.) II*, 36' (n° 322).

²⁸ DAD, *Div. Canc.* XXXI, 130-131', (n° 454).

²⁹ DAD, *Div. Canc.* XXXVIII, 75'-76' (n° 565).

rentrer à Raguse. L'unique référence chronologique explicite dans ce contrat, concernait l'appareillage depuis Raguse avant la mi-juin³⁰.

La pratique de ne pas préciser la date d'appareillage dans les contrats de nolis à Raguse, empêche donc de déterminer avec plus de précision les durées respectives des périodes au sein des deux réseaux maritimes majeurs de Raguse. Les durées de séjour dans les ports d'escales et de destinations sont cependant fournies en abondance, car elles reposaient pleinement sur les compromis entre le marchand et le patron, les deux cherchant à se protéger d'avance en cas d'imprévu.

Les seules exceptions, où l'historien est en état d'évaluer approximativement la durée du périple sur le réseau du Ponant, sont celles où l'on peut faire un rapprochement entre les sources des archives catalanes et ragusaines. En effet les dates consignées dans les contrats d'assurance et de nolis faits à Barcelone, peuvent être utilement comparées aux dates de l'octroi des sauf-conduits émis par les autorités ragusaines aux patrons des navires catalans : les délais entre la rédaction du contrat à Barcelone, et l'émission du sauf-conduit à Raguse, correspond logiquement à la durée de la traversée entre les ports catalans et Raguse. Evidemment, ces données sont plutôt approximatives car il n'est pas toujours certain que le voyage pouvait s'accomplir en droiture, étant donné que le patron pouvait aussi, volontairement ou sous contrainte faire une ou plusieurs escales entre les villes catalanes et Raguse, par exemple en Sicile ou dans les ports des Pouilles³¹. Il s'agit néanmoins d'une extension du réseau du Ponant ragusain, pour laquelle l'estimation temporelle est possible. Par contre, une estimation semblable, pour les durées de voyages vers le Levant méditerranéen, n'est pas possible, faute de documents conservés qui proviendraient des ports d'escales et de destinations du réseau levantin ragusain.

7. LA DANGEROUSITÉ DU RÉSEAU RAGUSAIN : UN VASTE ESPACE MARITIME QUE RAGUSE NE MAÎTRISE QUE TRÈS SUPERFICIELLEMENT

Les témoignages sont nombreux, quant à l'inquiétude qu'éprouvaient aussi bien les autorités communales, que les particuliers, face aux dangers auxquels étaient exposés les navires ragusains qui sillonnaient la Méditerranée. Le réseau maritime était, comme nous l'avons constaté, très étendu, et par conséquent, les possibilités de le protéger sur toute sa superficie, très limitées. À la différence des Vénitiens, les Ragusains ne disposaient pas d'escadres armées dans l'Adriatique, toujours prêtes à appareiller pour protéger leurs navires marchands, encore moins pour les accompagner, sur de longs périodes tout au long de leur vaste réseau. En cas de danger extrême, lors de la guerre de Chioggia, (1378-1381) au cours de laquelle elle faisait

³⁰ DAD, *Div. Not. XXVI*, 181-181' (N°1000).

³¹ Ainsi, en juin 1461, un contentieux opposa devant le tribunal civil ragusain, un patron à un marchand catalan. Le navire, parti de Tortose, essuya un orage dans le golfe du Lion, et le marchand exigea du patron de faire escale à Messine, pour décharger les sacs de laine qu'il transportait. Le patron jugeait l'escale à Messine préjudiciable à la marchandise, mais il dut se plier à la demande du marchand. Cela constituait une modification unilatérale des termes du contrat, qui ne put être résolue que devant le tribunal ragusain. N. FEJIC, *De la Catalogne à la Péninsule des Baléares, circulation des nouvelles au rythme des affaires (XIV-XV siècles)*, dans *La Circulation des nouvelles au Moyen Âge*, Actes du XXIV^e Congrès de la SHMES, Avignon juin 1993, Paris 1994, pp. 111-116.

partie de la coalition anti-vénitienne, Raguse comptait davantage sur le soutien de l'escadre génoise dans ses eaux territoriales, que sur sa propre force navale.

Néanmoins, la Commune avait à sa disposition quelques moyens de protection de son réseau, parmi lesquels on peut citer, l'intervention diplomatique occasionnelle auprès des pouvoirs dont se réclamaient les agresseurs contre les navires ragusains, les mesures de rétorsion contre les ressortissants des Etats et des communes d'où venaient ces agresseurs, la mise en garde de leurs propres ressortissants, patrons de navires et marchands ragusains, l'interdiction pure et simple de naviguer dans les parages menacés et en ultime recours, la mobilisation ponctuelle d'une galère armée pour poursuivre, arrêter et punir les agresseurs de leurs navires.

Les menaces contre les réseaux respectifs ragusains du Ponant et du Levant venaient plus souvent des entreprises individuelles de pirates, que des agressions corsaires suscitées ou pour le moins, tolérées par les Etats, bien que les Ragusains étaient souvent conscients des implications troubles des pouvoirs vénitiens, napolitains, catalans, dans ces attaques contre leurs navires. Les attaques se produisaient partout, sur toute l'étendue du réseau méditerranéen ragusain, bien que le plus grand nombre d'attaques consignées dans les registres, concernaient l'Adriatique, notamment la côte des Pouilles et la mer Ionienne. Nous rapportons ici quelques cas caractéristiques d'attaques de pirates, sur le réseau du Levant et du Ponant, sans aucune prétention à l'exhaustivité.

Le 27 avril 1331, tandis que la Commune était encore sous le pouvoir suprême de la Sérénissime, le Petit conseil dépêcha, aux frais de marchands locaux, deux navires, l'un vers le Levant, l'autre vers le Ponant pour prévenir les navires de ses ressortissants, de la présence des pirates³². En 1360, un navire ragusain a été victime d'une attaque pirate, dans les parages de Rhodes et plusieurs marchands ragusains ont été dérobés d'objets « en or, en argent, en cire et autres »³³. En 1426, une galère catalane, dont le patron était « Pierre Impastor » de Valence, s'en était pris à un navire ragusain qui rentrait de Roumanie, chargé de blé³⁴, et trois mois à peine plus tard, un corsaire, il s'agissait cette fois-ci de « Johannes Filingerius, patron d'une galère armée du roi d'Aragon », pilla un navire ragusain à Corfou, en emportant les marchandises d'une valeur de 900 ducats³⁵. De l'aveu des témoins de ces attaques de pirates, les navires ragusains avaient la réputation de transporter des biens précieux, et était à ce titre, des cibles privilégiées: Ainsi lorsque les corsaires se sont pris à des navires Ragusains, près de l'île de Lastovo, dans l'Adriatique, les témoins les ont entendus dire: « Allons capturer les navires ragusains qui sont riches, car un bateau ragusain vaudra plus que dix bateaux vénitiens »; près de la côte albanaise, l'équipage d'un navire de Corfou, attaqué par les corsaires, aurait entendu ces derniers dire: « Allons prendre deux ou trois bateaux ragusains, et nous serons riches pour le reste de nos jours »³⁶.

³² DAD, *Reformationes* X, 14^r (n° 154).

³³ DAD, *Distributiones testamentarum*, I, 5^r, a tergo, (n°242).

³⁴ DAD, *Lettere di Levante* X, 1-1^r, (n°733).

³⁵ DAD, *Lettere di Levante* X, 10^r-11, (n° 739).

³⁶ DAD, *Acta S. Mariae*, fasc. XV, (n° 791).

Exposés à de multiples attaques, les Ragusains envoyaient des émissaires auprès des pouvoirs dont dépendaient les agresseurs, exigeant fermement des sauf-conduits, voire lorsque les forfaits avaient été déjà commis, de justes compensations pour les dommages subis. Précisément, une instruction aux ambassadeurs ragusains envoyés en Sicile et en Catalogne, deux ans après l'attaque de Johannes Filingerius, témoigne de cette activité diplomatique³⁷. Lorsque ces émissaires accomplissaient avec succès leurs missions, ils obtenaient des sauf-conduits qui étaient précieusement conservés par le gouvernement, et parfois aussi confiés, contre des gages, aux patrons de navires ragusains: un sauf-conduit du roi d'Aragon fut ainsi prêté, contre un gage de 20 ducats à un patron ragusain qui partait en « Romanie » en 1429³⁸, et sept ans plus tard, à un autre patron qui partait « au Levant et en Sicile »³⁹: ni la Romanie ni le Levant n'incluaient les destinations portuaires où le roi d'Aragon exerçait directement le pouvoir: ces sauf-conduits étaient donc plutôt destinés aux corsaires qui sillonnaient tout l'espace méditerranéen, se réclamaient de son autorité, et devaient obéir à ses ordres, y compris à ceux de ne pas inquiéter, et de laisser naviguer en paix les patrons et les marchands ragusains.

Le gouvernement ne sollicitait d'ailleurs pas la bienveillance des pouvoirs souverains, uniquement lorsque ceux-ci pouvaient réfréner leurs sujets des attaques contre les navires ragusains, comme cela fut le cas de leurs démarches auprès du roi d'Aragon et de Naples. Ils s'adressaient volontairement aux pouvoirs souverains émergents, pour s'attirer leurs bonnes grâces. Ce fut le cas, comme il a été déjà remarqué, auprès du roi de Hongrie Louis I en 1371, mais aussi, au siècle suivant, auprès du sultan ottoman Murat II en 1430, auxquels les Ragusains expliquèrent qu'ils avaient besoin de « circuler et de faire du commerce, comme nous le faisons, les uns au Levant, à Alexandrie, à Damas, et dans d'autres pays du sultan de Babylone, les autres en Romanie et en Anatolie, appartenant à votre grande et excellente Seigneurie, d'autres encore en Occident, dans les terres des Francs »⁴⁰. La bienveillance d'un pouvoir souverain, était, de toute évidence, la garantie suprême.

Les mesures de rétorsion contre les marchands, ressortissants des pouvoirs auxquels appartenaient les corsaires qui s'attaquaient au réseau maritime ragusain, étaient un autre moyen de combattre ceux-ci : Ainsi, lorsque les pirates catalans en 1419, pillèrent un navire qui naviguaient dans les eaux de Curzola, non loin de Raguse, deux marchands partenaires, ressortissants catalans, l'un de Majorque, l'autre de Barcelone furent retenus à Raguse en tant qu'otages⁴¹ et, situation plus dramatique encore pour le commerce catalan à Raguse, lorsque en 1460, le gouverneur royal de la Catalogne, sous prétexte de combattre les corsaires génois, s'attaqua aux navires ragusains dans les eaux de Sicile, les biens de tous les marchands catalans qui résidaient à Raguse sans sauf-conduit, furent mis sous séquestre, à hauteur de

³⁷ DAD, *Lettere di Levante X*, 71-73', 74' (n° 768).

³⁸ DAD, *Cons. Rog. IV*, 82, 86' (n° 764).

³⁹ DAD, *Cons. Min. VII*, 30' (n°861).

⁴⁰ DAD *Lettere di Levante X*, 211' (N°779).

⁴¹ DAD, *Div. Not. XIII*, 33'-34.

1500 ducats, et le gouvernement ragusain envoya une lettre à la chancellerie royale d'Aragon⁴².

Cependant, la mise sous séquestre était une arme à double tranchant car, porter atteinte aux intérêts des marchands étrangers à Raguse, pénalisait indirectement les intérêts économiques de la commune, en détournant vers d'autres ports, les partenaires des marchands et artisans locaux. Les autorités ragusaines préféraient donc recourir aux avertissements adressés aux marchands, compatriotes des pirates ayant commis l'agression, et en premier lieu aux Catalans. C'est ainsi que, lorsqu'un navire ragusain fut pillé par les Catalans dans les eaux de Corfou, le Sénat ragusain envisageait d'appliquer les mesures de rétorsion contre un navire de Catalans ou de Siciliens dans le port de Raguse : mais il renonça à cette mesure extrême, et il se contenta de convoquer l'équipage du navire en question, et de lui exprimer son mécontentement suite à ce pillage⁴³. Quelques années plus tard, dans une instruction à leurs émissaires auprès de la République de Gênes, le gouvernement ragusain louait les effets de l'institution du sauf-conduit, rappelant que les Catalans en bénéficiaient amplement pour exporter la laine à Raguse, et, ajoutaient-ils, « s'il n'y avait pas de sauf-conduit, aucun navire catalan ne pourrait entrer dans le port (ragusain), car il subirait des représailles à cause des grands dommages que nous avons subis, et que nous subissons quotidiennement de la part de leurs galères et leurs fustes »⁴⁴.

Les mises en garde et les interdictions imposées aux patrons et marchands, de naviguer dans les régions infestées par les corsaires, étaient aussi un moyen de limiter la dangerosité du réseau ragusain. Il s'agissait d'une mesure qui devait protéger les intérêts des patrons de navires et des marchands, et accessoirement exercer une pression sur les pouvoirs qui contrôlaient les marchés exposés ponctuellement à ce genre de boycott ragusain : mesure appliquée depuis longtemps sur les marchés terrestres de l'arrière-pays balkanique, contrôlés par les pouvoirs serbes et bosniens, mais beaucoup moins efficaces sur les marchés maritimes méditerranéens, ceux-ci étant plus ouverts à la concurrence, et par conséquent, moins dépendants des velléités d'un seul fournisseur. Nombreux sont néanmoins, dans les sources ragusaines, les ordres péremptoires adressés aux marchands ragusains, soit de ne pas appareiller vers certaines destinations jugées dangereuses tant au Levant qu'au Ponant, soit de s'en éloigner au plus vite, et de rentrer dans les meilleurs délais à Raguse. Ainsi, le 16 août 1380, le Sénat ordonne d'inviter « tous nos hommes, qui sont du côté du Levant et du Ponant, à rentrer immédiatement à Raguse, sous peine de quatre hyperperes pour tout contrevenant »⁴⁵. A l'opposé, le 29 janvier 1429, le Sénat ordonne de retarder de huit jours le départ prévu de tous les navires vers la Romanie⁴⁶.

Finalement, comme ultime recours, il faut mentionner l'armement des navires destinés à pourchasser et punir les corsaires. Cette mesure s'appliquait le plus souvent dans des environnements maritimes proches, pratiquement au tout début des

⁴² DAD, *Cons. Rog.* XVI, 186.

⁴³ DAD, *Cons. Rog.* VI, 25.

⁴⁴ DAD, *Lettere di Levante*, XIII, 77-81.

⁴⁵ DAD, *Reformationes*. XXIV, 122'.

⁴⁶ DAD, *Cons. Rog.* IV, 85', n° 765.

réseaux respectifs du Ponant, jusqu'à la côte opposée des Pouilles, ou du Levant, jusqu'aux îles de la mer Ionienne et les côtes de l'Épire et de l'Albanie. Ainsi, le gouvernement décida le 27 janvier 1379 d'armer un navire et de l'envoyer en Orient « pour sauver des bateaux ragusains »⁴⁷. Quelques années plus tard, en 1383, le conseil Mineur décida d'armer une galère pour capturer un navire que le duc Louis I d'Anjou avait envoyé depuis les Pouilles vers Venise : au passage ces seigneurs angevins avaient en effet attaqué une île au large de la ville, suscitant la colère des Ragusains qui s'étaient promis de poursuivre les intrus, « jusqu'à la lagune de Venise si nécessaire »⁴⁸.

8. CONCLUSION

Tout prête à penser que le réseau maritime ragusain s'est développé progressivement à partir du réseau vénitien : c'est en effet au temps de la prépondérance vénitienne, que la ville s'est dotée d'une infrastructure portuaire conséquente, de l'arsenal, d'un port en eau profonde, d'une jetée au large du port, tout cela bien séparé par une enceinte, du cœur même de la ville⁴⁹. C'est aussi au temps de cette prépondérance vénitienne, que la marine et le commerce ragusain ont profité du passage régulier des convois de galères vénitiens, dont les navires, mais aussi les équipages locaux faisaient souvent partie. Mais, après s'être soustraite à la domination vénitienne en 1358, Raguse a développé quelques caractéristiques propres de son réseau, qui le distinguèrent sous certains égards du réseau vénitien, et que nous avons essayé de présenter dans cette contribution. C'était, tout d'abord, le fait d'avoir pleinement profité du site géographique, car la commune se trouvait au croisement des itinéraires terrestres balkaniques, et du grand itinéraire maritime méditerranéen partrant de Venise vers le Levant et le Ponant. En effet, comme il a été signalé, les hommes d'affaires de Venise, ne se sont que modérément impliqués à l'intérieur des Balkans. C'est ensuite le fait que certaines destinations proches de Raguse, notamment sur la côte, albanaise et épirote, ont été particulièrement fréquentées par les navires ragusains. On a essayé de présenter le réseau ragusain à travers ses quatre aspects principaux, l'extension, la ramification, la temporalité et la dangerosité : et on a pu constater là aussi, une certaine similitude, mais aussi des différences par rapport au réseau vénitien. En termes de similitude, il y a une extension quasi identique des deux réseaux dans le bassin méditerranéen, aussi bien au Levant qu'au Ponant. C'est en termes de ramification des deux réseaux, que la différence apparaît progressivement. En effet, les navires ragusains, notamment après la cessation du pouvoir vénitien, ont de moins en moins fait partie des galées vénitiennes : en même temps, comme il a été signalé, Raguse n'a jamais développé un système propre de galées. Cela a entraîné sur le plan pratique, un très grand éparpillement du réseau ragusain, une navigation qui, à en juger d'après les contrats

⁴⁷ DAD, *Reform*. XXIV, 22'.

⁴⁸ N. FEJIC, *Le séjour des seigneurs de la suite de Louis I d'Anjou à Dubrovnik (Raguse), dans Les princes et le pouvoir au Moyen Age, Actes du XXII Congrès de la SHMES*, Brest mai 1992, Paris 1993, pp. 107-115.

⁴⁹ IDEM, *Dubrovnik (Raguse) au Moyen-Age, espace de convergence, espace menacé*, Paris 2010.

d'affrètements, et les contrats entre marchands, incluait à chaque fois un grand nombre de destinations qui, même lorsqu'elles étaient éloignées de Raguse, étaient souvent très rapprochées les unes des autres: cette navigation « de porte à porte » semble bien refléter un système maritime, dans lequel, à la différence de Venise, l'État ragusain s'impliquait peu, et où tout reposait sur l'initiative des particuliers, en l'occurrence des patrons et des marchands. L'autre aspect de cette ramification poussée du réseau ragusain, est le fait que les deux volets du réseau, celui du Levant et du Ponant, à en juger d'après les contrats, se rejoignaient et se complétaient, sans forcément passer par le point « nodal » du réseau, c'est-à-dire par Raguse même. Les contrats, en effet, font état des itinéraires, qui rejoignent le Levant et le Ponant sans prévoir d'escale à Raguse. Sans pouvoir avancer des explications définitives, ce détail pourrait illustrer le fait que le réseau maritime ragusain s'est en quelque sorte hissé au-delà de la nécessité immédiate de fréquenter le port d'attache de ses navires, pour répondre à une dynamique propre, indépendante des besoins de la ville capitale: en d'autres termes l'extrême ramification du réseau ragusain, illustrerait la disproportion grandissante entre le rayonnement économique de la commune et l'importance de sa flotte marchande, au profit de cette dernière. S'agissant de la temporalité, on a pu constater que c'est la dimension la moins connue du réseau ragusain: en effet, si les contrats mentionnent assez régulièrement la durée de séjours dans les ports d'escales et les ports de destinations, la date du départ et la durée du voyage, sont des données très peu connues: là aussi on dénote une différence par rapport à la temporalité des convois vénitiens, dont les dates des départs et des retours, surtout printaniers et automnaux sont assez bien connus. S'agissant des dates de départs, qui ne sont généralement pas précisées dans les contrats, mais qui logiquement se situent aux environs des dates de rédactions de contrats d'affrètements des navires, elles n'accusent, à la différence des vénitiennes, que très peu de régularité, et se situent tout au long de l'année, au fil des quatre saisons. On peut regretter, s'agissant de l'aspect temporel du réseau, la quasi impossibilité de mettre en rapport les dates de départ et d'arrivée, fournies par des documents d'archives des villes que fréquentaient les navires ragusains. On peut mesurer le profit qu'on aurait pu en tirer, en se référant aux rares cas où les relevés comparatifs ont pu être faits, comme par exemple dans les sources catalanes, qui évoquaient les départs des navires qui étaient ensuite enregistrés par les autorités portuaires, lors de leur arrivée à Raguse. Le rapprochement entre les contrats de nolis faits en Catalogne, et les sauf-conduits délivrés à Raguse aux patrons catalans, permettent d'évaluer, approximativement, les durées respectives des périodes entre l'Occident lointain de la Méditerranée et Raguse. Enfin, la dangerosité du réseau ragusain, résulte de son extension et de sa ramification: déjà l'absence du système de navigation de conserve (galées) dans la pratique de navigation ragusaine, induit une certaine dangerosité. Au fur et à mesure que les patrons ragusains s'éloignaient de leur ville natale, ils devenaient des proies de plus en plus faciles de multiples attaques des corsaires et des pirates. Les témoignages en sont nombreux dans les registres gouvernementaux et judiciaires de la commune. Comment le gouvernement ragusain combattait-il ces attaques, et protégeait-il vraiment ses patrons et marins? A vrai dire ses moyens étaient modestes comparés à ceux dont disposaient les Vénitiens. Faute d'une escadre armée permanente, le gouvernement réagissait parfois

ponctuellement, en ordonnant l'armement d'une galère communale, pour poursuivre des pirates qui s'étaient pris aux navires ragusains : mais il est à noter que ces expéditions punitives se limitaient aux eaux proches de Raguse, généralement au plus loin, jusqu'aux côtes albanaises ou celle des Pouilles, sur la côte opposée de l'Adriatique. La menace de poursuivre les coupables d'une attaque contre un navire ragusain près de Sicile « usque ad columnas »⁵⁰, était proférée pour montrer une certaine détermination et une suite dans les idées plutôt qu'autre chose, et ne s'est probablement jamais matérialisée. Il y avait aussi les moyens diplomatiques plus feutrés, à l'égard des puissances protectrices des corsaires, tel le roi d'Aragon, dont les corsaires étaient souvent sujets, et que les Ragusains voulaient impliquer dans la protection de leur réseau maritime : ces missions diplomatiques régulièrement envoyées en Sicile, en Catalogne, ou vers les Pouilles, étaient plus efficaces que les menaces militaires. Il y avait aussi l'arme des représailles contre les ressortissants locaux, dont les compatriotes avaient attaqué les Ragusains en haute mer. Il s'agissait de marchands catalans, qui étaient souvent convoqués par le gouvernement ragusain afin de s'expliquer, mais celui-ci procédait rarement aux représailles directes, car celles-ci étaient contreproductives et nuisaient au commerce.

Il est donc légitime de conclure, que Raguse a construit au fil des deux derniers siècles du Moyen Âge, un puissant réseau maritime, qui s'étendait aussi bien au Levant qu'au Ponant. Ce réseau, bien qu'issu du réseau vénitien, a pu faire valoir au fil du temps, ses traits particuliers, qui le distinguaient du réseau vénitien, et correspondaient surtout à la vocation de Raguse qui était celle d'une plaque tournante, entre les routes terrestres de son arrière-pays, et le grand large, drainant les métaux précieux et d'autres produits de l'intérieur des Balkans, vers les marchés du grand espace méditerranéen, jusqu'à ses limites orientales et occidentales, et satisfaisant les divers besoins, bien au-delà de cette modeste commune adriatique. Cette tendance va faire de la flotte marchande de Raguse, comme l'a justement constaté Fernand Braudel, l'une des plus efficaces dans l'espace méditerranéen du premier âge moderne.

⁵⁰ Jusqu'au détroit de Gibraltar.