

MICHEL BALARD
UNIVERSITE DE REIMS

LES TRANSPORTS MARITIMES GÉNOIS
VERS LA TERRE SAINTE

« Multi de melioribus Ianuensibus illa die crucem suscep-
runt... et reliqui plures qui tanti fuerunt quod duodecim ga-
leas et sandanum unum de fortissimis bellatoribus viris arma-
verunt et mense iulii versus aorientales partes iter inceperunt ». C'est en ces termes que Caffaro rapporte l'envoi en 1097 de la première flotte génoise participant à la croisade¹. Ce premier armement préparé dans l'enthousiasme de la prédication devait être suivi de beaucoup d'autres, au cours des deux siècles pendant lesquels se maintint une présence territoriale des Occidentaux en Terre Sainte. Galères, nef, tarides, linhs et *bucii*, tous les types de bâtiments connus affrontèrent les périls de la mer pour relier Gênes aux établissements francs de Syrie-Palestine. Les expéditions militaires tout autant que les transports de pèlerins et de marchandises suscitérent l'essor des constructions navales génoises, sans lesquelles sans doute les passages outre-mer de Philippe-Auguste et de Saint Louis n'auraient pas été possibles.

L'objet de cette communication est d'examiner l'interaction entre la demande de transports maritimes nécessaires à la fondation, au développement et au maintien des États francs de Terre Sainte, et l'offre que peut apporter en réponse l'armement naval génois. Les questions posées sont multiples: construction et armement de navires, composition des équipages, organisation de la navigation, risques de mer et des hommes, nature des liens contractuels entre armateurs d'une part, marchands et pèlerins de l'autre, transport des hommes et des marchandises, financement des expéditions. Bref tous les aspects

¹ L. T. BELGRANO. C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Annali genovesi di Caffaro e dei suoi continuatori dal MXCIX al MCCXCIII*, 5 vol., Rome 1890-1929, t. 1, p. 102.

économiques, techniques, logistiques, tactiques et stratégiques des transports liés aux croisades et au commerce vers l'outremer devraient être ici examinés, ce qui dépasse de beaucoup le cadre de cette communication. Notre objectif sera plus modeste: essayer de définir les structures des échanges maritimes entre Gênes et la Terre Sainte, étudier si possible les variations de la conjoncture, bref à partir d'un dépouillement, sinon exhaustif, du moins très ample des actes notariés génois des XII^e et XIII^e siècles, apporter quelques retouches aux travaux de tous ceux qui depuis JAL en 1840² se sont intéressés à l'histoire des transports maritimes à l'époque des croisades: Byrne et Sayous, Michel Mollat et R. Bastard de Péré, Geo Pistarino et son école³.

En dehors des annales de Caffaro et de ses continuateurs, de quelques traités du fonds *Materie Politiche*, publiés dans le *Codice diplomatico* de Cesare Imperiale di Sant'Angelo⁴, les

² A. JAL, *Archéologie navale*, 2 vol., Paris 1840, t. 2, pp. 347-446, mémoire n° 7.

³ E. H. BYRNE, *Genoese shipping in the XIIth and XIIIth centuries*, Cambridge (Mass.), 1930; A. E. SAYOUS, Les mandats de Saint Louis sur son trésor et le mouvement international des capitaux pendant la septième croisade 1248-1254, dans *Revue Historique*, t. CXLII, 1931, pp. 254 et sq.; M. MOLLAT, Problèmes navals de l'histoire des croisades, dans *Cahiers de Civilisation médiévale*, t. X, 1967, pp. 345-359; R. BASTARD de PERE, Navires méditerranéens au temps de Saint Louis, dans *Revue d'Histoire économique et sociale*, 1972, pp. 327-356; G. PISTARINO, Gente del mare nel Commonwealth genovese, dans *Le genti del mare Mediterraneo*, éd. R. RAGOSTA, Naples 1981, pp. 203-290; L. BALLETO, In tema di marineria genovese, dans *ibidem*, pp. 357-396; IDEM, *Genova nel Duecento. Uomini del porto e uomini sul mare*, Gênes 1983; G. AIRALDI, Marinai, etnie e società nel Mediterraneo medievale, dans *Le genti del mare*, *op. cit.*, pp. 59-85; G. FORCHERI, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il « Liber Gazarie »*, Gênes 1974; M. BALARD, Les équipages des flottes génoises au XIV^e siècle, dans *Le genti del mare*, *op. cit.*, pp. 511-534; H. C. KRUEGER, Navi e proprietà navale a Genova - seconda metà del sec. XII, dans *Atti della Società ligure di storia patria* (abrégé ASLI), t. XXV/1, 1985.

⁴ C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Codice diplomatico della Repubblica di Genova dal DCCCCLVIII al MCLXIII*, 3 vol. Rome, 1936-1942.

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

Suivre les navires génois sur les routes de la Méditerranée orientale n'est pas chose facile; l'onomastique même des bateaux est incertaine. Chaque unité, navire marchand ou galère armée, est désignée par un sobriquet, un nom auguratif ou le nom d'un saint sous la protection duquel se placent les propriétaires du navire. Les actes notariés indiquent tantôt le nom du bâtiment, tantôt celui des propriétaires, plus rarement les deux ensemble. Aux XII^e et au début du XIII^e siècle, les noms auguratifs et les sobriquets sont le plus fréquents. Dans

⁵ V. VITALE, *Le fonti del diritto marittimo ligure*, Gênes 1951, pp. 35-56.

⁶ G. PISTARINO, *Gente del mare*, op. cit., pp. 205-206.

⁷ Ce mot, chargé de toute la symbolique affective se rapportant au passage d'outre-mer, est constamment utilisé par les actes notariés du XII^e et du début du XIII^e siècle; il désigne toute la côte syrienne. Giovanni scriba, par exemple (éd. M. CHIAUDANO-M. MORESCO, *Il cartolare di Giovanni scriba*, Turin 1935) distingue soigneusement Alexandrie, la Roumanie et Constantinople de l'Ultramaré, c'est-à-dire la Syrie-Palestine. Chez Giovanni di Guiberto (éd. M. W. HALL COLE, H. C. KRUEGER, R. G. REINERT, 2 vol., Gênes 1939-1940) *Solia* et *Riveira Solie* coexistent avec *Ultramaré*. Ce n'est qu'à la fin du XIII^e et au début du XIV^e siècle que le terme *Syria*, simple réalité géographique d'un pays désormais perdu par les Francs, l'emporte définitivement et éclipse le vocable concurrent.

les actes des premiers notaires génois, les navires qui partent pour l'Orient se nomment Donna, Gatus, Luna, Ialna, Dianna, Falconus, Angelus, Rosa, Benedicta, Peregrina, Gloria etc. . . .⁸. En 1210 et en 1216 une nef Rosa gagne Alexandrie et l'Ultramar⁹, mais est-on assuré qu'il s'agisse de la même unité? Au cours de sa dizaine d'années d'existence, un même bâtiment peut changer de nom: les Annales génoises signalent que la nef Ferrara qui va protéger les navires arrivant d'Outremer prend ensuite le nom de Coronata¹⁰. La nef Paradisus qui en 1239 appartient aux Lercari, n'est sans doute pas la même que son homonyme de 1248 qui participe à la croisade de Saint Louis, et que l'on rencontre encore sur les routes de l'Orient jusqu'en 1264, aux mains des Doria puis d'un de Mari¹¹.

Vers 1210-1220, le besoin de s'en remettre à la protection des intercesseurs célestes conduit à délaisser lentement noms auguratifs et sobriquets au profit des noms de saints¹². Giovanna Balbi et Benjamin Kedar ont montré que le choix des saints patrons reflète sans aucun doute les penchants de la piété populaire¹³. Au cours du XIII^e siècle, quelques saints peu nom-

⁸ J. E. EIERMAN, H. C. KRUEGER, R. L. REYNOLDS, *Bonvillano 1198*, Turin 1939, f. 107 r., 108 r., 118 r., 119 v.; M. W. HALL COLE, H. C. KRUEGER, R. G. REINERT, *Giovanni di Guiberto*, *op. cit.*, doc. n° 572, 574, 776, 599, 1050, 1166; H. C. KRUEGER, R. L. REYNOLDS, *Lanfranco 1202-1226*, Gênes 1951, doc. n° 641, 649, 747, 1113, 1144, 1248.

⁹ H. C. KRUEGER, R. L. REYNOLDS, *Lanfranco*, *op. cit.*, doc. n° 666, 1113, 1186.

¹⁰ C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Annali genovesi*, *op. cit.*, t. III, p. 161.

¹¹ Archives d'Etat de Gênes (abrégé ASG), Notai, cart. n° 21/1, f. 91 r.; n° 26/2, ff. 148 r. et 150 r.; n° 61, ff. 200 r. et 227 v.

¹² Premier exemple connu: la « S. IACOBUS » qui part pour Acre en 1214; cf. *Il cartolare di Giovanni scriba*, II, p. 287 d. 8 et 9.

¹³ G. BALBI, I nomi di nave a Genova nei secoli XII e XIII, dans *Miscellanea di storia ligure in memoria di Giorgio Falco*, Gênes 1966, pp. 65-86; B. Z. KEDAR, Noms de saints et mentalité populaire à Gênes au XIV^e siècle, dans *Le Moyen Age* 1967, pp. 431-446.

breux ont la préférence des Génois qui s'en tiennent encore à un seul protecteur par navire: saint Antoine, saint Jean, saint Georges, l'archange Gabriel, saint Nicolas, soutiens des égarés et des faibles. A ceux-là vient se substituer à partir des années 1280 le patronage de la Vierge, mais il n'est guère aisé de distinguer les différentes unités qui portent le nom de Sainte Marie. D'autres navires, parfois les mêmes, sont distingués par le nom de leur patron, qui ne se confond pas toujours avec celui du ou des propriétaires. De sorte qu'un même bâtiment peut être commandé par des patrons différents à chacun de ses voyages successifs ou porter le nom tantôt d'un associé, tantôt d'un autre. Dans les dernières décennies du XIII^e siècle, naît l'usage de désigner le navire par sa raison sociale: en 1269, la nef *Bassa* qui se dirige vers Tyr est la propriété de Nicolaus Bassus, comme la *Camilla* d'un de Camilla en 1271¹⁴. Mais est-ce certain que des familles comme celles-là ne possédaient qu'un seul vaisseau marchand? Quelle que soit l'onomastique adoptée, rien n'est moins sûr que le nom du navire, pour en suivre les voyages et en déterminer la durée d'utilisation.

Peut-on dès lors se fier à la dénomination du type, telle qu'elle est donnée par les textes? Les incertitudes paraissent moins grandes aux XII^e et XIII^e siècles que postérieurement: aucune unité ne porte une double qualification, sauf le *bucius-navis*, mais l'on sait qu'il s'agit là d'un bâtiment de charge, proche de la famille des nefes¹⁵. Cette relative sûreté terminologique vient sans doute du fait qu'avant la « révolution nautique du Moyen Age » qui a marqué les dernières décennies du

¹⁴ Mais d'autres exemples aberrants peuvent être cités: la *Mallona* envoyée à Alexandrie en 1275 est propriété d'Enricetus Nepitella et de Pascalinus de Albario (ASG, Notai ignoti, B. 22, fr. 3, f. 72 v.) et la *Vivalda* est conduite en 1287 par les Zaccaria (R. S. LOPEZ, Familiari, procuratori e dipendenti di Benedetto Zaccaria dans *Su e giù per la storia di Genova*, Gênes 1975, pp. 368-370).

¹⁵ *Nouveau Glossaire nautique d'Augustin Jal*, fasc. 2 (lettre B), Paris-La Haye 1972, p. 164.

XIII^e siècle et les premières du XIV^e¹⁶, le vocabulaire maritime pouvait distinguer, sans risque de confusion, les deux grands types de bateaux en usage dans toute l'aire méditerranéenne: vaisseaux longs équipés essentiellement de rames, et vaisseaux ronds, marchant surtout à la voile, utilisés aussi bien dans les opérations militaires que dans les entreprises commerciales.

Les textes des XII^e et XIII^e siècles ne donnent guère de détails sur les dimensions et caractéristiques des galères utilisées sur les routes de la Méditerranée orientale. Lors des premières croisades, il devait s'agir d'unités modestes, puisqu'en 1099 les deux frères Embriacus, ne pouvant aborder au port de Jaffa, détruisent leurs deux galères et en utilisent le bois pour la construction de machines de siège devant Jérusalem¹⁷. D'après ce que l'on peut savoir des contrats passés en 1268-1270 par les envoyés de Saint Louis venus en Italie organiser la croisade royale, ces galères étaient des birèmes, pourvues de 100 à 120 rameurs, d'une quarantaine de mètres de long sur 5 m, 50 de large, ce qui leur donnait un coefficient de finesse de 8; elles étaient « gréées de deux mâts à voile latine, pourvues de magondaux à l'avant, de pavois en abord, et renforcées au besoin d'un château autour du mât du milieu »¹⁸. Des graffiti retrouvés à Finale Ligure en donnent une assez bonne représentation¹⁹. La propulsion à rames conférait à ces bâtiments une grande liberté de manoeuvre à l'entrée et à la sortie des ports, et facilitait la progression en calme plat, tandis que la voilure latine leur permettait de mieux remonter au vent.

Il est impossible de dire s'il existait déjà dans les dernières

¹⁶ F. C. LANE, Progrès technologiques et productivité dans les transports maritimes de la fin du Moyen Age au début des temps modernes, dans *Revue historique*, t. 510, 1974, pp. 277-302.

¹⁷ L. T. BELGRANO, *Annali genovesi*, éd. cit., t. 1, p. 110.

¹⁸ R. BASTARD de PERE, *Navires méditerranéens*, op. cit., pp. 349-350.

¹⁹ M. BONINO, A medieval graffito at Finale Ligure, dans *The Mariner's Mirror*, 1975, pp. 291-292.

années du XIII^e siècle ces galères moins fines de Romanie et de Syrie, dont les normes de construction allaient être définies dans le *Liber Gazarie*, sous la rubrique « ordo factus super mensuris galearum de Romania et Syria » (22 janvier 1333): une quarantaine de mètres de long sur six mètres de large, soit un coefficient de finesse de 6,75²⁰. A ces bâtiments qui combinent les avantages de la galère et ceux du vaisseau rond — grande capacité de chargement — les autorités réservent le transport des marchandises les plus précieuses: draps et toiles, safran, ambre et corail dans le sens ouest-est, épices, soie et tissus d'Orient dans le sens est-ouest²¹. Il est probable que ce type de navire était déjà utilisé dans les années 1280-1300. L'on voit en effet Buonsignore Caffaraino et Bonifacio di Piazzalunga nolisier leur galère « Alegrancia », avec un équipage de 120 hommes, pour transporter de la soie, du poivre, de la cire et des fourrures de Péra à Gênes²². De même en 1289-1290, entre Caffa et l'Occident, divers chargements de soie, de cire et de fourrures sont embarqués sur des galères génoises²³. Certaines même sont utilisées en mer Noire pour des transports de grain et de poissons²⁴.

En ce qui concerne les voyages vers la Syrie-Palestine, les sources consultées n'ont fourni que de rares exemples d'une telle utilisation: en juillet 1291, Tedisio Doria nolise ses deux galères à six compatriotes, mais l'acte ne précise pas l'objet du voyage, transports de marchandises ou participation à la lutte contre les Infidèles²⁵. Dans la mesure où le même arna-

²⁰ V. VITALE, *Le fonti del diritto*, op. cit., p. 124.

²¹ Ibidem, pp. 85-86.

²² G.I. BRATIANU, *Actes des notaires génois de Péra et de Caffa de la fin du XIII^e siècle, 1281-1290*, Bucarest 1927, pp. 128-29.

²³ M. BALARD, *Gênes et l'Outre-mer. T. 1: Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto 1289-1290*, Paris-La Haye 1973, doc. n° 132, 148, 149, 151, 799.

²⁴ Ibidem, doc. n° 7, 470, 667.

²⁵ ASG, Notai, cart. n° 13/2, f. 76 r.-v.

teur frète encore ses galères en 1292 et 1294 aux Zaccaria et aux Hospitaliers pour empêcher les trafics illicites avec les Sarrasins, il est probable qu'en 1291 il s'agit plus d'entreprise militaire que de commerce. Généralement les galères qui partent pour Acre sont ou bien des unités qui accompagnent les vaisseaux de transport²⁶ ou bien des éléments d'une flotte au service de la Commune: soit pour l'envoi d'une ambassade, soit pour porter secours à la Terre Sainte²⁷ ou défendre les comptoirs de Syrie-Palestine attaqués par les rivaux de Gênes, Pisans et Vénitiens²⁸. Au XIII^e siècle, l'utilisation militaire des galères l'emporte encore sur tout autre usage.

A la famille des vaisseaux longs peuvent se rattacher divers autres bâtiments. La galiotte est une petite galère, ayant de 16 à 22 bancs, deux mâts et au moins deux gouvernails latéraux. En 1239, la *Bonaventura* de Guglielmo di Pagano part pour l'Outre-mer; elle est encore citée en 1248²⁹. La taride, navire à varangues plates et murailles verticales, très effilé, mais comportant une poupe ronde à trois rodes, deux mâts et un équipage d'une vingtaine de rameurs³⁰, n'est guère utilisée sur les routes de la Syrie-Palestine. L'une d'elles est mise par les frères Vento à la disposition d'Ugo Lercari lors de la croisade de 1248³¹. Nous savons d'ailleurs que les deux amiraux génois

²⁶ ASG, Notai, cart. n° 29, f. 85 r.; Not. ign. B. 3, fr. 32, doc. n° 92 (année 1253).

²⁷ L. T. BELGRANO, *Annali genovesi, op. cit.*, t. I, pp. 5, 7, 13, 14, 15, 102, 112, 112, 121; ASG, Notai, cart. n° 18/2, ff. 245 r., 247 r.

²⁸ ASG, Notai ign., B. 4, fr. 56, f. 3 v.; cart. n° 60, ff. 227 v., 257 v., 264 r.; n° 65, f. 35 v. (1258); Not. ign., B. 8, fr. 95, f. 50 r. (1262); cart. n° 74, ff. 149 r.-151 r., 152 r., 156 r. (1287); cart. n° 10, f. 92 v.; Not. ign., B. II, fr. 23, f. 38 v. (1289); Not. ign., B. III, fr. 62, f. 1 r. v. (1292; trois galères envoyées contre les Infidèles et les « mauvais Chrétiens »).

²⁹ ASG, Notai, cart. n° 21/1, f. 102 v.; n° 20/1, f. 111 r.

³⁰ L. T. BELGRANO, *Documenti inediti riguardanti le due Crociate di San Ludovico IX re di Francia*, Gênes 1859, pp. 20-23; R. BASTARD de PERE, *Navires méditerranéens, op. cit.*, p. 351.

³¹ L. T. BELGRANO, *Documenti inediti, op. cit.*, pp. 38-39.

au service du roi de France prévoyaient d'acquérir plusieurs unités de ce type pour le passage de Saint Louis outre-mer³². Une autre taride, la S. *Nicolaus*, avec un équipage de quinze hommes, transporte du vin à Tripoli en 1277³³. Avec la saiète, l'on s'éloigne beaucoup de la galère commune; il s'agit sans doute d'une unité légère comportant un nombre variable de bancs de rameurs, un mât à voile latine et une forme élancée qui en faisait l'instrument par excellence des coups de main et de la surveillance côtière³⁴. La saiète de Guglielmo Guercio s'adjoint aux galères que la Commune envoie vers la Terre Sainte en 1258³⁵.

Les armateurs génois, qui passent contrat avec les émissaires de Louis IX pour ses deux expéditions outre-mer, mettent à la disposition du roi un dernier type de navire proche des galères, le *sallandrum*. Hérité des traditions byzantines — le mot dérive sans doute du grec *σανδάλιον* — c'est un bâtiment d'une trentaine de mètres de long, de six mètres soixantedix de large, muni de deux mâts, sept antennes et cinq voiles. Il est desservi par un équipage de 29 hommes et est équipé de stalles pour le transport des chevaux³⁶. On ne rencontre guère le *sallandrum* en dehors des temps de préparation de la croisa-

³² Ibidem, pp. 20-21 et 51. Les mesures des tarides commandées à la Commune sont les suivantes: 35 m, 66 de longueur et 3 m, 34 de largeur.

³³ A. FERRETTO, *Codice diplomatico delle relazioni fra la Liguria, la Toscana e la Lunigiana ai tempi di Dante (1265-1321)*, dans *Atti della Società ligure di Storia patria* (abrégé ASLi), t. XXXI/1, 1901, p. 128, n. 1.

³⁴ A. JAL, *Glossaire nautique*, Paris 1840, t. 2, p. 1306.

³⁵ ASG, Notai, cart. n° 65, f. 35 v. En 1283, Iacopo Doria mentionne une saiète de 48 rames, c'est-à-dire de 12 bancs: *Annali genovesi*, éd. C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, t. 5, p. 44.

³⁶ L. T. BELGRANO, *Documenti inediti*, op. cit., pp. 51, 282-293; R. BASTARD de PERE, *Navires méditerranéens*, op. cit., p. 349; J. H. PRYOR, *The naval Architecture of Crusader Transport Ships*, dans *The Mariner's Mirror*, vol. 70/2 et 3, 1984, p. 200.

de; toutefois, l'annaliste Ogerio Pane signale qu'en juin 1207 un *sallandrum* s'était joint aux galères qui escortaient les nefes revenant d'outre-mer³⁷. Peut-être s'agit-il d'un navire affecté surtout au transport des chevaux et du matériel de guerre.

Les bateaux de charge, qui composent la famille des vaisseaux ronds, sont surtout représentés par la nef, le principal moyen de transport entre Gênes et les ports de Syrie-Palestine. Les caractéristiques en sont assez bien connues grâce aux contrats de nolisement passés par les émissaires de Louis IX avec la Commune de Gênes, et par divers groupes de marchands avec des armateurs privés³⁸. Il s'agit d'un bâtiment dont la longueur hors tout va de 23 m, 50 à 37 m, 40, la largeur au maître ban de 5 m, 95 à 10 m, 04: il en ressort un coefficient de finesse de 3,4 à 4. La hauteur de cale est normalement proportionnelle à la longueur de la quille: en 1268-1269, le rapport varie de 4,85 à 5,4, alors qu'en 1246-1248 l'échelle va de 4,7 à 7, d'où une moins grande uniformité dans l'aspect extérieur des nefes³⁹. Au XIII^e siècle, celles-ci ont généralement deux mâts, l'*arbor de prora*, plus lourd et égal ou légèrement supérieur à la longueur hors tout du navire, et l'*arbor de medio* plus court de deux à trois mètres. Selon la force du vent, on y adapte diffé-

³⁷ L. T. BELGRANO-C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Annali genovesi*, op. cit., t. 2, pp. 106-107.

³⁸ A. JAL, *Pacta navorum* des années 1246, 1268 et 1270, dans J. J. CHAMPOLLION-FIGEAC éd., *Documents historiques inédits tirés des collections manuscrites de la Bibliothèque royale*, 4 vol., Paris 1841-1848, t. 1, pp. 507-615; J. J. CHAMPOLLION-FIGEAC, *Traités passés en l'année 1246 entre les commissaires du roi Saint Louis et le procureur du podestat de la commune de Gênes*, dans *Documents historiques*, op. cit., t. 2, pp. 50-67; L. T. BELGRANO, *Documenti inediti*, op. cit.; Idem, *Une charte de nolis de Saint Louis*, dans *Archives de l'Orient latin*, t. 2, 1884, pp. 231-236; E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, op. cit., pp. 70-159; L. BALLETO, *In tema di marineria*, op. cit., pp. 364-381.

³⁹ L'étude de J. E. DOTSON, *Jal's Nef X and genoese architecture in the XIIIth century*, dans *The Mariner's Mirror*, 1973, pp. 161-170, a été partiellement corrigée par J. PRYOR, *The naval architecture*, op. cit.; on verra surtout les tableaux pp. 203-213, récapitulant les dimensions des nefes étudiées.

rentes voiles latines triangulaires, l'artimon, le tersarol, le « papafico » et la voile médiane. Les contrats font obligation aux armateurs d'emporter de 5 à 7 voiles de coton et de chanvre dont plusieurs neuves, et un velon, gage de sécurité pour les marchands⁴⁰. L'armement comporte deux gouvernes, d'une longueur égale à la moitié de celle du mât médian: elles sont fixées à la hauteur du premier pont par un arceau en fer et par un trou percé dans la timonière. Le nombre d'ancres varie de 12 à 28, selon la taille de la nef; la fréquence des pertes explique ces chiffres élevés. Quant au gréement, les contrats indiquent souvent le poids des cordages nécessaires: il peut aller de 65 *centenaria* pour les plus petites nefs à 400 pour les plus grosses. Chaque navire doit en outre avoir à bord des itagues, des haubans, des câbles, des glènes d'orins, des amarres, des grappins et autres équipements indispensables, dont le détail est soigneusement énoncé par les armateurs, de même que la capacité des fûts devant recevoir l'eau potable pour le voyage. Plusieurs embarcations secondaires sont adjointes à la nef: une barque de cantier très lourde, à la traîne du bâtiment et pour la gouverne de laquelle cinq marins sont souvent prévus, un ou deux palischalmes et une gondole⁴¹.

Nous sommes ainsi en présence de gros vaisseaux ronds, de deux ou trois couvertes, exhaussés à leurs extrémités pour former des gaillards élevés à l'avant et à l'arrière, eux-mêmes surmontés d'une plateforme occupée par les chambres d'élite (les « paradis ») et par les châteaux crénelés et bretéchés. Les baux de la nef supportent des ponts ou couvertes, le premier à près de quatre mètres du fond de cale, le second et le troisième séparés du précédent d'à peine deux mètres⁴². Approvisionne-

⁴⁰ ASG, Notai ign., B. 3, fr. 32, doc. n° 16; Notai, cart. n° 27, ff. 107 v.-108 r.; E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, op. cit., pp. 100, 115, 119; L. BALLETTO, *In tema di marineria*, op. cit., pp. 364, 367, 376, 378.

⁴¹ En dehors des contrats cités à la note précédente, voir les tableaux de J. PRYOR, *The naval architecture*, op. cit., pp. 201-218.

⁴² Voir la coupe d'une nef-type dans J. PRYOR, *The naval architecture*, op. cit., p. 280.

ments et marchandises sont arrimés en cale au-dessus d'un lest de cailloux ou de matières pondéreuses. Il est interdit d'entreposer les marchandises entre deux couvertes et d'embarquer des produits « stratégiques », dont le commerce avec les Sarrasins est prohibé par l'Eglise⁴³. Quant aux passagers, ils ont leur place assignée; l'entrepont principal leur est dévolu, de la proue au mât du milieu pour les pèlerins, de celui-ci à la poupe pour les marchands. Le deuxième entrepont est couvert en abord pour former les corridors (« coursives »), au-dessus desquels les matelots établissent leur couchage ou leur poste de combat, à l'abri de la pavesade. L'embarquement de femmes est exclu, au moins sur les nefs marchandes.

Enfin sur les navires de la croisade, des stalles et des mangeoires sont aménagées pour le transport des chevaux qui sont maintenus par des sous-ventrières et des filins. Sur la nef *Paradisus*, affrétée par une vingtaine de marchands en 1253, aucun aménagement spécifique n'est prévu pour les trois chevaux qui feront le voyage, sinon le fait qu'ils ne pourront se tenir sur l'entrepont principal⁴⁴. On rappellera à ce sujet que les nefs lourdes et rondes ne peuvent accoster dans tous les ports: les chevaux sont donc embarqués ou débarqués par palans, comme le signale Joinville à propos des opérations devant Damiette. Seuls les navires longs, galées, salandres ou panfilles peuvent être équipés de portes pour faciliter l'embarquement ou le débarquement rapide des chevaux⁴⁵. Ce sont alors des huissiers, totalement étrangers à la famille des vaisseaux ronds⁴⁶.

⁴³ ASG, Notai, cart. n° 27, ff. 107 v.-108 r.; E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, op. cit., p. 117; L. BALLETO, *In tema di marineria*, op. cit., pp. 365, 368.

⁴⁴ E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, op. cit., p. 116.

⁴⁵ Sur le transport des chevaux, voir J. PRYOR, *Transportation of horses by sea during the era of the Crusades: eighth century to 1285*, dans *The Mariner's Mirror*, t. 68, 1982, pp. 9-27 et 103-125.

⁴⁶ R. BASTARD de PERE, *Navires méditerranéens*, op. cit., p. 353.

Telles sont les nefes latines constamment utilisées sur les routes de l'Orient du XII^e à la fin du XIII^e siècle. Elles conviennent aux incessants transports de croisés et de pèlerins, d'armes et de chevaux, de ravitaillement et de renforts, qui unissent Gênes aux Etats francs de Syrie-Palestine. Mais lorsque ceux-ci déclinent après 1270 et que cessent les grandes expéditions, la crise des frets et le marasme de la construction navale amènent armateurs et marchands à réfléchir en termes de productivité du transport. On chercha moins à construire gros qu'à réduire les coûts en réalisant des économies sur les frais d'exploitation et en particulier sur la main d'œuvre, « le poste le plus onéreux dans les transports maritimes » (F. C. Lane). De cet effort sortit un changement capital de la technique navale, le remplacement des nefes latines par des coques au gréement carré. L'apparition de ce nouveau type de bâtiment à Gênes n'est pas antérieure à 1286: il se trouve lié au transport de l'alun des Zaccaria jusqu'en Flandre⁴⁷. Nous ne le rencontrons jamais sur les routes de la Syrie dominées par les nefes latines jusqu'en 1291 et même jusqu'à l'orée du XIV^e siècle.

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

⁴⁷ M. BALARD, *La Romanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)*, 2 vol., Gênes-Rome 1978, t. 2, p. 556.

drait pas à un navire mû à la rame⁴⁸. Les mentions de *bucius* disparaissent après 1263.

Un des types de navire les plus fréquemment utilisés aux XIII^e et XIV^e siècles, curieusement, n'apparaît guère dans les actes notariés concernant l'*Ultramare*. Il s'agit des diverses catégories de *ligna* (*lignum de bandis*, *lignum de orlo*) que l'on ne rencontre que pour des navigations à moyenne distance, telles celles qui concernent le trafic intérieur à la mer Noire⁴⁹ ou les liaisons entre l'Aïas, Chypre, les côtes syriennes ou égyptiennes⁵⁰. Ces bâtiments très moyens ou même légers, n'ont guère leur place dans une navigation au long cours, impliquant des traversées en droiture fréquentes.

Les routes maritimes entre Gênes et la Syrie-Palestine sont donc dominées par les galères pour les tâches d'accompagnement ou pour les expéditions militaires, et par les nefes pour les transports utiles. La stimulation apportée par les besoins de la Terre Sainte a suscité un essor sans précédent des constructions navales génoises, mais n'a pas substantiellement changé les caractéristiques du navire, au moins au XIII^e siècle, seule époque pour laquelle nous disposons de mesures permettant d'apprécier la capacité et le tonnage des bâtiments. L'accroissement des tonnages était sans doute réalisé dès le XII^e siècle, avant que la révolution nautique du Moyen Âge n'apporte de nouveaux progrès qualitatifs et quantitatifs.

La détermination des tonnages n'est pas chose aisée, et il ne faut point attendre de nos textes toutes les précisions désirables. Les contrats de nolisement ne sont pas très nombreux

⁴⁸ *Nouveau Glossaire nautique d'Augustin Jal*, t. 2 (lettre B), Paris 1972, p. 164; A. AGOSTO, Il « Bucio », dans *Quaderni dell'Associazione di Archeologia e Storia navale*, Gênes 1966, pp. 6-7.

⁴⁹ M. BALARD, *La Romanie génoise*, op. cit., t. 2, pp. 907-909; L. BALLETTO, *Genova, Mediterraneo, Mar Nero (secc. XIII-XV)*, Gênes 1976, pp. 125-154.

⁵⁰ S. VELLE, I Genovesi a Laiazzo sulla fine del Duecento, dans *Saggi e Documenti del Civico Istituto Colombiano*, t. III, Gênes 1983, pp. 90-91.

et laissent souvent ignorer la capacité réelle du navire, laissée à l'appréciation des hommes d'affaires au moment du chargement. Rien ne prouve que les armateurs n'aient pas conclu pour un même voyage plusieurs pactes de nolisement⁵¹, dont un seul nous est parvenu. Les cargaisons connues sont exprimées en balles, et rien ne dit que celles-ci soient uniformes; la diversité des marchandises pouvait introduire de notables différences dans la confection et le poids des balles. En ce qui concerne les galères, aucun chiffre intéressant un voyage vers l'Outremer ne nous est parvenu. En admettant une analogie avec d'autres routes maritimes, on peut signaler qu'en 1229, la galère *Imperatrix*, avec un équipage de soixante hommes, porte une cargaison d'au moins 60 balles, ainsi que des barils d'huile et des mines de figues non évaluées⁵². Si l'on admet, d'après un règlement de l'*Officium Gazarie* de 1344 que la balle pouvait peser environ 170 kg⁵³, la cargaison de la galère représenterait au moins une dizaine de tonnes, soit une capacité de transport correspondant aux estimations de F. C. Lane: un septième de tonne par homme sur les birèmes du XIII^e siècle⁵⁴. En 1246-1248, ces galères sont estimées au prix de 4000 livres tournois, lors des négociations entre les envoyés de Saint Louis et la Commune de Gênes⁵⁵.

L'estimation du tonnage des nef s repose sur des chiffres à peine plus sûrs. Le *Paradisus magnus*, bateau amiral de Saint Louis, qui coûte 7000 livres tournois lors de sa construction en 1248, transporte trois ans plus tard 8000 cantares, soit 381

⁵¹ Certains textes font précisément allusion au droit des armateurs de conclure un autre contrat pour le même voyage: cf. E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, *op. cit.*, pp. 101, 117; L. BALLETTTO, *In tema di marineria*, *op. cit.*, pp. 365, 368.

⁵² ASG, Notai, cart. n° 17, f. 127 r.

⁵³ V. VITALE, *Le fonti del diritto*, *op. cit.*, p. 141; voir aussi notre *Romanie génoise*, *op. cit.*, t. 2, p. 564, note 117.

⁵⁴ F. C. LANE, *Progrès technologiques*, *op. cit.*, p. 292.

⁵⁵ L. T. BELGRANO, *Documenti inediti*, *op. cit.*, pp. 25-26.

tonnes, vers Tunis et la Syrie. Il était prévu d'y embarquer, au moment de la croisade, une centaine de chevaux et peut-être un millier de passagers, chiffre atteint par la nef *Oliva*, de plus petites dimensions⁵⁶. Le même *Paradisus* charge en 1250 200 balles, soit 34 tonnes et 100 pèlerins: mais peut-être fait-il l'objet d'un autre contrat de nolisement pour le même voyage⁵⁷. En 1267, la nef *S. Spiritus* des Embriaci doit transporter vers l'Outremer au moins 365 balles de marchandises, réparties entre onze hommes d'affaires: une cargaison de 62 tonnes, mais ici encore rien ne prouve que ce soit la seule⁵⁸. Les autres chiffres connus proviennent des contrats passés au moment des deux croisades de Saint Louis. Ils ne concernent que les dimensions et les coûts des navires. Le *Paradisus magnus* a les mêmes caractéristiques que les deux plus grosses nefes construites en 1268-1269; le prix de revient est identique: 7000 livres tournois. De même, pour les autres nefes, la comparaison entre les contrats de 1268-69 amène à cette conclusion: en vingt ans, les tonnages et les prix de vente sont restés stables. En revanche, il semble bien que les armateurs génois aient profité des commandes royales pour traiter à un niveau bien supérieur à celui des prix courants⁵⁹.

⁵⁶ E. H. BYRNE, *Genoese Shipping, op. cit.*, pp. 9-10 et 93-94; ASG, Notai, cart. n° 26/2, ff. 21 v., 148 r., 150 r., 167 v., 192 r.; cart. n° 143, f. 33 v.

⁵⁷ ASG, Notai, cart. n° 21/1, f. 178 r.; Notai ign., B. 3, fr. 32, doc. n° 179.

⁵⁸ E. H. BYRNE, *Genoese Shipping, op. cit.*, pp. 128-130.

⁵⁹ En 1259, la nef *Pagana* est estimée 610 livres (ASG, Notai, cart. n° 105, f. 66 v.), une taride 190 livres (cart. n° 35, f. 52 r.). En 1250, la galère *Contessa* de Simone Mignardo et de ses associés est vendue 350 livres (cart. n° 27, f. 30 v.), la nef *S. Stephanus* 420 livres (cart. n° 21/1, f. 198 r.); en 1253, la nef *S. Georgius* est acquise au prix de 595 livres (cart. n° 28, f. 63 v.), la nef *Roceza* pour 800 livres (cart. n° 29, ff. 4 v. et 179 r.), de même que la nef *Sancta Crux* qui a participé à la croisade (ibidem, ff. 179 r. et 215 v.). En revanche, la *S. Brancacius* ne trouve preneur qu'à 600 livres (ibidem, f. 216 r.) et la galère *Alegancia* des Cigala à 280 livres (ibidem, feuille volante après le f. 280). Même s'il s'agit d'unités moins ré-

Les contrats de nolisement et divers autres actes notariés apportent des informations précieuses sur l'organisation de la navigation vers l'Outre-mer. Le moment des départs est mieux connu que celui des retours, uniquement cités à l'occasion de reçus qui peuvent avoir été passés plusieurs semaines après la rentrée effective du navire à Gênes. Au cours des XII^e et XIII^e siècles, les départs vers la Terre Sainte se placent à deux moments de l'année; au printemps, ils s'échelonnent du 15 mars au 1^{er} mai, tout en précédant quelquefois la fin de l'hiver⁶⁰; le second mouvement a lieu entre le 15 août et la fin septembre; exceptionnellement, il peut être différé jusqu'au 15 octobre⁶¹. Il paraît plus important que le premier, alors que les investissements commerciaux génois de printemps l'emportent, tant par le nombre des actes que par le volume des capitaux, sur les sommes investies pendant l'été et au début de l'automne⁶². Quant aux retours, ils se répartissent aussi en deux saisons: pendant l'été (juin à août) arrivent à Gênes les nefes parties d'Outre-mer au printemps; en novembre et décembre, celles qui ont quitté Acre à la fin de l'été et au début de l'automne, la date limite pour le départ d'Acre étant fixée au 1^{er} octobre dans l'un de nos contrats⁶³.

C'est dire que l'arrêt hivernal brise le rythme de la navigation. Sur les routes de Terre Sainte, comme sur celles de

centes que celles de la croisade, et si l'on tient compte du change entre livres tournois et livres de Gênes (environ 2 livres tournois pour 3 livres de Gênes: L. T. BELGRANO, *Documenti inediti*, op. cit., pp. 82, 85, etc.), il y a eu un incontestable effondrement des cours après la croisade.

⁶⁰ En 1282, un départ vers Phocée est prévu le 8 février (ASG, Notai, cart. n° 40/2, ff. 11 r.-13 r.); en 1292, un autre vers la Romanie est fixé au 15 février (cart. n° 71, ff. 69 v.-70 r.).

⁶¹ ASG, Notai, cart. n° 5, ff. 125 r., 256 r.; cart. n° 34, ff. 168 r., 206 v.; cart. n° 29, f. 160 v.; n° 30/2, f. 185 r.-v.; n° 93, f. 104 r.; Notai ign., B. 25, fr. 1, pièce 17, f. 3 v.; E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, op. cit., pp. 115, 119; L. BALIETTO, *In tema di marineria*, op. cit., p. 369.

⁶² M. BALARD, *La Romanie génoise*, op. cit., t. 2, p. 689.

⁶³ ASG, Notai, cart. n° 27, f. 108 r. (9 mars 1251).

Romanie, le navire génois ne réussit pas encore à vaincre les embûches de la mauvaise saison et à éviter l'hivernage imposé aux navigateurs méditerranéens depuis l'époque romaine⁶⁴. Même si les nefes latines affrontent mieux les brusques tempêtes hivernales que les lourdes coques du XIV^e siècle au grément carré, elles restent au port pendant la mauvaise saison. Aucun contrat de nolisement ne prévoit de départ pour l'Orient avant le mois de février. La fin de l'automne voit encore quelques mouvements de bateaux, puisque des nefes rentrent à Gênes en novembre, et même en décembre. Le mois de janvier paraît en revanche exempt de toute navigation au long cours. Les Annales génoises en 1231 puis en 1272, à propos des nefes de Syrie, en 1271, au sujet de l'expédition du prince Edouard d'Angleterre, mentionnent l'arrêt hivernal, soit au port d'attache, soit en cours de route, si la mauvaise saison survient plus tôt que d'habitude⁶⁵. En 1248, la nef *Bonaventura* doit partir pour l'Outre-mer avant le 1er septembre; sinon le départ est remis au début du printemps⁶⁶. De même en 1253, les armateurs prévoient un hivernage de quatre mois, le voyage vers Ceuta devant s'interrompre à la saint André, le 30 novembre⁶⁷. Les patrons de la nef *S. Spiritus* envisagent un hivernage à Bonifacio en 1267, ou une navigation continue dans le meilleur des cas⁶⁸. A la fin du XIII^e siècle, l'arrêt hivernal est donc encore observé à Gênes, mais dans les relations avec l'Outre-mer, il ne dure en réalité que quelques semaines.

Le calendrier du mouvement des navires met en évidence le rythme bi-annuel des échanges entre Gênes et la Syrie-Pales-

⁶⁴ J. ROUGE, La navigation hivernale sous l'Empire romain, dans *Revue des Etudes anciennes*, t. 54, 1952, pp. 316-325.

⁶⁵ C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Annali genovesi*, op. cit., t. 3, p. 58; t. 4, pp. 142 et 149.

⁶⁶ ASG, Notai, cart. n° 26/2, f. 95 r.-v.

⁶⁷ ASG, Notai, cart. n° 29, feuille volante après le f. 280; cf. L. BALLETTO, *In tema di marineria*, op. cit., p. 377.

⁶⁸ E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, op. cit., p. 129.

tine. Implique-t-il l'organisation de convois sur les itinéraires orientaux, et, par voie de conséquence, l'intervention de la puissance publique dans la direction du trafic? Il faut mettre à part l'envoi de flottes composées de nombreuses unités de types divers, telles que celles qui ont participé aux croisades proprement dites; elles sont placées sous la direction d'un capitaine général, un amiral, suivent, groupées, le même itinéraire, obéissent à une stratégie d'ensemble. Mais en est-il de même pour les navires marchands? En 1245, l'annaliste génois racontant l'un des multiples incidents ayant opposé Pisans et Génois en mer Tyrrhénienne, évoque les « *naves caravane lanue venientes de ultramari* »⁶⁹. Le mot *caravana* implique à coup sûr un regroupement des nefs, au moins en mer Tyrrhénienne, afin de faire face aux opérations de course menées par les Pisans. Les contrats de nolisement ne mentionnent jamais l'obligation d'une navigation commune; l'un d'eux précise même que le départ du navire est laissé au bon vouloir des marchands⁷⁰. Deux indices laissent toutefois penser que le voyage des nefs s'effectuait en commun, au moins sur la première partie du parcours. Les actes — contrats de change et de prêt maritime, de commande et d'engagements de marins — qui concernent le trafic avec la Terre Sainte et mentionnent le nom des navires empruntés par les marchands, se placent tous entre mars et mai ou entre juillet et septembre; les départs sont donc généralement groupés. Par ailleurs, deux actes précisent que la navigation vers l'Outre-mer devra s'effectuer selon les statuts de Gênes⁷¹. Or les normes du *Liber Gazarie*, qui conservent sans doute l'esprit, sinon la lettre, de statuts plus anciens, définissent l'obligation de la navigation « *in conservatiocho* ». Comme le montre G. Forcheri, la *conserva* se distingue du convoi (« *passagium* »), en ce sens qu'elle n'implique pas

⁶⁹ C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Annali genovesi, op. cit.*, t. 3, pp. 161-162.

⁷⁰ ASG, Notai, cart. n° 27, ff. 107 v.-108 r.; E. H. BYRNE, *Genoese Shipping, op. cit.*, p. 128.

⁷¹ E. H. BYRNE, *Genoese Shipping, op. cit.*, pp. 100 et 108.

un commandement unique, mais seulement le devoir de naviguer ensemble dans un but d'assistance mutuelle. C'est la solidarité des risques et non le cadre contraignant d'une navigation réglementée. Ce n'est qu'en 1334 que l'obligation du convoi est étendue aux routes de Chypre et de Syrie⁷².

Cette relative souplesse ne diminue en rien la lenteur bien connue des communications maritimes avec l'Orient. Soumise aux aléas climatiques, aux mauvaises rencontres, aux arrêts prolongés dans les grands ports, la galère génoise, et, à plus forte raison, la lourde nef, n'est pas rapide. Le navire serre au plus près la côte, pour pouvoir se réfugier dans une baie bien abritée en cas d'intempérie; il hésite à proximité des ports et des confluences maritimes, par crainte des pirates qui peuvent s'y embusquer. Il s'arrête la nuit, quand il le peut, sauf s'il doit franchir de grands espaces maritimes vides de terres. Il s'attarde aux escales; les temps morts représentent au moins la moitié de la durée totale du voyage. Dans ces conditions, il faut admettre que la rotation des navires entre Gênes et la Terre Sainte dure une année complète. C'est ainsi que la nef *Paradisus* des Doria est signalée presque chaque année au mois d'août, entre 1253 et 1262, au moment où elle s'apprête à partir pour Acre. Elle y arrive à la fin de l'automne, en repart au début du printemps, atteint Gênes en juin ou juillet, et est de nouveau prête au voyage à la fin de l'été⁷³. On mesure ainsi l'extrême lenteur des navigations médiévales et la faiblesse de productivité des navires, qui affectent aussi profondément les échanges commerciaux que les désastres provoqués par les intempéries ou les mauvaises rencontres.

⁷² G. FORCHERI, *Navi e navigazione*, op. cit., pp. 88-89 et 94.

⁷³ E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, op. cit., pp. 114-118 (juillet 1253); ASG, Notai, cart. n° 35, f. 146v. (août 1256); n° 60, f. 157r. (août 1257); Not. ign., B. 4, fr. 56 (août 1260); B. 8, fr. 95, ff. 51 v., 74r. (août 1262). Lorsque Benedetto et Manuele Zaccaria engagent en 1286 un patronus pour leur nef *Benedicta*, ils considèrent comme exceptionnel le retour du navire avant que l'année ne soit écoulée (E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, op. cit., p. 142).

Les naufrages ne sont pas seulement les conséquences de la mauvaise saison. Ogerio Pane rapporte qu'en juin 1207 les sept nefes revenant d'Outre-mer durent affronter de nuit une violente tempête au large de Nervi, soit à quelques milles de Gênes. L'une des nefes ainsi que deux barques périrent en mer⁷⁴. Les navires se laissent surprendre par les coups de vents contraires, lorsqu'ils franchissent un détroit, doublent un cap, sortent d'un chenal abrité pour se retrouver en haute mer. Les routes de la navigation orientale sont ainsi jalonnées de « points noirs », à proximité desquels la prudence est de règle: le détroit de Piombino, la presqu'île de Sorrente, au sortir de la baie de Naples, le cap Vaticano, au sud de Tropea, le détroit de Messine, le débouché du golfe de Patras, le cap Malée et le passage entre la Crète et Antikythira. Dans une carte des naufrages, les ports auraient aussi leur place; ou bien ils sont trop petits pour accueillir une nef désemparée, ou bien de mauvaises manoeuvres peuvent entraîner la perte partielle ou totale de la cargaison.

Les dommages provoqués par les hommes sont plus sévères. Comme le rappelait F. Braudel, « la piraterie en Méditerranée est aussi vieille que l'histoire »⁷⁵. Plus que la piraterie peut-être, les méfaits de la course, pour reprendre une distinction moderne⁷⁶, sont constants. Contre les Vénitiens ou contre les Pisans, on arme pour la course, avec l'appui de la Commune⁷⁷. Les bulletins de victoire, si nombreux dans les Annales génoises, disent bien que toute une ville suit avec passion les

⁷⁴ L. T. BELGRANO - C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Annali genovesi*, op. cit., t. 2, pp. 106-107.

⁷⁵ F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1966, t. 2, p. 191.

⁷⁶ M. FONTENAY - A. TENENTI, Course et piraterie en Méditerranée de la fin du Moyen Age au début du XIX^e siècle, dans *Course et piraterie*, t. 1, Paris 1975, pp. 78-79.

⁷⁷ L. BALLETTTO, *Genova nel Duecento. Uomini nel porto e uomini sul mare*, Gênes 1983, pp. 7-171; R. S. LOPEZ, Dieci documenti sulla guerra di corsa, dans *Su e giù per la Storia di Genova*, Gênes 1975, pp. 313-327.

exploits de ses corsaires et regrette unanimement les pertes qu'ils peuvent subir. Voici par exemple sous la plume de Iacopo Doria les affrontements entre Pisans et Génois en 1283, un an avant la Meloria: une nef pisane est prise et brûlée au large de Chypre, tandis que Bonusmelior de Arenzano, partant avec sa galère pour la Syrie, rencontre une nef et des linhs pisans, auxquels il inflige de sérieux dommages⁷⁸. Succès et échecs face aux Vénitiens sont tout aussi nombreux et reviennent fréquemment dans le récit des annalistes: Simone Grillo en 1264, aussi bien que Pescheto Mallono en 1266, capturent en course des nefs vénitiennes en Méditerranée orientale⁷⁹.

Les conséquences économiques sur le trafic oriental de Gênes sont difficiles à déterminer. Le butin l'emporte-t-il sur les pertes? Il est certain que la Commune est contrainte d'armer régulièrement quelques galères de garde, qui accompagnent les nefs de Terre Sainte dans les endroits les plus exposés, mer Tyrrhénienne et canal d'Otrante. Les prises effectuées en temps de guerre sont restituées, au retour de la paix. La course et la piraterie deviennent vite une monotone partie d'échecs, où chacun gagne à son tour, marchands et anti-marchands, souvent les mêmes hommes. Les biens volés sont revendus au port le plus proche ou rachetés par leur propriétaire; ils rentrent de manière ou d'une autre dans le circuit des échanges, grevés par le prélèvement du pirate, un intermédiaire de plus dont le marché tient compte. En définitive, l'incidence économique des risques de mer et de la course est certainement moindre qu'on ne l'a cru souvent. Ils ne font que grever un peu plus de coût des transports maritimes, dans lequel le poste le plus onéreux reste néanmoins la main d'oeuvre, la solde des équipages.

Sur les galères du XIII^e siècle, l'effectif des matelots n'est

⁷⁸ C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, *Annali genovesi*, op. cit., t. 5, p. 44.

⁷⁹ Ibidem, t. 4, pp. 54-56, 93-94 et L. BALLETTTO, *Genova nel Duecento*, op. cit., pp. 50-51.

guère connu avec précision. La *Vivalda* de Benedetto et Manuele Zaccaria a engagé en 1287 85 hommes, en majorité originaires de Ligurie, et dont la solde moyenne s'établit à 8 s. 7 d., mais avec des disparités allant d'un sou à 28 s. 6 d.⁸⁰. La galère *Alegancia* de Buonsignore Caffaraino et de Bonifacio di Piazzalunga a en 1281 un équipage de 120 rameurs, quatre nochers, un scribe, un cuisinier, sans compter sans doute les deux patrons du navire⁸¹. Une taride en 1246 est montée par 20 marins et un nocher; une autre en 1277 ne comprend que 15 hommes à bord. Un *bucius-navis* en 1254 prend la mer avec 40 matelots, dont trois nochers, deux armateurs et un officier de poupe (*pennesius*)⁸². Sur les nef, le personnel est plus ou moins important et diversifié, selon la taille du navire. Les trente unités commandées par Saint Louis à la Commune de Gênes en 1246 doivent avoir un effectif de 55 hommes, dont cinq pour la conduite de la barque de cantier. Le même nombre de marins se retrouve sur la nef construite à Noli pour la croisade de 1270 et qui a exactement les mêmes dimensions. On tombe à un effectif de 25 hommes, plus un nocher, sur les nef plus petites, inférieures à 25 mètres de longueur hors tout. En revanche, les plus grosses, telles le *Paradisus magnus*, requièrent un équipage d'une centaine d'hommes⁸³. Il y a dans nos relevés une étroite corrélation entre la taille de la nef et le nombre de matelots qui la servent. Une certaine spécialisation intervient parmi les membres de l'équipage: une proportion variable — du cinquième au tiers — est munie d'arbalètes et placée sous l'autorité d'un maître-arbalétrier, tandis que les autres « *muniti ad ferrum* » disposent d'un armement plus simple.

⁸⁰ R. S. LOPEZ, *Familiari, procuratori, op. cit.*, pp. 368-370; G. PISTARINO, *Gente del mare, op. cit.*, p. 238.

⁸¹ G. I. BRATIANU, *Actes des notaires génois, op. cit.*, pp. 128-29.

⁸² A. FERRETTO, *Codice diplomatico, op. cit.*, p. 128; E. H. BYRNE, *Genoese Shipping, op. cit.*, p. 126.

⁸³ L. T. BELGRANO, *Documenti inediti, op. cit.*, pp. 16, 254, 274, 48-49. Voir le tableau des effectifs à bord dressé par J. PRYOR, *The naval architecture, op. cit.*, p. 219.

La solde qui leur est dévolue ne peut être connue qu'à l'occasion de reçus épars dans les minutiers notariaux, puisque nous ne disposons pas, comme pour le XIV^e siècle, de registres de rôles. A titre d'exemple, on notera qu'en 1268 deux marins reçoivent l'un 2 l. 9 s. 6 d., l'autre 3 l. à titre de « *conductus* » pour un voyage vers la Syrie sur la galère *Lercaria* dans le premier cas, sur la nef *Sarzaneta* de Lanfranco di San Remo dans le second⁶⁴. G. Pistarino relève que la moyenne pour les engagés volontaires est de l'ordre de 3 l. 13 s.⁶⁵; mais il s'agit de la solde payée par la Commune et non par des armateurs privés.

Les différentes fonctions existant à bord ont été longuement examinées par G. Pistarino⁶⁶. Elles se vérifient dans les navigations orientales de Gênes. Le propriétaire du navire — *dominus* s'il est seul, *participes* si le bâtiment est réparti en *loca* — n'est pas obligatoirement le maître à bord, *patronus*, s'il s'agit d'un navire marchand, ou *capitaneus*, dans le cas d'une entreprise militaire. Il est secondé par des officiers de poupe (*pennesii*) et par des *servientes* ou *servitores*, qui ne sont pas comptés parmi les membres de l'équipage, et dont l'effectif peut varier de trois à dix personnes⁶⁷. S'y ajoutent quelques mousses, par exemple trois sur les *salandra* commandés par Saint Louis⁶⁸. Deux officiers jouent un rôle fondamental: le nocher — *nauclerius* — responsable de l'itinéraire maritime, et le pilote — *pilotus* — chargé de la manœuvre du navire. La plupart des contrats de nolisement laissent aux marchands le soin de choisir le nocher, qui se voit par ailleurs con-

⁶⁴ ASG, Notai, cart. n° 37, f. 200 v.; n° 76, f. 80 v.

⁶⁵ G. PISTARINO, *Gente del mare*, op. cit., p. 261. On verra également p. 230 les engagements sur la nef de Guglielmo de Pallo en février 1191.

⁶⁶ G. PISTARINO, *Gente di mare*, op. cit.

⁶⁷ Ibidem, pp. 243-245.

⁶⁸ J. PRYOR, *The naval architecture*, op. cit., p. 219.

fier une mission d'inspection dans les jours qui précèdent la date prévue pour le départ. Benedetto Zaccaria, qui frète la nef *Santa Maria* en 1282 obtient même le droit de choisir librement nocher et pilote⁸⁹.

C'est dire que les armateurs s'inclinent généralement devant les exigences des marchands affréteurs. En revanche les pèlerins n'ont guère de droits à faire valoir. Ils paient leur traversée de même que les membres de la croisade. Les seuls prix de passage connus concernent ces derniers. Si l'on compare les tarifs demandés aux troupes de Philippe-Auguste avec les propositions faites aux envoyés de Saint Louis par les procureurs de la communauté de Marseille en 1246 puis en 1268⁹⁰, on constate une baisse relative des nolis; en 1190 le passage d'un chevalier, de deux écuyers et de deux chevaux coûte 9 marcs d'argent; entre 1246 et 1268 celui d'un cheval et d'un écuyer passe de 5 marcs d'argent à 4 marcs et demi; les places de « paradis » et de château de 80 s. tournois à 60 s., celles de l'entrepont supérieur et médian de 60 à 35 s., enfin celles de l'entrepont inférieur de 40 à 25 s. Est-ce le signe d'une crise des frets? La prudence s'impose puisque nous avons constaté que l'affrètement des nefes génoises ne diminue pas entre 1248 et 1268. Les pèlerins utilisant les nefes marchandes se trouvent entassés sur l'entrepont en avant du navire; ils supportent chaleur, roulis et paquets de mer, en remerciant le ciel de pouvoir disposer d'une petite place pour s'étendre et préparer leurs repas. Les contrats de nolisement limitent toujours le nombre des pèlerins embarqués: 13 soldats, 26 cavaliers, 26 écuyers sur la nef d'Ansaldo Mallono en 1190, 100 pèlerins sur la *Paradisus* de Pietro Doria en 1250, 40 sur la *Donzela* de Giovanni Basso en 1251, 50 sur l'*Oliva* des frères Supa la même année, 100 sur la nef *S. Gabriel* de Matteo Ceba en 1252, 50 sur la *Regina* de Gu-

⁸⁹ E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, op. cit., p. 134; G. PISTARINO, *Gente del mare*, op. cit., pp. 250-251.

⁹⁰ L. T. BELGRANO, *Documenti inediti*, op. cit., pp. 369-373 et 376-377.

glielmo Manente et de Lanfranco Mallono en 1253, par exemple⁹¹. Les femmes se trouvent exclues du voyage, de même que les faucons et les autours, précise un contrat⁹². Les textes, malgré leur concision, laissent deviner la joyeuse pagaille régnant à bord des navires; les chants du *Salve Regina* n'arrivent pas à couvrir le bruit des querelles de voisinage, les grondements de la mer et les hénissements apeurés des chevaux.

Les marchands bénéficient de conditions de voyage un peu plus acceptables. Leur nombre peut être fort variable. Les deux frères Zaccaria, ensemble ou séparément, affrètent les nefes qui leur sont nécessaires pour le transport de leur précieux alun. Le plus souvent les marchands se regroupent pour conclure un contrat avantageux avec un ou plusieurs armateurs. Ils se répartissent ensuite les espaces de cargaison, selon des proportions connues à l'avance. Ces associations temporaires, qui ne durent que le temps d'un voyage, peuvent comprendre jusqu'à 26 membres, mais descendre aussi jusqu'à trois ou quatre⁹³.

Les droits des marchands sont considérables. Avant le départ, ils peuvent mener à titre de *cerchatores* ou d'*inquisitores* une mission d'inspection, complétant celle du nocher. Ils vérifient que l'armement du bateau est complet et conforme aux engagements pris par les armateurs. En août 1251, les représentants des marchands qui ont inspecté la nef *Regina* de Lanfranco Mallono et de Giacomo Manente, nolisée pour un voyage outremer, déclarent par acte notarié que le bâtiment n'est pas apte au départ⁹⁴. Les affréteurs sont tenus d'apporter eux-mêmes la cargaison aux dates précisées par contrat; interdiction est faite de charger des marchandises sur le pont ou au bord

⁹¹ E. H. BYRNE, *Genoese Shipping, op. cit.*, pp. 86, 100, 107; ASG, Notai, cart. n° 27, ff. 107 v.-108 r.; Not. ign., B. 3, fr. 32, doc. n° 16.

⁹² E. H. BYRNE, *Genoese Shipping, op. cit.*, p. 117.

⁹³ Ibidem, pp. 106, 114-115, 121.

⁹⁴ Ibidem, p. 99; G. PISTARINO, *Gente del mare, op. cit.*, pp. 254-255.

de la nef⁹⁵. Ils peuvent d'un commun accord décider du moment du départ, en conformité avec les statuts de Gênes. Chacun d'entre eux dispose pour lui-même, ses serviteurs et son harnois d'une place sur l'entrepont entre le mât du milieu et la poupe du navire, et peut s'y faire délimiter un logement — une *camera* — sans doute plus exigü et moins confortable que celui qui est réservé aux hôtes de marque.

En mer, les affréteurs exercent un contrôle sur le bon déroulement du voyage et protestent vigoureusement contre toute déviation par rapport à l'itinéraire convenu⁹⁶. Ils peuvent désigner l'escale de leur choix, Tripoli ou Acre⁹⁷, Tyr ou Laodicée⁹⁸. Dans les ports syriens, ils s'assurent de l'équipement du navire, surtout s'ils ont au départ exigé l'achat de voiles neuves en Terre Sainte; ils choisissent à la majorité l'itinéraire de retour et l'objectif ultime du navire.

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

Le financement des opérations commerciales entre Gênes et

⁹⁵ ASG, Notai, cart. n° 27, ff. 107-v.-108 r. (mars 1251); cart. n° 34, f. 168 r.-v.; Notai ign., B. 3, fr. 32, doc. n° 16 (janvier 1251); E. H. BYRNE, *Genoese Shipping, op. cit.*, pp. 100, 107, 115-116.

⁹⁶ G. I. BRATIANU, *Recherches sur le commerce génois dans la mer Noire au XIII^e siècle*, Paris 1929, pp. 316-317.

⁹⁷ ASG, Notai ign., B. 3, fr. 32, doc. n° 16.

⁹⁸ ASG, Notai, cart. n° 34, f. 168 r.-v.

la Syrie-Palestine se réalise grâce aux divers types de contrats notariés qui, ici comme dans d'autres secteurs du commerce méditerranéen, suscitent les investissements et donnent à l'argent une mobilité surprenante. Si l'on connaît assez bien le montant et les acteurs de ces placements au XII^e siècle⁹⁹, il faudrait étudier les contrats de commande, de *societas*, de prêt et de change maritime intéressant l'Outre-mer au XIII^e siècle, une telle tâche dépasse de loin le cadre de cette étude. En revanche, l'organisation des transports maritimes repose sur un nombre de contrats plus réduit, liant les armateurs aux affréteurs et précisant les obligations des parties.

Comme l'a remarqué Byrne¹⁰⁰, les contrats de nolisement ne concernent que d'importants hommes d'affaires, possédant beaucoup de capitaux; il est probable que le scribe du navire se contentait d'enregistrer sur son cartulaire les quelques ballots que pouvaient emporter les marchands de moindre envergure, ou les membres de l'équipage autorisés à prendre avec eux quelque pacotille. Le marchand affréteur bénéficie de la gratuité du passage pour lui-même, ses serviteurs et une partie de la cargaison de Gênes vers l'Orient. Le fret — *naulum* — peut être acquitté au poids, *ad cantaratam*, ou bien le groupe d'affréteurs retient le bateau entier pour une somme donnée, *ad scarsum*. Cette seconde méthode, constamment utilisée par les envoyés de Saint Louis, est beaucoup moins fréquente dans la navigation marchande: en 1291, Tedisio Doria frète deux galères prêtes à partir pour la Syrie à une association de six hommes d'affaires, qui s'engagent à payer 950 livres¹⁰¹. De même, quatre ans plus tard, les deux frères Zaccaria paient une som-

⁹⁹ E.H. BYRNE, *Genoese Trade with Syria in the XIIth century*, dans *American Historical Review*, t. XXV/2, 1920, pp. 191-219; E. BACH, *La cité de Gênes au XII^e siècle*, Copenhague 1955; H.C. KRUEGER, *Genoese merchants. their partnership and investments 1154 to 1164*, dans *Studi in onore di A. Saponi*, t. I, Milan 1957, pp. 257-272.

¹⁰⁰ E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, *op. cit.*, pp. 49-58.

¹⁰¹ ASG, Notai, cart. n° 13/2, f. 76 r.v.

me globale de 3300 livres pour une nef qu'ils envoient charger de l'alun à Phocée¹⁰². La même méthode est utilisée en Orient pour des trajets assez courts, de Vatiza à Constantinople ou de Tunis vers la Romanie¹⁰³.

Le premier mode de calcul est le plus fréquent. L'on sait que les armateurs pouvaient exiger la pesée des marchandises au départ et le paiement du nolis en monnaie génoise, généralement de 10 à 13 s. par cantare¹⁰⁴; les cargaisons sont dites alors *ad cantaratam Ianue*. Si, en revanche, les marchands s'engagent à revenir d'outre-mer sur le même bateau, et garantissent un chargement de retour proportionnel à la cargaison qu'ils emportent de Gênes, ils bénéficient alors d'une gratuité partielle sur cette dernière, mais devront payer le fret de retour sur la base de 10 à 12 besants sarracénats par cantare d'Acre. Au cas où ils ne prendraient qu'en Syrie la décision de revenir sur le même navire, le nolis acquitté à Gênes leur serait déduit de la somme à payer en Syrie, sur la base d'un taux de change de 2 besants 14 carats à 2 besants 18 carats par livre de Gênes. Byrne, le premier, a analysé ce système complexe¹⁰⁵; il a remarqué à quel point il satisfait aux besoins de crédit des marchands, moins élevés en Syrie, puisqu'ils viennent de vendre leurs marchandises, qu'au départ du voyage à Gênes. On peut ajouter que cette méthode favorise les exportations occidentales, et révèle peut-être un déséquilibre quantitatif des échanges entre Gênes et la Syrie-Palestine.

La nature des marchandises exportées ne révèle guère de surprise: rarement des produits alimentaires — froment et orge en 1190 — parfois des armes et des épées, du safran et des soieries, mais surtout les produits textiles venant de tout l'Oc-

¹⁰² ASG, Notai ign., B. 25, fr. 1, pièce 17, f. 3 v.

¹⁰³ G.I. BRATIANU, *Recherches sur le commerce génois*, op. cit., pp. 304-305; ASG, Notai, cart. n° 38, f. 179r.

¹⁰⁴ E. H. BYRNE, *Genoese Shipping*, op. cit., p. 52.

¹⁰⁵ Ibidem, pp. 52-58.

cident: draps de Saint-Quentin, d'Amiens, de Gand et d'Ypres, de Stamford, de Roanne, de Cambrai et de Châlons, toiles de Reims et de Champagne, d'Allemagne et de Lombardie, et ces étoffes légères de futaines dont le succès fut si considérable au Moyen Age¹⁰⁶. En revanche, beaucoup d'armateurs prennent soin d'interdire le transport de produits stratégiques, dont la vente aux Sarrasins est prohibée par l'Eglise: chanvre, étain, fer, cuivre et plomb par exemple¹⁰⁷. Le fait que nos contrats soient instrumentés à Gènes laisse généralement dans l'ombre la nature des produits d'Orient, bien connus par d'autres sources. Il ne semble pas que les échanges avec l'Outre-mer aient fait beaucoup de place aux céréales, au vin, à l'huile et aux matières premières qui, peu à peu, envahissent le trafic romaniote de Gènes.

Ainsi, pendant près de deux siècles, les Génois ont pris une place considérable dans les échanges maritimes avec la Terre Sainte. Aux grandes expéditions militaires, des années 1100, se sont ajoutés bien vite les cheminements lents des nefes marchandes. Mais les pulsions périodiques de la croisade et les conflits entre Occidentaux ont apporté à ce trafic une irrégularité inter-annuelle que nos tableaux permettent peut-être de saisir. En 1190, par exemple, le transport des troupes de Philippe-Auguste n'exclut pas le départ de plusieurs nefes portant vers la Syrie des approvisionnements et des renforts. Entre 1216 et 1222, le silence des sources vient peut-être moins de l'organisation de la 5ème croisade que de la rareté de la documentation disponible. L'expédition de Frédéric II semble avoir exclu l'envoi de tout navire génois. Entre 1241 et 1244, à nouveau pas de départ. L'année 1248, date de la première croisade de Saint Louis, est marquée par une activité fébrile: plus

¹⁰⁶ F. BORLANDI, « Futainiers » et futaines dans l'Italie du Moyen Age, dans *Hommage à L. Febvre*, Paris 1953, t. 2, pp. 133-140.

¹⁰⁷ ASG, Notai, cart. n° 34, f. 168 v.; E.H. BYRNE, *Genoese Shipping, op. cit.*, pp. 101, 117; L. BALLETO, *In tema di marinaria, op. cit.*, p. 368.

d'une vingtaine de nefes et de tarides vont affronter la mer. La guerre des Communes à Acre ne ralentit pas le mouvement des bateaux: les années 1257-1258 voient de nombreux départs. Le trafic se ralentit au début des années 1260: les affaires de Roumanie et la guerre avec Venise incitent à une certaine prudence. Puis c'est de nouveau la poussée des constructions navales, au moment où s'organise la deuxième croisade de Saint Louis, puis celle du prince Edouard d'Angleterre. Après 1272, le déclin est brutal: le trafic romaniote prend le relais du trafic syrien, sans que celui-ci disparaisse tout à fait. Chaque année, sauf en 1285 et 1288, des départs s'organisent. La fin des Etats francs ne marque pas une rupture totale: d'un côté subsistent les armements de ceux qui, comme les Doria et les Zaccaria, vont défendre les intérêts de l'Eglise contre les Infidèles et les mauvais chrétiens. Il y en eut sans doute beaucoup: en 1293 la nef de Leonellus de Vinderciis est prise devant Tripoli par les galères de l'Eglise¹⁰⁸. Mais en 1296, les Doria et les Vivaldi, en 1297 les Spinola, en 1299 Andriolo Pellato arment nefes et galères vers l'Outre-mer¹⁰⁹. Il subsiste donc un mince courant de trafic; les événements de 1291 n'ont pas brutalement interrompu les relations maritimes de Gênes avec la Syrie-Palestine.

Le film de ces échanges n'en montre pas moins des temps forts, correspondant aux expéditions militaires de la croisade, des temps faibles, lorsque les positions génoises en Terre Sainte sont ébranlées, et des années moyennes où s'instaure un trafic régulier répondant aux besoins des communautés occidentales établies en Syrie-Palestine, et à la demande des marchés d'Italie et d'Outre-mer en produits orientaux. Les relations entre ces différents moments sont difficiles à saisir. Bien sûr, les flottes de la conquête puis les appels de Philippe-Auguste et de Saint Louis aux constructions navales génoises ont donné à la Superbe un instrument incomparable de domination de la

¹⁰⁸ ASG, Notai ign., B. 7, fr. 93, f. 12 r.-v.

¹⁰⁹ ASG, Notai, cart. n° 130, f. 196 r.; n° 134, f. 12 r.; Not. ign., B. 17, fr. 1, f. 190 r.; B. III, fr. 71, f. 3 r.; Notai, cart. n° 148, f. 36 r.

mer. Mais que sont devenues toutes ces nefes et ces galères, une fois passé le temps des grandes expéditions? Leur nombre excède de beaucoup les besoins nécessités par des échanges réguliers avec la Terre Sainte, qui ne mettent en mouvement jamais plus d'une dizaine de navires. En fait, c'est toute l'expansion commerciale de Gênes en Orient et en Occident, en Méditerranée et, à partir de 1277, vers l'Atlantique, qui profite de cette dynamique et de cette disponibilité en moyens navals. Tant par les constructions de navires que par l'organisation de la navigation, les transports maritimes vers la Syrie-Palestine ont servi à Gênes de laboratoire et ont fait de la ville la principale puissance navale en Méditerranée. Ce n'est pas un hasard si le notaire Raimondo medico se détache un instant de la routine de ses formules pour écrire le 30 septembre 1216: « *Et naves quae iverunt Ultramare moverunt de portu Ianue ultimo die septembris circa terciam et fuit die venerdi et ivit cum eis naves tres quae iverunt Sciciliam et taridas duas et bucium unum* »¹¹⁰. Le trafic maritime d'Outre-mer est devenu le coeur d'un réseau naval bien plus vaste.

¹¹⁰ ASG, Notai. cart. n° 5, f. 256 r.