



HAL
open science

La République de Venise au cœur des échanges commerciaux avec la façade adriatique des Balkans, XIVe-XVe siècles

Arthur Charpentier

► **To cite this version:**

Arthur Charpentier. La République de Venise au cœur des échanges commerciaux avec la façade adriatique des Balkans, XIVe-XVe siècles. Histoire. 2023. dumas-04510215

HAL Id: dumas-04510215

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04510215>

Submitted on 18 Mar 2024

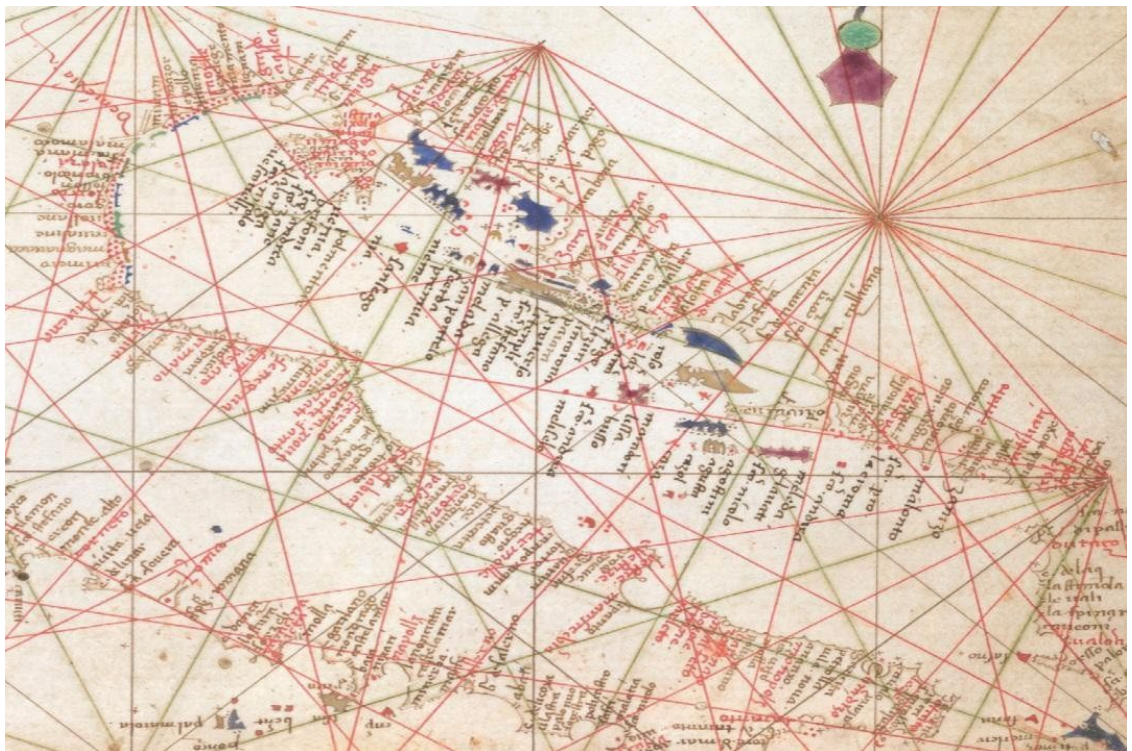
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

La République de Venise au cœur des échanges commerciaux avec la façade adriatique des Balkans, XIVe-XVe siècles



Mémoire de Master 1 Sciences humaines et sociales
Mention : Histoire
Parcours Histoire, cultures, politique, échanges internationaux

Sous la direction de Mme Ilaria TADDEI

Année 2022-2023



**Master de recherche Histoire, cultures, politique, échanges
internationaux**

Mémoire de Master 1

Année 2022-2023

**La République de Venise au cœur des échanges
commerciaux avec la façade adriatique des Balkans,
XIV^e-XV^e siècles**

Arthur Charpentier

Directrice de mémoire : Mme. Ilaria Taddei

Illustration de couverture : carte de la mer Adriatique représentant les côtes et les cités littorales d'Italie et des Balkans, détail de la carte de la Méditerranée centrale par le Vénitien Giacomo Girolodi, milieu du XVe siècle. British Library, Additional MS. 18665, chart 3.

(<https://www.bl.uk/collection-items/chart-of-the-central-mediterranean-by-giacomo-girolodi>)

INTRODUCTION

Chaque année, lors de la fête de la *Sensa* prenant place le jour de l'Ascension, le doge de Venise franchit en bateau la passe de San Nicolò, et l'évêque à ses côtés bénit les eaux de la lagune qui entoure la ville. Dès le XIII^e siècle apparaît le rite de l'anneau d'or que le doge jette à ce moment-là dans les eaux de la mer Adriatique, en prononçant ces paroles : *Nous t'épousons, mer, en signe de véritable et perpétuelle domination*. Ces mots et ce geste démontrent le lien fort qui unit la cité de Venise, pratiquement née des eaux, à la mer. Cette fête est attestée dès le XI^e siècle et prend place tous les ans en souvenir de l'expédition victorieuse du doge Pietro II Orseolo en 1000 contre les pirates Narentins de Dalmatie, en actuelle Croatie centrale, peuple slave encore païen et dont les attaques et pillages touchaient régulièrement les navires de Venise chargés de marchandises allant et venant dans le golfe Adriatique. La destruction de ce fléau par le doge pose une seconde pierre à l'édifice de la domination de Venise sur la mer, la première étant la ville elle-même, ancrée sur un petit archipel au milieu des flots de la lagune, et en réalisant une opération de police si loin de la cité, Pietro II offre à sa ville le contrôle de la côte balkanique et du bassin de l'Adriatique moyen, "première étape de ce processus qui allait transformer l'Adriatique en golfe vénitien"¹. La simulation d'un mariage renouvelé chaque année représente le contrôle qu'exerce dès lors la république de Venise sur cette mer.

La mer Adriatique est située dans le centre-sud de l'Europe et constitue un bras de la Méditerranée où son bassin s'étend le plus au nord, dépassant d'une centaine de kilomètres le fond du golfe de Gênes, son deuxième point le plus septentrional. Orienté du sud-est au nord-ouest sur 700 kilomètres, ce bras est en fait une mer quasi fermée dont les rives opposées sont distantes d'en moyenne 220 kilomètres, seulement reliée à la Méditerranée par le canal d'Otrante où les côtes de l'Albanie et de l'Italie ne sont distantes que d'environ 70 kilomètres. C'est ici, au niveau de l'île grecque de Corfou, que l'Adriatique se jette dans la mer Ionienne, marquant la séparation entre la Méditerranée occidentale et orientale. Bénéficiant toute l'année de températures douces (l'eau en surface étant environ à 24°C en moyenne en été et à 12°C en hiver, participant au climat doux général de la bande côtière), ce golfe très étendu de presque 139 000 km² offre une profondeur moyenne assez faible, d'environ 250 mètres, atteignant 1233 mètres dans son point le plus profond,

¹ E. CROUZET-PAVAN, *Venise triomphante. Les horizons d'un mythe*, 1999, p.78.

dans le sud, facilitant la pêche et la navigation entre les deux ensembles péninsulaires en formant les rivages : la botte italienne et l'ouest des Balkans. En effet, la rive occidentale de l'Adriatique est italienne. Du canal d'Otrante -d'après le village italien du même nom, le plus oriental du pays, à l'extrémité du talon formé par les Pouilles- à la limite sud jusqu'à son point le plus septentrional dans les golfes de Venise et de Trieste, la mer baigne les actuelles régions des Pouilles, Molise, Abruzzes, Marches, Émilie-Romagne, Vénétie et Frioul-Vénétie Julienne. L'autre façade côtière de l'Adriatique, elle, est constituée par la moitié occidentale de la péninsule balkanique, aujourd'hui partagée entre les États d'ex- Yougoslavie (principalement la Croatie et le Monténégro, mais sans oublier les petites façades maritimes de la Slovénie et de la Bosnie-Herzégovine) et l'Albanie, jusqu'à Corfou et le nord- ouest de la Grèce.

Ces deux ensembles distincts formant les rivages de l'Adriatique, bien que proches, ont leurs propres identités géologiques et géographiques ayant eu un rôle sur l'occupation de ces territoires par les hommes tout au long de l'Histoire. Les côtes italiennes auxquelles succède la grande plaine alluviale du Pô au nord de la Péninsule contrastent avec le relief karstique escarpé de l'ouest des Balkans sur l'autre rive de l'Adriatique. Continuation de l'arc alpin, la chaîne des Alpes Dinariques traverse cette partie des Balkans d'ouest en est, influençant grandement le climat local. La fine bande côtière bénéficie d'un climat méditerranéen, doux toute l'année grâce à sa proximité avec la mer et propice à la culture de certaines plantes qui ne survivent normalement pas aux hivers de ces latitudes (par exemple les oliviers de la péninsule d'Istrie, point le plus septentrional de la culture de ces arbres). Passé les montagnes et leur rude climat protégeant la côte des intempéries et aux changements brutaux de température par effet de foehn, la vaste et fertile plaine pannonienne du nord où se situent les cours de grands fleuves comme le Danube, la Drave ou la Save, entre la Slavonie croate et la Hongrie, présente un climat continental soumis à de plus grandes différences de thermomètre, avec notamment un hiver long, enneigé et froid. De l'Istrie au nord à l'Albanie septentrionale au sud en passant par la Dalmatie, la rencontre brutale des montagnes des Alpes Dinariques avec la mer aidée par la remontée du niveau des eaux lors de la transgression flandrienne après l'âge glaciaire favorise l'apparition de nombreuses îles, détroits, baies et fjords dans lesquels se jettent les nombreuses rivières venues des hauteurs. Sur les 1300 îles et îlots de l'Adriatique, plus de 1100 se situent le long de la côte croate. Ces particularités géologiques ont constitué à la fois un frein et un avantage pour l'occupation humaine : si l'installation de grosses communautés dans ce milieu montagneux est malaisé, ne serait-ce que par le faible nombre de petites plaines côtières cultivables entre la mer et la montagne et dans les vallons, les monts escarpés et le labyrinthe d'îles sont idéaux pour se protéger et se cacher, en témoigne par exemple l'importance du brigandage et de la piraterie par les peuples de la région depuis l'Antiquité jusqu'au moins le XVIIIe siècle, tous

ayant profité de la configuration du terrain (des Illyriens de l'époque préromaine aux Uscoques du XVI-XVIIe siècle, en passant par les Narentins autour de l'an mil).

En Adriatique, la géographie physique, humaine et l'Histoire s'entremêlent de sorte que cette mer a longtemps été au centre des empires qui s'efforçaient d'en contrôler les deux rives. De même, elle fut souvent un important lieu de mobilités commerciales et humaines. Dès l'Âge du Bronze, les différentes vagues de migration des Indo-Européens venus du nord-est s'installent parmi les autochtones de chaque côté de la mer : dans les Balkans occidentaux, les Illyriens ancêtres des Albanais, peuple de pasteurs transhumants souvent adeptes de la piraterie, sont organisés en tribus répandues entre l'ex-Yougoslavie et l'Albanie jusqu'aux portes de l'Épire grecque. En face, en Italie, les Étrusques à l'origine débattue côtoient divers peuples italiques ainsi que des Celtes et Grecs. La colonisation grecque, dès le VIIIe siècle av. JC, se fixe non seulement dans le sud de la péninsule italienne mais remonte également vers le nord en essaimant de nouvelles cités autour de l'Adriatique, comme Ancône en Italie ou Apollonia, Epidamne ou Pharos en Illyrie. Cette région commence donc à être de plus en plus intégrée au reste de la Méditerranée. Cela s'accroît sous la domination romaine, qui dès le troisième siècle avant notre ère commence à conquérir chaque rive de cette mer jusqu'à la comprendre entièrement dans son empire, y développe l'urbanisation et les infrastructures jusque-là moins importantes, y voit naître certains de ses empereurs, et parvient à garder la mainmise sur la région jusqu'aux dernières années de son existence en Occident, à la charnière avec l'époque médiévale aux V-VIe siècles. C'est à cette époque des migrations dites *barbares* que le contrôle de la mer Adriatique est disputé entre le royaume germanique des Ostrogoths ayant pris pied en Italie, succédé par celui des Lombards, et l'Empire Romain d'Orient centré sur Constantinople. Cette période voit également l'arrivée violente et l'installation sur la rive adriatique septentrionale d'un autre peuple indo-européen venu du nord-est, les Slaves, polythéistes païens divisés en tribus (Slovènes, Croates, Serbes...). Pillant cette région des Balkans depuis les dernières décennies de l'Antiquité, ils sont nombreux à s'y installer dès le VIe siècle, bouleversant profondément l'identité de cette partie du sud de l'Europe jusqu'à nos jours². Formant désormais un glacis entre mondes grec oriental et latin occidental, la plupart de ces peuples se convertissent au christianisme au fil des siècles en adoptant les rites des puissances qui y exercent leur influence : rite romain à l'ouest et rite byzantin à l'est.

² F. CONTE, *Les Slaves*, 1986, p.58. Si de petits groupes parviennent à traverser l'Albanie puis la Grèce et à s'enfoncer jusqu'au Péloponnèse où ils se fixent dans les plaines puis les montagnes jusqu'aux conquêtes franqueet ottomane (Milingues et Iézérites des pentes du Taygète et du cap Malée). Leur implantation la plus importante dans l'ouest des Balkans reste entre le nord de l'Albanie et les contreforts orientaux des Alpes, là où le XXe siècle aura vu naître la Yougoslavie, littéralement le *pays des Slaves du sud*.

Alors que la rive italienne de la mer Adriatique reste partie intégrante de l'occident latin malgré la domination ostrogothe puis lombarde et normande dans le sud à partir du XI^e siècle, la rive balkanique est divisée entre influences de Rome et de Constantinople, marquant une ligne de rupture durable en Europe entre Orient et Occident. Sans doute peut-on remettre en question la citation de Fernand Braudel qui affirmait qu'en cette région "géographie, politique, économie, civilisation, religion, tout concourt à bâtir un monde adriatique homogène"³. Cela est peut-être vrai pour la Renaissance de Philippe II, mais il subsiste des différences culturelles profondes entre Italie et Balkans, eux-mêmes dans un état de complexité interne que les dernières décennies du XX^e siècle n'ont pas amélioré. Les modes de vie et les cultures parviennent toutefois à cohabiter, comme au fond du golfe de Trieste dans l'actuel Frioul- Vénétie Julienne, point de rencontre entre les deux ensembles géographiques cités à proximité de Venise, acteur central de notre étude. Près des villes de Monfalcone et Gorizia où vivent Italiens et Slaves, ceux-ci cohabitent dans un même espace mais sans réellement se mélanger : les Italiens, agriculteurs, occupent la plaine tandis que les Slaves dont l'installation est plus récente gardent un mode de vie transhumant sur les hauteurs en emmenant leurs troupeaux paître sur les plateaux⁴. Cet exemple reste certes à une échelle locale, mais montre la diversité de modes de vie et de cultures dans le pourtour adriatique, qui pourtant doivent composer ensemble car liés entre eux par eux par la mer et les puissances la contrôlant. Ainsi, la république de Venise est le principal acteur qui, à l'époque médiévale, se montre capable de faire de cette mer un ensemble interconnecté qu'elle domine largement.

L'histoire de la république de Venise est intimement liée à ses rapports avec la mer Adriatique. Située tout au nord de celle-ci dans l'estuaire sablonneux du Pô où la grande plaine du nord de l'Italie rencontre la mer, Venise paraît comme surgie des eaux de l'Adriatique, comme si configuration géographique laissait présager de son statut de dominante de cette mer. Les premières occupations de la lagune protégée par le *Lido* sont datées du Ve siècle, où les populations locales auraient fuit l'avancée des Huns en se réfugiant dans les villages de pêcheurs sur les îles. Mais l'arrivée la plus importante de nouveaux habitants de la lagune date davantage du VI^e siècle où Padouans, Trévisans, Frioulans et autres populations venues de la terre ferme (qui dépendaient de l'exarchat byzantin de Ravenne depuis la reconquête de l'Italie sous Justinien) fuient l'invasion des Lombards et la formation de leur royaume en Italie padane⁵. Se détachant petit à petit de la tutelle

³ F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 1949, p.122.

⁴ B. DOUMERC in P. CABANES dir., *Histoire de l'Adriatique*, 2001, p.21. "Aux Italiens la plaine, aux Slaves les plateaux calcaires. [...] Les Italiens, agriculteurs, s'installèrent les premiers dans la plaine, et les Slaves, venus bien plus tard, peuplèrent les plateaux calcaires où ils pouvaient exercer leurs activités pastorales. Ici la logique des genres de vie (paysans et pasteurs) épouse les limites de la géographie physique. Mais cette correspondance est limitée à ce secteur."

⁵ F. THIRIET, *Histoire de Venise*, 1965, p.9-11.

byzantine, Venise accède pleinement à l'indépendance à partir du IX^e siècle et commence ainsi son emprise sur la mer Adriatique. Avant l'an Mil, l'influence vénitienne en Adriatique, est alors limitée et contenue au nord d'une ligne Ravenne-Pula⁶, ce qui n'empêche pas les marins vénitiens de dépasser cette limite représentée par la pointe de l'Istrie pour mener des opérations commerciales, voire des opérations de "police"⁷ contre les populations de pirates slaves en Dalmatie. En 1000, l'expédition du doge Pietro II Orseolo (991-1009) contre les Narentins, pirates slaves installés près du site romain de Naronna à l'embouchure du fleuve Narenta (ou *Neretva*) en Dalmatie et Herzégovine marque un tournant dans l'histoire de la domination vénitienne dans l'Adriatique. En combattant ces pirates-marchands avec qui elle commerçait parfois (notamment pour acheter des esclaves), Venise en profite pour prendre pied dans la partie centrale de l'Adriatique, notamment en prenant la ville de Zara (actuelle Zadar, Croatie), suite à quoi le doge se pare du titre de duc de Dalmatie (*Dux Dalmatiae*)⁸, ce qui marque la première étape du contrôle de l'Adriatique par la cité⁹.

C'est en effet en souvenir de cette expédition victorieuse que prend place tous les ans depuis le XI^e siècle la fête de la *Sensa*. Venise domine alors l'Adriatique non seulement physiquement par l'édification d'une cité sur ses eaux, mais également commercialement et désormais politiquement avec la fondation de comptoirs et colonies sur ses côtes¹⁰. Dès l'an Mil, l'influence directe vénitienne jusqu'alors contenue dans le golfe de l'extrême nord de la mer prend une importante expansion dans le bassin de l'Adriatique moyen en avançant progressivement vers le sud, jusqu'à une ligne Cattaro-Gargano, comprenant également le grand port d'Ancône¹¹. Bien entendu, la domination vénitienne ne fut pas toujours pleinement reconnue comme telle par les cités de Dalmatie, qui désiraient garder une grande marge d'indépendance, en témoigne la cité de Zara qui, au cours de l'histoire, a été maintes fois perdue, reprise, rebellée, attaquée...¹² Ce qui n'empêche pas l'Adriatique moyen de rester en possession de la marine vénitienne, se sentant ici "chez elle" (*a casa*)¹³. Sentiment d'autant plus renforcé par le commerce et les événements historiques, notamment les croisades facilitant le commerce avec le Proche-Orient, et en particulier la quatrième et son détournement vers Constantinople (1202-1204), ouvrant à Venise toute une nouvelle zone

⁶ E. CROUZET-PAVAN, *op.cit.*, p.93. Sa faible zone d'influence n'empêche pas Venise d'y mener des opérations contre ses concurrents locaux, en témoigne l'attaque et la mise à sac de Comacchio, près de Ravenne, par le doge Pietro II Candiano en 933.

⁷ F.C. LANE, *Storia di Venezia*, 1978, p.29 & id., *Venise, une république maritime*, 1973, p.55.

⁸ E. CROUZET-PAVAN, *op. cit.*, p.93.

⁹ *Ibid.*, p.78.

¹⁰ ¹⁰ *Ibid.*, p.79. "La mer, dominée par la cité dans sa création, l'a été pareillement par les entreprises commerciales".

¹¹ F.C. LANE, *Venise, une république maritime*, 1973, p.55.

¹² E. CROUZET-PAVAN, *op. cit.*, p.93

¹³ *Ibid.*, p.81. "[...] la mer appartient aux Vénitiens, à ces marins qui sont, disent-ils, lorsqu'ils naviguent en Méditerranée orientale, chez eux, *a casa*".

d'expansion et de colonisation en Égée avec les territoires qu'elle reçoit de la *Partitio terrarum imperii Romaniae* lors du démembrement de l'empire byzantin¹⁴. En dépit des tensions avec les autres républiques maritimes italiennes, comme Pise, Amalfi et surtout Gênes, sa grande rivale, Venise est alors au faîte de sa puissance entre le XIIIe et le XVe siècle.

La période des XIVe et XVe siècles dans l'Adriatique est mouvementée. L'empire vénitien et ses colonies sont à la tête d'un des États les plus puissants et riches d'Europe, grâce à sa marine et l'influence de son commerce qui atteint jusqu'à l'Extrême-Orient. La concurrence est nombreuse, et Venise doit composer avec Gênes contre qui elle est fréquemment en guerre, avec la Hongrie, le Royaume de Naples, les anciens territoires byzantins et croisés, les royaumes slaves des Balkans, et dès le XVe siècle, avec l'empire turc ottoman s'implantant de plus en plus dans le sud-est de l'Europe jusqu'à devenir un acteur incontournable des relations internationales de l'époque. Les guerres sont nombreuses à prendre place dans le bassin adriatique. Plusieurs d'entre elles sont menées contre Gênes, mais également contre le royaume de Hongrie, grande puissance en Europe centrale dont les ambitions d'expansion le pousse à guerroyer jusqu'en Dalmatie, afin d'obtenir un accès à la mer Adriatique. Maître de la Slavonie -la région du nord de l'actuelle Croatie-, le roi de Hongrie entre dans un jeu d'alliances et de guerres avec ses petits voisins des Balkans qui font tampon entre plaine pannonienne hongroise et côte sous domination vénitienne, les royaumes de Bosnie et de Serbie, cette dernière étant en passe de devenir un empire important sous la dynastie Nemanjić, dès le règne de Stefan Uroš II Milutin (1282-1321) et ses descendants. A l'est, la Bulgarie et les restes de l'empire byzantin ne représentent plus de menace sérieuse, et sont voués à tomber sous les coups d'un empire turc musulman, les Ottomans, dont la progressive conquête des Balkans mène Venise à le combattre à plusieurs reprises dès le milieu du XVe siècle, le sultan devenant voisin de la république avec la conquête de la Bosnie en 1463. Les conflits nombreux redessinent fréquemment les frontières et remettent en question la domination vénitienne sur l'Adriatique, souvent menacée : ainsi, le traité de Turin mettant fin à la guerre de Chioggia (1376-1381) opposant Venise à Gênes alliée à la Hongrie, à Byzance et au royaume de Chypre et ayant pour origine un conflit concernant l'île égéenne de Ténédos, offre la souveraineté sur la Dalmatie au roi de Hongrie, et il faudra près de trente ans pour que Venise parvienne à reconquérir la région. Les remous,

¹⁴ La quatrième croisade, partant de Venise, est d'abord détournée justement vers Zara rebellée, pour que les croisés endettés auprès du doge Enrico Dandolo et ne pouvant payer leur transport jusqu'en Terre Sainte reprennent la cité pour le compte de la Sérénissime. Détournée sur ordre du doge, la flotte se dirige ensuite non pas vers le Proche-Orient mais vers Constantinople, capitale de l'empire byzantin, chrétien orthodoxe. Impliqués dans une lutte de succession locale, les croisés finissent par conquérir la cité avec qui les relations étaient tendues depuis le XIe siècle (schisme de 1059, première croisade...) et diviser entre eux l'empire sur lequel elle régnait. Venise hérite donc de nombreuses îles en mer Ionienne (dont Corfou) et Égée (Eubée, ou *Négrepont*, plusieurs îles des Cyclades où se forme le duché de Naxos dirigé par des familles d'explorateurs vénitiens...), ainsi que la Crète et certaines cités du continent (notamment Modon et Coron, les *yeux de la République*, en Messénie, dans le Péloponnèse).

conflits et bouleversements géopolitiques entre la république vénitienne, la Hongrie, les différents petits États slaves des Balkans et d'autres acteurs plus ou moins lointains font de l'Adriatique des derniers siècles de l'époque médiévale un territoire de conflits où la souveraineté vénitienne est fréquemment remise en question et a régulièrement besoin de se réaffirmer, participant davantage à la complexité de la région.¹⁵

Venise est avant tout une puissance économique et marchande, qui utilise sa force militaire maritime pour servir ses intérêts commerciaux. La marine militaire vénitienne permet de protéger la marine marchande contre d'éventuelles attaques, et bien souvent la constitution de colonies et d'un empire colonial vénitien en outremer¹⁶ ont un rôle commercial, leur but étant de fonder des ports où faire escale et des comptoirs pour marchander à l'étranger. Le commerce vénitien s'est tout d'abord tourné vers l'Orient : la tradition veut qu'en 828, soit près de deux siècles avant la pleine domination territoriale sur la moitié nord de l'Adriatique, deux marchands vénitiens auraient volé et ramené dans leur cité la dépouille attribuée à Marc l'Évangéliste en Égypte, à Alexandrie où ils étaient venus commercer. Cette même ville d'Alexandrie accueille par la suite un important comptoir vénitien, comme de nombreuses autres cités de la côte du Levant et du Proche-Orient, dont l'installation a été facilitée par les différentes croisades de la fin du XIe au milieu du XIIIe siècle. Malgré la compétition avec d'autres républiques maritimes marchandes comme Gênes et Pise, Venise s'implante fermement dans tout l'est de la Méditerranée. De l'Égypte à la mer Noire en passant par la côte levantine, l'Égée et Constantinople, ces comptoirs s'enrichissent grâce au trafic des épices, tissus, pierres et autres marchandises exotiques venues d'Orient, parfois d'au-delà des routes de la Soie, qu'un marchand vénitien, Marco Polo, parcourt à la fin du XIIIe siècle pour atteindre la Chine et l'Extrême-Orient. Nous pouvons alors distinguer deux espaces distincts : Venise et ses environs en Italie, dénommés le *Stato da Terra Ferma*, et les colonies, le *Stato da Mar*. Il serait alors tentant de voir dans la domination vénitienne sur l'Adriatique une première étape d'avancée vers l'est, dans le direct voisinage de Venise. Contrainte par les dispositions géographiques, elle n'aurait pour rôle que de sécuriser et surveiller le golfe pour protéger les navires commerçants, qui vont et viennent à l'autre bout de la Méditerranée, chargés de précieuses

¹⁵ Pour le détail des événements et des conflits qui secouent et redessinent l'Adriatique entre les XIe et XVe siècles jusqu'à la conquête ottomane, voir B. KREKIĆ, "Venezia e l'Adriatico", in G. ARNALDI, G. CRACCO & A. TENETI dir., *Storia di Venezia, Dalle origini alla caduta della Serenissima*, 1997, p.51-86.

¹⁶ L'Outremer dominé par Venise est généralement appelé *Stato da Mar*, en opposition à la *Terra Ferma*, la Terre Ferme, qui désigne la domination directe de la ville en Vénétie et du Frioul jusqu'à l'Istrie. Cette région constituée des villes et campagnes à proximité de la lagune sert de glacis protecteur à la métropole face aux autres cités italiennes, ainsi qu'une source de nourriture par l'agriculture et l'élevage. Venise tend à agrandir ce territoire par la conquête petit à petit au cours des siècles, et surtout au début du XVe, dépassant Vérone à l'ouest jusqu'à Bergame et Brescia, non loin de Milan.

marchandises, et qui trouvent refuge ou font escale dans les nombreuses colonies et ports contrôlés par la Sérénissime avant de reprendre leur voyage.

Il est indéniable que ce contrôle de l'Adriatique ait eu un tel rôle, mais il serait réducteur de le limiter simplement à la création d'une succession d'étapes faisant le premier pas de Venise vers l'Orient. Ces colonies -comme Zara, Cattaro, Budva- sont également des lieux où l'on pratique le commerce avec l'arrière-pays, facilité par l'implantation forte de Venise dans la région. Par exemple, une bonne partie de la déforestation de la côte dalmate vient de la constante demande en bois des armateurs vénitiens pour fabriquer des navires ainsi que pour élever les milliers de piliers qui soutiennent la ville pour lui empêcher la submersion, sans citer tous les besoins liés au chauffage, à l'architecture, à l'endiguement¹⁷... Bien plus qu'un simple relai, l'empire colonial vénitien en Adriatique constitue également une interface commerciale proche de la métropole pouvant lui fournir des produits locaux en grand nombre, notamment grâce à son *hinterland* riche en ressources naturelles. Hormis le bois et la pierre, une des exportations les plus importantes de cet arrière-pays est représentée par les métaux précieux tirés des mines d'or et d'argent qui font la richesse des petits royaumes de Bosnie et de Serbie. Déjà exploitées durant l'époque romaine, ces mines sont progressivement abandonnées à la fin de l'Antiquité avant d'être à nouveau mises en service au XIIIe siècle, notamment par des mineurs saxons venus d'Allemagne sur demande des rois de Serbie¹⁸. Dans le reste de l'Europe, l'exploitation minière est intense dès la fin du XIIe siècle et au XIIIe, mais la crise qui paraît au début du XIVe siècle se précise dès les années 1350 : de nombreuses mines sont épuisées, devenues inexploitable ou inondées. La production d'or et d'argent chute partout en Europe et les mines les plus connues comme Fribourg ne sont pas épargnées¹⁹. C'est à ce moment-là que les mines des Alpes Dinariques, au premier rang desquelles Srebrenica (Bosnie) et Novo Brdo (Serbie), atteignent leur développement maximal, devenant ainsi une source de revenus incontournable pour les marchands des environs, Vénitiens en tête. D'autres ressources naturelles sont également exportées : les vallons, les plaines et les pâturages de montagne sont idéaux pour l'élevage de bétail dont de nombreux Slaves, peuple de pasteurs, se font une spécialité, et revendent ainsi les bêtes, qu'elles soient encore vivantes ou sous forme de viande, de cuir ou de toute autre sorte de dérivé de l'animal propre à la consommation. Ainsi, de nombreux produits essentiels à Venise sont commercialisés directement dans l'arrière-pays adriatique, et

¹⁷ B. DOUMERC in P. CABANES, *op.cit.*, p.245.

¹⁸ D. KOVACEVIĆ-KOJIĆ, "Les mines d'or et d'argent en Serbie et Bosnie", *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 15/2, 1960, p.249.

¹⁹ Pour les différentes phases de l'exploitation minière en Europe, voir J. NEF, *Mining and Metallurgy in Medieval Civilisation*, Cambridge, 1952.

participent à affirmer la domination de la ville sur la région et à favoriser le développement de la cité.

En étudiant les rapports commerciaux entre Venise et la façade adriatique des Balkans, nous mettons en relation deux mondes différents, chacun faisant, l'un sur mer et l'autre sur terre, office de frontière entre l'Occident et l'Orient. La domination vénitienne sur la région dépasse le simple glacis protecteur contre les menaces remontant le golfe, car elle sait également profiter des ressources disponibles sur la côte et son arrière-pays et de la distance relativement faible qui les sépare de la métropole pour échanger et ramener des denrées jusqu'à la cité.

Ainsi, nous nous demanderons de quelle façon le commerce entre Venise et la façade adriatique des Balkans occidentaux permet un développement et des changements dans la cité ainsi qu'un renforcement et un maintien de sa puissance économique et marchande dans la région. Ainsi, nous pourrions nous questionner sur sa réelle implication commerciale.

Nous centrerons de fait ce sujet sur les XIV^e et XV^e siècles, période durant laquelle l'hégémonie de la cité du siècle précédent sur le golfe doit faire face à l'émergence de nouveaux acteurs puissants autour du bassin de l'Adriatique pouvant représenter des rivaux et une potentielle menace pour le commerce de Venise dans la région. A partir du milieu du XV^e siècle, la conquête ottomane de la Bosnie et de la Serbie pousse ces dernières à regarder davantage vers l'est, au détriment de leur ancienne partenaire commerciale vénitienne. Notre étude ne s'étendra donc que peu au-delà du dernier tiers du *Quattrocento*. Nous nous concentrerons donc principalement sur la partie balkanique occidentale du *Stato da Mar* vénitien, à savoir la côte comprenant l'Istrie, la Croatie, la Dalmatie jusqu'au nord de l'Albanie vénitienne -l'actuelle côte monténégrine et nord de l'Albanie- comme limite méridionale, là où la domination de Venise n'occupe qu'une bande littorale assez fine, laissant des possibilités de trafic avec l'arrière-pays montagneux qui échappe à sa souveraineté, formant un *hinterland* sur lequel nous aurons l'occasion de revenir. Nous aborderons également rapidement les liens qu'il peut y avoir avec des espaces plus éloignés, en Orient, en Europe centrale, de l'ouest, ou avec le reste de la péninsule italienne et des cités qui la composent à l'époque.

L'intérêt de travailler ce sujet réside dans le fait d'étudier le rôle de la puissance commerciale vénitienne dans les relations que la cité peut entretenir avec la partie occidentale de la région

balkanique. Il est important d'évaluer dans quelle mesure ces deux espaces sont interconnectés, permettant un développement réciproque, l'un et l'autre bénéficiant de ce commerce. C'est là un exemple significatif de l'économie-monde vénitienne et de son commerce mettant en relation des espaces géographiques variés, y compris dans une région à proximité de la ville, bien plus proche que ne le sont les îles de l'Égée ou les comptoirs du Levant par exemple. Enfin, travailler ce sujet permet en filigrane de rendre compte de la complexité sociale, culturelle et politique d'une partie de la péninsule balkanique déjà à l'époque, au travers du prisme des relations avec une puissance extérieure et conquérante qu'est Venise. Nous donnerons une attention toute particulière aux trafics de métaux précieux et aux produits dérivés des animaux comme la viande, dont le commerce permet de satisfaire deux impératifs vénitiens qui sont de se nourrir et de se développer économiquement. Mais nous étudierons également d'autres échanges de denrées, qu'il s'agisse de produits manufacturés, de nourriture, de bois, de pierre, en somme de produits de nécessité pour Venise.

Les relations commerciales entre Venise et le reste du monde, y compris les Balkans, ont souvent été travaillées au prisme de l'étude d'une denrée, qu'il s'agisse par exemple du sel avec la thèse de 1978 de J-C. Hocquet *Le sel et la fortune de Venise*, ou en ce qui concerne le trafic des métaux avec les travaux d'historiens yougoslaves, bosniens et serbes comme D. Kovacević- Kojić, B. Krekić, B. Bojović ou J. Tadić. Soulignons que ces derniers travaux ne sont toujours pas disponibles en français, anglais ou italien, et ils se placent davantage dans un point de vue balkanique et sur les effets que le commerce avec Venise a sur les royaumes de Bosnie, de Serbie ou sur la république de Raguse. L'objectif est donc de mettre en relation ces travaux avec l'historiographie plus classique de l'étude de Venise (notamment avec les études de F.C. Lane, E. Crouzet-Pavan ou B. Doumerc). Nous tenterons donc d'apporter une vue d'ensemble sur la complexité de ces échanges, en ne nous concentrant non pas sur un seul produit, mais sur plusieurs, pour voir de quelle façon les liens avec les Balkans influent sur divers aspects de la politique et de la vie vénitienne.

Nous nous aiderons de diverses sources. Un certain nombre sont tirées des Archives du Sénat de Venise (ASV), et réparties dans plusieurs corpus différents, comme le *Senato da Mar (SMar)*, qui s'occupe des affaires du *Stato da Mar*, le *Senato Misti (SM)*, les comptes-rendus des délibérations du conseil (*Deliberazione del Maggior Consiglio, DMC*). De même, certains documents originaux d'autres cités seront utiles, comme les archives de Dubrovnik (Arch. Dubr.) en ce qui concerne les échanges avec Venise, à travers les recueils *Diversa Cancellarie* ou *Reformationes*, ou bien les registres du port de Korčula. Même si nous nous baserons sur des documents déjà travaillés par d'autres historiens, nous utiliserons également des textes de lois de l'époque, à l'image du *capitolare de aurifex*, et quelques sources narratives, comme les écrits du Vénitien du XV^e siècle Marino

Sanudo ou le *Voyage d'Outre-Mer* du Bourguignon Bertrandon de la Broquière, afin de voir le rôle joué par ce commerce pour Venise.

Pour cela, nous nous pencherons d'abord sur la mise en relation par le commerce d'espaces géographiques différents qui composent le pourtour adriatique, des ressources de celui-ci et des rapports entre les sociétés qui le composent. Venise joue grâce à l'importance de son trafic avec celles-ci le rôle du fil rouge mettant en relation tous ces espaces. En changeant de focale, nous nous attarderons ensuite sur le rôle qu'ont les individus dans ce commerce, quels acteurs sont concernés et en quoi ceux-ci forment l'ossature du développement commercial vénitien dans les Balkans. Enfin, notre attention se centrera sur les marchandises elles-mêmes qui composent ce trafic, sur la législation et la réglementation qui les concerne, sur leur utilisation et sur leur rôle dans le développement et les transformations de la cité et de ses colonies.

PARTIE I : GÉOGRAPHIE, TRAFICS, ÉCHANGES

I. L'empire vénitien en Adriatique et son hinterland

A) Une ferme domination commerciale en Adriatique ?

La mer Adriatique est un passage obligé pour la marine vénitienne. Quelle que soit la direction qu'empruntent les navires, la géographie impose de descendre tout le golfe jusqu'à la mer Ionienne, débouchant sur la Méditerranée centrale et, de là, sur toutes les rives l'entourant. Les opérations de police contre la piraterie narentine initiées depuis quelques siècles et menant en 1000 à la première expansion conséquente dans l'Adriatique moyen sont les premiers pas de la domination vénitienne dans la région. Auparavant utilisée comme un couloir reliant la ville au reste de la Méditerranée, l'Adriatique est vite vue comme un espace à contrôler : sa disposition géographique en fait en effet un "terminus des navigations méditerranéennes au long cours"¹ pour les navires venant de chaque part de la Méditerranée, d'Alexandrie aux ports ibériques, impliquant alors bon nombre de potentialités commerciales intéressantes. Avant même l'avancée en Adriatique initiée par Pietro II Orseolo, les Vénitiens s'aventurent en Méditerranée, que ce soit sur ses rivages chrétiens ou musulmans : les marchands de Venise se rendent par exemple à Tunis et Alexandrie pour commercer, entre autres, bois, métaux ou esclaves slaves, et ce depuis le IXe siècle.

Les marchands vénitiens sillonnent donc très tôt la mer Méditerranée et l'Adriatique pour rejoindre les côtes de l'Orient et de l'Afrique du Nord. La république sait profiter des événements historiques -desquels elle figure souvent parmi les acteurs- pour étendre son réseau commercial. Avec la première croisade, elle obtient la liberté de commerce en Terre Sainte, notamment à Tyr, pour avoir soutenu les Croisés de Godefroy de Bouillon. Traitant dès lors librement avec l'extrémité orientale du monde méditerranéen, les marchands vénitiens parviennent à se démarquer en dépit de la concurrence toujours forte avec les autres grandes républiques maritimes de la péninsule italienne, Pise et Gênes en tête. Le XIIIe siècle apporte aussi son lot de développements de l'influence commerciale de Venise en Méditerranée. Le doge Enrico Dandolo est une figure centrale de la quatrième croisade, détournée vers Zara puis Constantinople : la prise de la capitale byzantine par les Croisés au service de Venise et la division de l'empire qui s'ensuit fait du doge le *Dominus*

¹ J-C. HOCQUET, "L'Adriatique, golfe de Venise ? Commerce, ports et relations à la fin du Moyen Age", in *Anales de la Universidad de Alicante, Historia Medieval* 23, 13-32, Alicante, 2022, p.15.

*Quartae Partis et Dimidiae Totius Imperii Romaniae*², titre qu'il conserve jusqu'en 1361. Les Vénitiens peuvent donc se déplacer librement dans l'Égée, bientôt rejointe par la mer Noire, principalement dès le XIV^e siècle. Dans les deux derniers siècles de l'époque médiévale, Venise domine le commerce du bassin méditerranéen en dépit de la concurrence avec d'autres États, devenant ainsi un acteur incontournable des relations internationales de l'époque. Son influence ne s'arrête d'ailleurs pas aux rivages de la mer intérieure : l'emplacement de la ville, dans le nord de l'Italie, à l'endroit où la vaste plaine du Pô débouche sur le point le plus septentrional de la mer Méditerranée, est un avantage. Située à une distance relativement faible des cols alpins du Frioul et du Trentin séparant l'Italie du monde germanique, en premier lieu le col du Brenner³, la ville se situe au croisement du monde méditerranéen et des marchés d'Europe centrale et permet la rencontre commerciale entre ces deux ensembles. Son influence peut par ce biais même se faire sentir jusqu'à la Baltique et la mer du Nord, où la Ligue Hanséatique traite avec les marchands allemands qui cheminent ensuite vers le sud, ainsi que dans les îles britanniques et la France, avec notamment le réseau des foires de Champagne. Cette participation vénitienne au commerce international ne concerne pas simplement l'Europe, puisque dès le XIII^e siècle des Vénitiens -au premier plan desquels Marco Polo- sillonnent les routes de l'Orient dans des buts mercantiles, mettant ainsi en contact le milieu méditerranéen et l'Europe avec les confins orientaux du monde connu, comme la Chine et l'Inde, grâce aux routes de la Soie ou des Épices.

Les voyages menés par les marchands vénitiens s'accompagnent, dès le milieu du Moyen Âge, de fondation de colonies en outremer. Qu'il s'agisse de simples comptoirs comme en Afrique du Nord (Tunis, Alexandrie, ...) ou de véritables implantations de population dans un territoire conquis par la République (la Crète et les îles de l'Égée par exemple), ces installations suivent souvent, là aussi, des événements particuliers. Ainsi les croisades en Terre Sainte permettent à Venise de développer des comptoirs dans la plupart des ports de la côte du Levant (Sidon, Tyr, Beyrouth, ...) relevant des États latins où, comme nous l'avons dit, les Vénitiens peuvent commercer librement. De même, le traité byzanto-vénitien de 1082 permet la création de comptoirs dans diverses villes autour de la mer Égée comme Athènes, Thessalonique ou Éphèse et laisse des Vénitiens s'installer à Constantinople. Avec la quatrième croisade, Venise conquiert des territoires dans cette région : la Crète, les Cyclades qui deviennent le duché de Naxos après leur prise de possession par des familles vénitiennes, les îles Ioniennes, certaines cités côtières du continent. Elles ne manquent pas d'être exploitées pour en tirer des ressources ou en faire des relais

² Soit *Seigneur d'un quart et demi de l'empire de Romanie*, c'est-à-dire des trois huitièmes de l'empire byzantin vaincu.

³ Dans les années 1430, plus de 90% des échanges entre Augsbourg (Bavière) et Venise, soit plus de 6500 wagons de marchandises, transitaient par le col du Brenner. Voir M. KLÜGER, *Die Fugger in Augsburg. Kaufherrn, Montanunternehmer, Bankiers und Stifter*, Augsburg, 2013, p.13.

commerciaux. Venise est donc fortement implantée dans le monde méditerranéen, en particulier dans son bassin oriental, faisant d'elle un acteur commercial et économique majeur.

C'est donc tout un flux de marchandises diverses, fruit du réseau commercial du *Stato da mar* vénitien et de ses ramifications parfois très éloignées, qui converge vers Venise sans autre choix que de passer le canal d'Otrante et de remonter l'Adriatique. Le contrôle de ce bras de mer est alors essentiel au vu de la quantité de biens qui y transitent. Ceux-ci peuvent aisément être interceptés ou détournés par des pirates ou des cités rivales. C'est une des raisons qui poussent le doge Pietro II Orseolo à attaquer les Narentins au début du XI^e siècle et de poser un premier pas dans le contrôle non seulement commercial mais également territorial du bassin de l'Adriatique moyen. Cette implantation permet de mieux surveiller, contrôler et protéger les navires marchands à destination ou en provenance de Venise en leur offrant un refuge ou un lieu d'escale.

Le long de la côte dalmate, Venise prend peu à peu le contrôle de toute une myriade de cités maritimes, de forteresses et de ports répartis dans les golfes, les îles, les fjords et les péninsules labyrinthiques de cette partie de l'Adriatique. Les plus importantes sont sans doute Fiume (Rijeka), Zara (Zadar, perdue puis reprise en 1202), Trau (Trogir), Raguse (Dubrovnik) et Spalato (Split). Au sein de cet ensemble, la péninsule de l'Istrie est un cas particulier. Rattachée à la Dalmatie au sud, elle est pourtant davantage tournée vers Venise et sa *Terraferma* du Frioul et de Vénétie. De fait, une part importante de sa population, surtout sur sa côte ouest, est d'origine latine et parle une langue italienne⁴. Partagée entre domination italienne à l'ouest (patriarcat d'Aquilée) et du Saint-Empire germanique dans les terres, Venise toute proche en prend progressivement possession entre le XI^e et le XIV^e siècle, en faisant de la péninsule une partie de la *Terra ferma*, le territoire "métropolitain", tout comme les cités italiennes de la plaine de Pô conquises dans la fin du Moyen Age. Mais à la différence des îles de la mer Ionienne ou de l'Égée, la Crète en tête, peu de colons furent installés par Venise en Dalmatie. En dehors des villes, la population reste très majoritairement slave, bien de relevant de la souveraineté vénitienne.

Venise devient rapidement la principale puissance en mer Adriatique, éclipsant les autres cités côtières italiennes et prenant le contrôle d'une part importante du littoral dalmate, jusqu'à l'Albanie.

⁴ Jusqu'au XX^e siècle, la péninsule istrienne entre dans les revendications territoriales de l'irrégentisme italien, en témoigne la prise de pouvoir à Fiume-Rijeka (actuelle Croatie, à la jonction de l'Istrie et de la côte dalmate) par le poète Gabriele d'Annunzio et son occupation entre 1919 et 1920 (régence italienne du Carnaro) puis jusqu'en 1924 (État libre de Fiume). Fiume n'ayant pas été rattachée à l'Istrie italienne après la Première Guerre Mondiale mais laissée au royaume de Yougoslavie en dépit de son importante population italienne, l'opération avait pour but de rattacher la ville à l'Italie après l'avoir reprise, mais face au refus italien initial, elle fut déclarée État indépendant.

Cité née de la mer et empêchée d'expansion sur le continent par la présence du Saint-Empire en Italie du nord de l'autorité duquel relèvent à l'origine la plupart des cités du Frioul à la Lombardie -la Romagne entrant dans le giron des États Pontificaux-, elle n'a d'autre choix que de se tourner vers le golfe et développer son commerce pour devenir la puissance incontournable de cette partie de la Méditerranée. Elle est à l'origine aidée par ses voisins : en 992, la Bulle d'or de l'empereur byzantin Basile II Bulgaroctone octroie à Venise, ancienne vassale de Byzance, est le premier accord commercial entre la Sérénissime et Constantinople, et autorise le trafic vers le sud et l'est, avec l'empire et ses régions jouxtant l'Adriatique⁵. De même, un accord similaire est signé avec le Saint-Empire, au nord et à l'ouest⁶. Venise se retrouve à la rencontre des deux plus puissants empires d'Europe, sur chacune des rives de l'Adriatique, et peut traiter, commercer et échanger avec ces deux États, faisant d'elle, et par extension de la mer sur laquelle elle peut désormais librement naviguer et marchander, la plaque tournante du trafic Méditerranéen entre Orient et Occident. Ces privilèges et l'expansion territoriale sur la côte qui s'ensuit permettent également l'exploitation des ressources locales.

Aux XIV^e et XV^e siècles, Venise est la principale puissance dominant la mer Adriatique. Elle essaime tout un réseau de colonies sur sa côte septentrionale, contrôlant de nombreux ports et cités maritimes. Mais le ferme maintien de la Sérénissime sur ces cités est à nuancer : des événements comme la rébellion de Zara en 1183 lui offrant l'indépendance sous supervision hongroise avant d'être violemment reprise par les Croisés pour le compte de Venise en 1202, ou bien la prise d'indépendance de Raguse (Dubrovnik) par le traité de Zadar en 1358 destiné à conserver son autonomie prouvent que la mainmise vénitienne n'était pas toujours ferme et acceptée de partout, même dans une région relativement proche de la métropole telle que l'Adriatique. Cependant, les moyens matériels convoqués par Venise, en premier lieu sa marine, permettent d'assurer son hégémonie sur l'Adriatique⁷. La proximité avec la métropole renforce le sentiment de naviguer sur des eaux familières, à l'instar du fait que marins et marchands n'ont d'autre choix que de traverser le golfe. Avec cela, la mise en place de colonies portuaires servant d'escales et de refuges donnent aux navigateurs vénitiens la réelle sensation de naviguer *a casa*, chez eux, comme dans tout le reste de la Méditerranée orientale⁸. Si la domination vénitienne n'est peut-être pas aussi absolue que les doges le voudraient, et qu'elle ne l'est pas ressentie de la sorte par tous, en témoignent les prises

⁵ F. THIRIET, *Histoire de Venise*, Paris, 1965, p.16-17.

⁶ *Idem*

⁷ E. CROUZET-PAVAN, *Venise triomphante. Les horizons d'un mythe*, Paris, 1999, p.79 : "La mer, dominée par la cité dans sa création, l'a été pareillement par les entreprises commerciales".

⁸ *Ibid.*, p.81.

d'indépendance de certaines cités, elle reste tout de même présente, ce dont sont conscients marins et marchands. Néanmoins, cette toute-puissance en Adriatique a tendance à être davantage questionnée à partir du milieu du XIV^e siècle et l'apparition de nouveaux acteurs puissants dans la région : royaume de Hongrie, empire Ottoman, république nouvellement indépendante de Raguse, pour n'en citer que quelques-uns. D'après Jean-Claude Hocquet, Venise tente d'imposer un monopole commercial strict que lorsqu'elle est sûre de contrôler "politiquement et militairement la mer, or le cas intervient rarement"⁹, surtout au XV^e siècle.

Toutefois, plusieurs lois ont été promulguées pour assurer à la Sérénissime le contrôle commercial du golfe en dépit de la remise en question de plus en plus importante de son monopole. Ces lois ne datent pas toutes du XIV^e ou XV^e siècle : déjà dans les années 1220, il existe une obligation d'escale à Venise afin de lutter contre le commerce concurrent et faire estimer les marchandises¹⁰. En théorie, le trafic et le commerce entre les deux rives de l'Adriatique ne peuvent se faire qu'avec l'autorisation vénitienne. Mais il est évident que ceci est loin d'être respecté, ne serait-ce que par la difficulté de contrôler précisément les déplacements de chaque navire. Les sources émises par le pouvoir vénitien nous indiquent en effet que la cité, surtout dès les années 1450, peine à faire respecter ces obligations. En 1451, le Sénat tente de renforcer l'obligation d'escale en métropole en menaçant de rajouter 1000 ducats aux amendes normalement prévues en cas de non-respect de cette règle¹¹. Dès l'année suivante, le monopole commercial est tenté d'être rétabli, surtout pour des produits manufacturés et des matières premières en provenance de Dalmatie, d'Albanie, de Corfou et d'Italie du sud, mais face aux protestations de cités dalmates comme Antivari/Bar, Spalato/Split ou Cattaro/Kotor, dont l'autonomie et le sentiment d'indépendance se font de plus en plus forts vis-à-vis de Venise, le Sénat renonce à ce projet¹². De par son histoire et son importance commerciale, Venise reste à la fin du Moyen Age l'un des principaux acteurs des échanges en Adriatique, mais sa mainmise n'est ni absolue, ni incontestée, en dépit des tentatives pour la conserver ou la réaffirmer.

B) Les ressources en Dalmatie et dans son arrière-pays

L'espace dalmate et son arrière-pays, au-delà des Alpes Dinariques, disposent de ressources que Venise parvient à exploiter, donnant à la région un véritable intérêt en ce qui concerne la production

⁹ J-C. HOCQUET, *op. cit.*, p.30.

¹⁰ F. FAUGERON, *Nourrir la Ville. Ravitaillement, marchés et métiers de l'alimentation à Venise dans les derniers siècles du Moyen Age*, Rome, 2009, p.378.

¹¹ ASV, *PBia*, b.1, reg.2, 1er juin 1451, f.85v., d'après F. FAUGERON, *op.cit.*

¹² ASV, *Senato da Mar*, reg.4, 16 août 1452, f.147v., d'après F. FAUGERON, *op.cit.*, p.380.

de diverses denrées et leur commerce. Elle ne se limite pas à une simple succession de ports côtiers où les marins peuvent faire escale et trouver refuge. S'il s'agit du premier rôle de ces colonies, elles ne se limitent pas à cela et les autorités vénitiennes parviennent à tirer profit des opportunités que la région propose. Il convient de distinguer les ressources disponibles directement sur le littoral contrôlé par Venise, et celles présentes à l'intérieur des terres dans les territoires des petits royaumes de Serbie et Bosnie qui en dirigent l'exploitation. Ainsi que nous l'avons déjà expliqué plus tôt, les différences climatiques entre côte et arrière-pays influent sur les différentes ressources naturelles locales, en particulier en ce qui concerne l'agriculture et l'élevage. Si les étés sont chauds dans les deux cas, la bande côtière bénéficie d'un rafraîchissement par l'air marin et dispose d'un climat plus doux en hiver, là où ils peuvent être très rudes de l'autre côté des montagnes. De même, le relief a son importance : bien souvent les montagnes karstiques tombent presque à pic dans le golfe, comme autour de Raguse/Dubrovnik ou dans l'ouest de l'actuel Monténégro, entre Castelnuovo/Herceg Novi et Budva, en passant par Cattaro/Kotor, et cette prédominance du relief et de la mer laisse peu de place à l'agriculture, qui doit se cantonner aux petits vallons creusés par les rivières côtières, aux fonds de fjords et aux îles moins abruptes. A contrario, les fleuves plus larges du bassin danubien, Save et Drina en tête, permettent l'agriculture dans une vaste plaine recouvrant le nord des actuelles Croatie, Bosnie-Herzégovine et Serbie, partie la plus méridionale de la steppe pannonienne où se situe notamment la Hongrie. Les possibilités d'exploitation sont différentes, tout comme le type de ressources que l'on y trouve.

1. *Sur la côte : le bois, le sel, les vignes et l'huile*

Les Vénitiens s'accaparent tôt le contrôle du commerce puis de l'exploitation du bois et du sel sur la côte dalmate. Ce dernier a déjà été longuement étudié par Jean-Claude Hocquet dans sa thèse *Le Sel et la fortune de Venise (1978-1979)*¹³, nous y accorderons donc moins d'intérêt. La mainmise sur le bois et le sel correspond à deux priorités vénitiennes : la construction et le profit commercial. Le bois sert en effet à bâtir et réparer les navires, vitaux pour la survie de Venise, mais est également utilisé comme bois de construction pour les bâtiments, comme bois de chauffage, et il sert surtout à la consolidation des protections de la lagune, pour éviter la submersion de la ville. Ainsi, des milliers, si ce n'est des millions de troncs d'arbres coupés dans les forêts des pentes montagneuses du littoral dalmate ont été submergés pour stabiliser les fonds marécageux¹⁴. Ceci ne concerne pas seulement la métropole, mais les quantités restent importantes : plus de 8510 troncs de mélèzes de

¹³ J-C. HOCQUET, *Le Sel et la fortune de Venise*, vol. 1 : *Production et monopole*, vol. 2 : *Voiliers et commerce en Méditerranée, 1200-1650*, Paris, 1978-1979.

¹⁴ B. DOUMERC in P. CABANES, *Histoire de l'Adriatique*, Paris, 2001, p.245.

Dalmatie, Frioul et Istrie sont utilisés pour bâtir les salines de Sebenico/Šibenik¹⁵. De nos jours, la région peut sembler aride et dépourvue de grandes forêts, ce qui n'était pas le cas à l'époque médiévale. Les riches ressources en bois ont été abondamment utilisées pour Venise, au point que les défrichements ont grandement participé à la déforestation de la côte et à sa sécheresse actuelle. Cela est particulièrement visible sur l'île croate de Curzola/Korčula au XVe siècle, où les habitants ont défriché et fait brûler une grande partie des sapins locaux dans le but de produire de la poix pour le compte de Venise, et dont les incendies volontaires nécessaires à la fabrication de ce produit eurent parfois des conséquences désastreuses, s'étendant aux cultures voisines¹⁶. Le sel, lui, d'abord extrait à proximité de Venise dans la lagune, puis dans le nord du littoral adriatique italien et istrien, avant d'être exploité en Dalmatie dès le XIIIe siècle, est une importante source de revenus. Outre son aspect pratique (il permet la conservation des aliments) et son utilisation culinaire, il est au centre d'un véritable processus commercial : expédié à Venise, il est vendu, distribué de part et d'autres de la Méditerranée, et il est très facile de le stocker, le distribuer, et prélever des taxes dessus, assurant toujours une source de revenus fiable et non négligeable¹⁷.

A l'image du bois, d'autres matériaux proviennent de la région : la pierre par exemple, qui est extraite des carrières notamment en Istrie, où elle est réputée être de bonne qualité, au point que l'appellation *pierre d'Istrie* (*pietra d'Istria*) désigne la roche de calcaire peu poreuse que l'on trouve près de Rovigno/Rovinj, Pola/Pula, Orsera/Vrsar et Parenzo/Poreč, sur la côte ouest de la péninsule. Longtemps considérée comme du marbre, elle est extrêmement solide et sa capacité de résistance à la compression en fait une pierre idéale pour les soubassements, les bâtiments destinés à durer comme les églises, les ponts, les colonnes. Utilisée depuis l'époque romaine dans le nord de l'Adriatique, la pierre d'Istrie est utilisée dans de nombreux bâtiments de Venise tout au long de son histoire (comme par exemple dans le pont des Soupirs, datant du début du XVIIe siècle) et surtout, au vu de sa résistance au sel marin, elle est grandement utilisée pour consolider le cordon lagunaire du Lido : des tonnes de pierre taillée sont transportées à travers le golfe de Venise depuis l'Istrie, avec un pic atteint dans les années 1420¹⁸.

En ce qui concerne les denrées alimentaires autres que le sel, la côte sous domination vénitienne, que ce soit en Istrie ou en Dalmatie, dispose de ressources utiles. Ainsi que nous l'évoquions plus

¹⁵ *Idem*.

¹⁶ Voir "De la fumée sur Korčula : les forêts et la production de poix", in O.J. SCHMITT, *Korčula sous la domination de Venise au XVe siècle : Pouvoir, économie et vie quotidienne dans une île dalmate au Moyen Âge tardif*, Paris, 2019.

¹⁷ Pour un rapide résumé de l'exploitation et de l'utilisation du sel par Venise au Moyen Âge et de l'importance de ce produit "entièrement destiné au marché", voir le compte-rendu de la thèse de J-C. Hocquet par M.AYMARD, "Jean-Claude HOCQUET, *Le Sel et la fortune de Venise*", *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 38^e année, N. 2, 1983, p. 414-417.

¹⁸ B. DOUMERC, *op.cit.*

tôt, l'olivier est présent en Istrie, point le plus septentrional de sa culture, en raison de la protection qu'offre la chaîne des Alpes Dinariques, marquant une limite entre le climat de type méditerranéen de la côte et le climat continental des terres, soumis à des hivers froids. Il en est de même pour la culture de la vigne. Bien qu'au vu de la situation assez septentrionale du golfe de Venise et ses environs, certains hivers peuvent tout de même connaître des vagues de froid suffisamment importantes pour avoir des répercussions néfastes sur les cultures de la côte, les variétés locales d'oliviers et de vignes sont plutôt basses et résistent bien à ces chutes de températures, même en dépit de leur caractère exceptionnel. Ainsi les vignes peuvent survivre face à la *bora*, un vent du nord très froid et puissant qui autrement les ravagerait. Le voyageur et historien vénitien Marino Sanudo le Jeune écrit à la fin du XVe siècle à propos de Capodistria et des campagnes environnantes : *Quivi è assà vin, e sono le vigne basse in terra, non chome altrove avemo visto; et oglio per esser molti olivari*¹⁹. La fameuse *triade méditerranéenne* -vigne, olive et blé- pourrait donc trouver son compte dans la région en dépit de la faible taille des exploitations céréalières côtières. Les vins peuvent même être de plusieurs variétés, comme en Istrie, où cohabitent le *ribolla*, charpenté et très apprécié toujours produit en Vénétie Julienne et dans le sud de la Slovénie, et les vins du sud, autour de Pola, bien plus légers, dont il est dit *est valde debile vinum*, qu'on ne pourrait même pas comparer au précédent (*ita cum nullo modo est comparandum Ribolleo*)²⁰. Les fruits du figuier et de l'amandier offrent un revenu supplémentaire aux agriculteurs du centre et du sud de la côte, comme à Curzola, où on les trouve souvent dans les vergers à proximité des habitations avec les oliviers et les vignes, marque d'une polyculture qui ne cherche pas spécialement à se spécialiser et qui peut être utilisée pour la consommation directe locale ou pour les échanges²¹. Les animaux d'élevage sont aussi présents au nombre des ressources, notamment en Istrie pour la production de viande salée et d'animaux de boucherie : les bovins et ovins, adaptés aux pâturages locaux, assurent aux éleveurs une source de revenus certains²².

2. *Dans les terres : le grain et le bétail*

Mais l'Istrie et la Dalmatie souffrent d'un manque important, celle de céréales, l'espace tenu entre mer et montagne empêchant la culture à grande échelle. Près de la côte, seul l'*ager Zaratinus*, plaine de l'arrière-pays de Zara/Zadar, possède des champs suffisamment importants pour être relevé²³,

¹⁹ M. SANUDO, *Itinerario di Marino Sanuto per la Terraferma veneziana compiuto l'anno MCCCCLXXXIII*, éd. R. Brown, p.148.

²⁰ "C'est un vin très faible, de sorte qu'en aucun cas il n'est comparable au *ribolla*". Voir ici F. FAUGERON, *op. cit.*, p.384.

²¹ O.J. SCHMITT, *op.cit.*

²² F. FAUGERON, *op.cit.*, p.385.

²³ O.J. SCHMITT, *op.cit.*

les autres productions de blé étant limitées à de petites exploitations vivrières par des paysans locaux. Si elles peuvent être envoyées depuis les Pouilles ou les territoires vénitiens en Albanie et en Grèce, voire de Chypre et de Crimée, où leur production est plus aisée, elles sont également produites de l'autre côté des montagnes, échappant dès lors au contrôle direct de Venise, mais dont une part importante est vendue aux marchands de la République. Les plaines de Slavonie, de Bosnie et de Serbie sont idéales pour la production de grain, en particulier le blé, l'orge, l'avoine, mais aussi le riz, au contact de l'avancée ottomane en Europe, comme en témoigne le voyageur bourguignon Bertrandon de la Broquière au début des années 1430 en décrivant la région de Niš sous occupation turque alors qu'il traverse la Serbie au temps du despote Georges Branković²⁴. La majorité de ces récoltes de céréales est bien sûr consommée par la population locale, mais l'excédent peut être racheté par les marchands vénitiens, celui-ci étant moins long à acheminer à la métropole que le grain produit dans les colonies d'Albanie, de Crète ou de mer Noire.

Le bétail constitue également un bien susceptible d'être échangé à destination de Venise depuis l'intérieur des terres des Balkans. Comme en Istrie, la plupart des élevages sont constitués d'ovins, de caprins et de bovins. Les proportions sont toutefois différentes. Si les troupeaux de moutons et de chèvres sur la côte et les îles peuvent être faciles à élever, le nombre de bovins que possède chaque éleveur est plus réduit que dans les terres. Bien que culturellement les Slaves des Balkans aient surtout été des pasteurs semi-nomades pratiquant la transhumance des plaines vers les montagnes une partie de l'année, la différence reste grande dans les différents ensembles des Balkans adriatiques. Sur les côtes, la transhumance se fait sur une assez courte distance, tout comme en Istrie où elle est pratiquement sédentaire, à l'égard des îles : contraints par la géographie, les éleveurs de l'archipel dalmate ne quittent pas leur île ou bien se contentent de se rendre sur des îlots voisins²⁵. C'est là toute la différence avec les bergers du continent, disposant d'espaces, de troupeaux et de possibilités de déplacement bien plus grands, pouvant ainsi perpétuer le mode de vie slave de transhumance entre plaine et montagne. Il découle de cela une organisation plus complexe que chez les bergers des îles souvent engagés par les propriétaires des troupeaux pour les surveiller : les milliers de bergers valaques -ou Aroumains, peuple nomade d'origine latine guidant leurs troupeaux dans tous les Balkans- présents en Bosnie et surtout en Herzégovine sont organisés en une sorte de fraternité basée sur la famille (*zadruga*) dont les différentes générations forment une entité socio-économique à part, ces familles se regroupant elles-mêmes dans l'ensemble plus large des *katun*, ou communautés pastorales ayant un pouvoir guerrier et commercial (afin de

²⁴ B. DE LA BROQUIÈRE, *Le voyage d'Outremer de Bertrandon de la Broquière*, éd. C. Schefer, 1892, p.204. "Item, quand j'eus passé ladite montaigne, je descendis en ung beau pays qui est entre montaignes et court au long ladite rivyere de Nissave et a une ville nommée Nisce [...]. Et depuis V ans le Turc l'a prise par force et l'atoute destruite et est en ung tresbeau pays et y croist moult de ris".

²⁵ O.J. SCHMITT, *op.cit.*

protéger et vendre leur bétail), voyageant ensemble²⁶. Ces bergers nomades que rejoignent leurs homologues slaves pour des déplacements à plus petite échelle pendant les périodes d'estive en montagne se retrouvent surtout sur le versant nord des Alpes Dinariques, mais parfois aussi sur la bande côtière, passant l'hiver dans les plaines de Slavonie, de Bosnie et de Serbie et l'été dans les massifs, comme le Durmitor ou les montagnes d'Herzégovine, à proximité des grands ports dalmates qu'ils peuvent rejoindre facilement à l'automne pour vendre leurs bêtes ayant engraisés des mois durant. En ceci, et en dépit d'une origine culturelle commune, les bergers sédentaires des îles et les transhumants des terres marqués par la culture valaque appartiennent "à deux mondes distincts, à deux cultures différentes"²⁷, ce qui témoigne de capacités de production bien dissemblables entre deux espaces pourtant très proches géographiquement.

3. *Les mines des Balkans et l'exploitation minière médiévale*

L'une des ressources les plus importantes de la région et qui occupera une part importante de notre travail est constituée par l'extraction minière de métaux précieux. Ainsi que nous l'évoquions plus tôt, l'ensemble de la production minière européenne connaît un déclin au XIV^e siècle, exactement au moment où les mines des Balkans, qui n'avaient été que très peu exploitées après l'époque romaine, commencent à connaître un pic dans leur production. Malheureusement, les sources directes concernant l'exploitation des mines balkaniques et la vie des hommes qui s'en occupent sont assez rares, il convient par conséquent de faire un rapide tour d'horizon du monde minier médiéval afin d'avoir une idée du fonctionnement probable du milieu de l'extraction de minerai précieux dans les Balkans.

Appartenant au milieu des *laboratores* -les travailleurs qui constituent la plus grande partie de la société médiévale- les mineurs, les *minerarii* des textes, semblent être quelque peu en marge de la société²⁸, en raison notamment de la dangerosité de leur métier. Si les représentations des mineurs des Balkans aux XIV^e et XV^e siècles sont rares, nous pouvons nous baser sur des documents de l'époque provenant d'autres aires géographiques européennes afin d'avoir une idée de ce à quoi ceux-ci ressemblaient et quelles pouvaient être leurs conditions de vie. L'iconographie, sur trois siècles, permet de rendre compte d'une constante : que ce soit sur les vitraux de la cathédrale de Fribourg (1350), les enluminures des graduels bohémiens de Kutna Hora (années 1490) ou bien les gravures accompagnant le *De Re Metallica* de l'Allemand Georgius Agricola (1555) -long texte sur

²⁶ *Idem.*

²⁷ *Idem.*

²⁸ M-C. BAILLY-MAITRE & N. MINVIELLE LAROUSSE, "Entre artisanat et industrie, le monde de la mine au Moyen Âge", in S. BURRI & M. OUERFELLI, *Artisanat et métiers en Méditerranée médiévale et moderne*, Aix-en-Provence, 2018, p.24.

les différents aspects des métaux, de leur extraction à leur transformation et utilisation et de notions d'alchimie- le mineur est représenté de la même manière. Sur toutes ces images, il est montré comme un homme musclé et trapu, ce qui est confirmé par l'étude des squelettes des mineurs et de leurs familles de Brandes-en-Oisans dans les Alpes. Ces squelettes enterrés dans un village à 1800m d'altitude près d'une mine de plomb et d'argent exploitée entre le XIIe et le XIVe siècle font en moyenne 1m60, sont robustes et ne présentent pas de fractures du crâne ou des os, preuve de précautions prises lors de leur travail, mais de nombreuses déformations osseuses liées à l'arthrose, l'enthésopathie ou au saturnisme laissent penser qu'ils ont commencé leur travail alors qu'ils étaient encore enfants, afin de mieux pouvoir se déplacer dans les galeries²⁹. Sur les documents iconographiques, leur tenue reste peu ou prou la même en dépit des deux siècles d'écart entre les vitraux de Fribourg et les gravures d'Agricola par exemple. Elle est constituée d'une sorte de collant et d'une tunique blanche à capuche, parfois accompagnée d'un tablier de cuir. La capuche pouvait sans doute être rembourrée de paille ou de laine pour protéger des chocs sur la tête. Il est difficile de savoir s'il s'agissait là d'une sorte d'uniforme adopté par tous ou d'une convention iconographique permettant de simplement repérer facilement un mineur dans une représentation picturale. Quoiqu'il en soit, s'il s'agissait bien là d'une tenue réellement portée par les mineurs, du moins dans l'espace germanique d'où proviennent ces documents, il est probable que les travailleurs des exploitations minières dans les Balkans aient été semblables à ceux-ci, d'autant plus que le renouveau des mines de la région a été initié par des mineurs immigrés originaires d'Allemagne.

Trois grandes formes d'exploitation minières peuvent être identifiées : celles qui correspondent plus à un "grattage" de la terre qu'à de véritables mines, et qui constituent davantage une source de revenus complémentaires qu'une exploitation à proprement parler. Ces carrières sont assez nombreuses et peu étendues, et bien souvent gérées par des mineurs non-professionnels, qui sont davantage des campagnards et montagnards habitués à l'agriculture, à l'élevage et à l'exploitation forestière mais qui en parallèle trouvent des revenus complémentaires dans ces petites mines où ils ne travaillent que quelques mois dans l'année pendant que leurs animaux sont en plaine ou que ce n'est pas encore la saison des récoltes. Ce type d'exploitation a rarement une grande importance et sert surtout aux occasionnels qui s'en occupent, profitant du peu de réglementation en ce qui concerne ces grattages. Si les filons d'argent n'échappent pas au contrôle des pouvoirs, ceux de plomb par exemple peuvent typiquement être exploités à cette échelle³⁰. Un peu plus grandes et rares sont la plupart des mines argentifères. Elles restent cependant peu étendues, et souvent assez proches de la surface. Mais il arrive parfois, dans un troisième cas de figure, que des filons

²⁹ *Ibid.*, p.28.

³⁰ *Ibid.*, p.31.

importants nécessitent de véritables chantiers à temps plein, où le nombre de mines aux galeries longues et profondes poussent à la naissance de véritables districts miniers, où tous les travaux nécessaires à l'exploitation soient réunis dans un espace restreint. C'est le cas, dans les Alpes, de Brandes-en-Oisans, et aussi des mines les plus connues des Balkans, Novo Brdo (Serbie) et Srebrenica (Bosnie). Les mineurs travaillent en utilisant divers outils comme des masses, des pointerolles, des burins et autres coins et pics. Afin d'abattre de gros pans de roche, la poudre ne faisant son apparition dans le milieu qu'au XVIIIe siècle, ils utilisent la technique du feu, en enflammant du bois dans les fissures pour attendrir la paroi et la faire sauter, avant de la consolider avec des poutres. Le métier est encadré, du moins dans le cas des mines d'argent, qui attirent l'attention des pouvoirs. Le plus ancien règlement que nous connaissons, celui du *codex Wangianus*, est promulgué par l'évêque de Trente entre la fin du XIIIe et les premières années du XIIIe siècle³¹. L'exploitation des mines argentifères et le droit de battre monnaie sont concédés par le pouvoir comme des *regalia*, légitimant ceux qui le font et prouvant leur contrôle par des instances supérieures. Enfin, au vu de la potentielle source de richesse qu'ils constituent, les espaces miniers sont souvent au cœur de conflits entre seigneurs rivaux, les Balkans ne faisant pas exception, ce qui mène parfois à la création de fortifications et de systèmes de défense³².

Nous pouvons supposer que tous ces éléments concernent les espaces miniers des Balkans. Lorsque, au cours du XIVe siècle, la production monétaire européenne chute en raison de l'épuisement des filons, la production balkanique atteint son apogée et "représente un appoint important, même s'il reste sensiblement insuffisant en égard à la montée en puissance des échanges commerciaux"³³. Plusieurs grands centres miniers peuvent être relevés dans toute la chaîne Dinarique et aux alentours : à Brskovo, Kopaonik, Železnik. Mais les deux plus importantes sont sans doute Novo Brdo dans le royaume de Serbie, dans la région du Kosovo, et Srebrenica -dont le nom signifie par ailleurs "argent" en serbo-croate- en Bosnie, sans cesse objet de conflits entre les deux petits royaumes. De passage à Novo Brdo, Bertrand de la Broquière témoigne ainsi de la richesse des mines dans la première moitié du XVe siècle : *Et m'ont dit gens qui le sçavent bien que le dispot a une ville que l'on nomme Nyeuberghe qui est sur la rivyere de la Morave [...]. En ceste ville a mine d'or et d'argent tout ensamble, et en tire tous les ans plus de IIe mille ducatz, et se n'estoit cela, je tiens qu'ils fust ores chacié hors de son pays de Rascie*³⁴. Ces 200 000 ducats

³¹ *Ibid.*, p.28.

³² *Ibid.*, p.42-45.

³³ B. BOJOVIĆ, "Entre Venise et l'Empire Ottoman, les métaux précieux des Balkans (XV-XVIe siècle)", *Annales, Histoire, Sciences sociales*, 2005, 6, p.1277-1297.

³⁴ B. DE LA BROQUIÈRE, *op.cit.*, p.214. La ville de *Nyeuberghe*, située sur "la rivière de la Morave, sur la marche de

d'argent aurifère tirés chaque année de Novo Brdo représentent le pic de production de la mine. En comparant avec une trentaine d'autres exploitations minières de Serbie et de Bosnie, Desanka Kovacević-Kojić démontre que la plupart d'entre elles atteignent leur optimum dans les années 1430, au moment où Bertrand de la Broquière visite la région³⁵, confirmant par ailleurs ses dires. Il en va de même pour Srebrenica et la plupart des mines grandes et moyennes sur la trentaine que l'on connaît dans la région.

D'après l'analyse de D. Kovacević-Kojić sur les 32 mines de la région -24 en Serbie et 8 en Bosnie-, seules trois d'entre elles ne produisent pas d'argent (Železnik en Serbie, Busovača et Olovo en Bosnie). 12 ont une production mixte, où l'argent est trouvé à proximité d'autres gisements (cuivre, plomb, fer, par exemple à Kratovo, Krupanj ou Srebrenica), et les 17 autres ne produisent que de l'argent, dont deux d'entre elles, Janjevo et Novo Brdo, exclusivement de l'argent aurifère³⁶. L'argent reste le principal métal extrait des mines, souvent accompagné par le plomb que l'on trouve aux mêmes endroits (comme à Rudnik et Trepča en Serbie, Olovo, le plus réputé, et Deževica en Bosnie)³⁷. L'argent, principal minerai commercé, peut se classer en plusieurs catégories : l'*argento plichio* (argent brut) rarement mentionné, l'*argento bianco*, l'*argento fino* et l'*argento di glama* ou *indorato*, l'argent aurifère qui contient un pourcentage en or plus ou moins élevé (généralement de 17 à 29%, avec une moyenne entre 20 et 25%)³⁸. En plus de l'argent, il est possible de trouver quelques filons d'or dans la région, mais en quantité plus limitée. Comme pour l'argent, il est classé en différentes catégories : l'or dit "ordinaire" à l'état pur, l'*orofino* (or fin), le *charati 23* (or 23 carats)³⁹. Cependant, la majeure partie de l'or exporté l'est sous forme d'argent aurifère. De même, des documents ragusains⁴⁰ mentionnent les conditions d'acheminement du cuivre bosniaque vers Venise, ce qui prouve que ce métal n'est pas rare, particulièrement en Bosnie.

Quelques autres minerais, plus anecdotiques, peuvent faire l'objet d'un commerce, comme le cinabre dans l'actuelle Slovaquie.

Vulgaire [Bulgarie] et de l'Esclavonie [Croatie] et d'Albanie et de Bossene [Bosnie]", désigne Novo Brdo, et vient du nom *Nyeuberghe/Neuberg* que lui donnèrent les mineurs saxons du XIIIe-XIVe siècle, l'étymologie étant la même qu'en serbe (littéralement *Nouvelle-Colline*). La *Rascie* quant à elle est une ancienne principauté serbe à partir de laquelle le royaume puis l'empire de Serbie ont été créés. Située dans la plaine de Kosovo non loin de Pristina, Novo Brdo (dont l'emblème municipal actuel représente encore les fortifications de la ville ainsi que des outils de mineurs) est donc à la croisée des chemins commerciaux dans les Balkans, entre Bulgarie à l'est, Albanie au sud, Serbie au nord et Bosnie à l'ouest.

³⁵ D. KOVACEVIĆ-KOJIĆ, "Les mines d'or et d'argent de Serbie et de Bosnie", *Annales. Economies, Sociétés, Civilisations*, 15/2, 1960, p.248-258, ici p.256.

³⁶ *Ibid.*, p.255.

³⁷ *Ibid.*, p.256.

³⁸ B. BOJOVIĆ, *op.cit.* Voir également D. KOVACEVIĆ-KOJIĆ, *op.cit.*, p.255.

³⁹ *Idem.*

⁴⁰ Archives de Dubrovnik, *Diversa Cancellarie*, 22, fol.58, 31 mai 1369; fol.94, 16 août 1369; fol.3, 8 février 1371., d'après D. KOVACEVIĆ-KOJIĆ, *op.cit.*, p.258.

La première mention de mine exploitée dans les Alpes Dinariques à l'époque médiévale remonte à 1254 et concerne Brskovo. Celle-ci est alors gérée par des mineurs Saxons, venus d'Allemagne sur demande du roi de Serbie désireux de développer ses mines. C'est pour cela que tous les éléments que nous évoquons concernant l'aspect, la vie et les conditions de travail de ces mineurs, même s'ils peuvent être une spécificité germanique, ont pu être appliqués également dans la région, pourtant extérieure au Saint-Empire. De fait, le premier code minier serbe est une copie presque à la lettre d'un code minier allemand, témoignant de l'influence de ces Saxons, de leur technologie, de leur savoir et de leur pratique dans ce domaine, même lorsque ces derniers ne sont plus là⁴¹. Après leur optimum à la charnière des XIV^e et XV^e siècles, l'exploitation des filons commence à aussi à se faire moins fructueuse, ceci n'étant pas arrangé par la conquête ottomane. A partir des années 1450, le flux important de métaux précieux dirigés vers l'Europe de l'ouest et en particulier Venise est en grande partie détourné vers l'est, afin de renflouer les caisses du sultan. De plus, il est intéressant de constater que certaines mines n'atteignent leur maximum de production que tard après le début de leur exploitation. Si certaines d'importance moyenne voir petite comme Ostružnica (1349), Deževica (1403), Bohorina (1415), Belasica (1423) ou Belo Brdo (1438) atteignent leur production maximale quelques années à peine après la découverte des gisements, d'autres, souvent d'importance bien plus grande, sont exploitées pendant plus d'un siècle au moment où le pic est atteint. C'est le cas par exemple à Rudnik (années 1290), Trepča et Janjevo (1303), Novo Brdo (1326) ou Plana et Koporići (1346), toutes produisant leur maximum dans les années 1430⁴².

Tout l'espace adriatique des Balkans, que ce soit sur la côte ou dans l'intérieur des terres, se révèle riche en ressources diverses. Bois, sel, viande, grain et métaux constituent entre autres une part importante des denrées susceptibles d'être commercialisées. Certaines, sur la côte surtout, sont produites directement sous le contrôle vénitien, mais concernent en premier lieu, hormis le bois et le sel, des denrées alimentaires vivrières dont l'excédent peut faire office de marchandise. Les vastes plaines de l'autre côté des montagnes, elles, sont plus propices à l'agriculture et à l'élevage, bien qu'elles ne relèvent pas de la souveraineté de Venise. Quant aux métaux précieux tirés des mines de l'arrière-pays, ils représentent une ressource essentielle en cette période de pénurie en Europe, en dépit des difficultés d'extraction et des rivalités politiques pour s'en assurer le contrôle.

⁴¹ B. BOJOVIĆ, *op.cit.*

⁴² D. KOVACEVIĆ-KOJIĆ, *op.cit.*, p.255.

C) Le maintien des échanges commerciaux entre Venise et les Balkans même en temps de crise

Si le pouvoir vénitien considère le golfe de l'Adriatique comme étant sa propriété, cette affirmation est en réalité loin d'être aussi catégorique, surtout aux XIV et XVe siècles. L'émergence dans la région de nouvelles puissances désireuses de prendre part au contrôle de la mer remettent en doute la domination absolue de la Sérénissime. Royaumes de Naples et de Hongrie, Génois, Ragusains, Turcs ottomans sont les plus susceptibles de mettre à mal l'hégémonie commerciale vénitienne. Deux États ont une puissance supérieure sur terre, la Hongrie, surtout au XIVe siècle, et les Ottomans, progressant petit à petit dans le sud-est de l'Europe au cours du XVe siècle. L'objectif principal de Venise est alors de garantir la liberté et la sécurité de ses navires marchands dans cette mer où elle n'avait pas encore de réel adversaire de taille au XIIIe siècle : là encore, son rôle reste avant-tout maritime et fixé sur les ports de la côte, l'arrière-pays et l'intérieur des terres restant libre vis-à-vis d'elle, au risque de lui devenir hostile⁴³. Malheureusement sa souveraineté sur le golfe lui est disputée également sur les eaux, particulièrement par Gênes, grande rivale et autre république maritime marchande italienne, qui n'hésite pas à contourner toute la péninsule pour combattre les Vénitiens sur leur terrain. Face à la multiplication de ces dangers parfois militairement plus puissants qu'elle, Venise doit savoir jouer de diplomatie, voire faire montre de fermeté, afin de maintenir ses privilèges commerciaux dans la région.

1. Chronologie de la fin du Moyen Âge en Adriatique : un contexte hostile

Dès le début du XIVe siècle, le climat n'est pas des plus favorables à la domination vénitienne en Dalmatie, et ce depuis la IVe croisade. Certaines cités se rebellent : l'exemple le plus connu est celui de Zara, violemment reprise par les Croisés en 1202, et qui n'aura de cesse de se révolter, allant parfois jusqu'à la lutte armée avec la complicité des puissances voisines⁴⁴. Raguse, plus éloignée et davantage indépendante commercialement, est également dans ce cas, ce sur quoi nous aurons l'occasion de revenir par la suite. De fait, Zara est dans la ligne de mire de la Hongrie désireuse d'obtenir un accès à la mer. Celle-ci peut compter sur des membres de grandes familles nobles croates de la ville qui lui sont favorables (l'actuelle Croatie étant en union personnelle avec le royaume de Hongrie depuis plusieurs siècles) et à même de mener une lutte anti vénitienne pour obtenir l'indépendance de leur cité et se placer sous protection hongroise. C'est par exemple le cas

⁴³ B. KREKIĆ, "Venezia e l'Adriatico", in G. ARNALDI, G. CRACCO & A. TENETI dir., *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, vol.3, Rome, 1992, p.51.

⁴⁴ F. THIRIET, *op.cit.*, p.43.

de la famille Šubić de Bribir (*Šubić Bribirski*), dont les membres comptent parmi les plus importants de l'élite croate en Dalmatie de l'époque⁴⁵. Trois frères issus de cette famille se démarquent à la fin du XIIIe siècle : Paul (*Pavel*), Georges (*Djurađj*) et Mladen. Ban de Croatie de 1273 à 1312 et déjà habitué au combat de par sa lutte contre d'autres grandes familles croates (comme les Kačić), Paul Ier Šubić parvient, depuis Spalato/Split et Trau/Trogir, à s'affirmer dans le centre de la Dalmatie. Paul profite de la mort de son suzerain André III de Hongrie (1290-1301) et avec lui la fin de la dynastie Arpád à qui succèdent les Angevins de Naples qu'il a aidé à mettre sur le trône. Il conquiert ainsi plusieurs villes de la région et en offrir le commandement à ses frères. Georges dirige Šibenik, Trogir, Nin et Omiš et Mladen obtient Split et conquiert une partie de la Bosnie où il est tué. Profitant de l'opportunité, Zara se rebelle en novembre 1311, chassant les Vénitiens, et est placée sous le commandement de Mladen II, fils de Paul, et successeur de son oncle Mladen Ier en Bosnie. Leur puissance est telle que Georges parvient en 1302 à traverser la mer pour piller Ortona (Abruzzes) et réclamer un tribut à ses habitants⁴⁶.

En plus de ces séditions sur la côte, le XIVe siècle est marqué par les affrontements avec la Hongrie, qui ont justement pour enjeu le contrôle de la Dalmatie. En 1344, le roi de Hongrie d'origine angevine Louis Ier (1342-1382), successeur de Charles Ier (premier roi Angevin de Naples sur le trône de Hongrie) profite de la mort du chef de guerre croate Ivan Nelipać, rival des Šubić après s'être rebellé contre eux, pour attaquer la région. Venise intervient pour tenter de conserver l'emprise qui lui reste sur la côte : la guerre qui s'ensuit dure jusqu'en 1358⁴⁷. Le traité de Zadar du 25 février 1358 confirme la perte de points commerciaux importants pour Venise, défaite. En mai de la même année, des ambassadeurs de Raguse (Dubrovnik) signent avec Louis Ier le traité de Višegrad : le roi de Hongrie est considéré protecteur et *dominus noster* des Ragusains qui lui versent un tribut annuel de 500 ducats pour conserver leur liberté, marquant de plus en plus le recul vénitien face à l'avancée hongroise sur l'Adriatique⁴⁸.

Un autre conflit marque durablement Venise et son influence dans la région au cours du XIVe siècle, la guerre de Ténédos ou de Chioggia, entre 1376 et 1381⁴⁹. Cette guerre a pour origine un conflit concernant le contrôle de l'île grecque de Ténédos, dans l'Égée, au cours duquel s'opposent Vénitiens et Génois. Gênes, alliée à la Hongrie dont la puissance n'a de cesse de s'étendre, mène plusieurs opérations militaires maritimes contre Venise, en particulier dans la mer Adriatique. Les

⁴⁵ J.V.A. FINE, *The Late Medieval Balkans. A Critical Survey from the Late Twelfth Century to the Ottoman Empire*, Detroit, 1987, p.204-214.

⁴⁶ *Idem.*

⁴⁷ B. KREKIĆ, *op.cit.*, p.56.

⁴⁸ *Ibid.*, p.61.

⁴⁹ *Ibid.*, p.62.

batailles opposent les deux flottes à Sebenico, Trau, Pola, jusqu'à Chioggia, à l'entrée de la lagune où les Génois parviennent à assiéger Venise avant d'être finalement défaits. Dans le même temps, l'armée hongroise, supérieure sur terre, profite de la mobilisation de la flotte vénitienne contre Gênes pour se lancer à la conquête de la Dalmatie : elle parvient même aux portes de l'Italie à l'ouest, en atteignant le Frioul. La paix de Turin conclue le 8 août 1381 sous la médiation d'Amédée VI de Savoie démontre les conséquences désastreuses du conflit pour les deux partis. Venise a gagné la guerre contre Gênes, mais a été battue sur terre par la Hongrie qui s'empare de la Dalmatie⁵⁰. Si Zara est à nouveau autorisée à commercer avec Venise, ce commerce est loin d'être libre : les Zaratins ne peuvent y importer des produits hongrois d'une valeur supérieure à 20 000 ducats par an, ni acheter aux Vénitiens des marchandises supérieures à 35 000 ducats. Venise doit payer chaque année 7 000 ducats à la Hongrie, en plus de reconnaître la souveraineté de Louis Ier sur la Dalmatie⁵¹. Les navires armés vénitiens qui descendent l'Adriatique ne peuvent s'arrêter faire escale dans les ports dalmates qu'avec l'accord de la population locale, et la majorité des cités de la côte passent sous domination hongroise, aussi loin que Cattaro/Kotor au sud⁵². Les dernières décennies du XIV^e siècle ne sont donc pas bénéfiques au commerce vénitien, et remettent totalement en doute la domination de Venise sur le golfe, face à de nouveaux et puissants voisins.

2. *Les stratégies vénitiennes pour conserver l'hégémonie commerciale*

Face à tous ces troubles et ces difficultés, Venise tente tant bien que mal à maintenir un consensus afin de conserver ses opportunités commerciales et son contrôle sur la mer Adriatique. La diplomatie est alors une des premières options, pour essayer de recréer un contexte géopolitique favorable au commerce vénitien, à défaut de pouvoir pleinement reprendre pied dans les ports de la côte.

Les cités dalmates nouvellement indépendantes recherchent parfois, en temps de crise, une protection chez leur ancienne maîtresse. Ainsi, en 1313, soit deux ans à peine après avoir chassé les Vénitiens, Zara dirigée par Mladen II Šubić se tourne à nouveau vers eux face à la menace grandissante de la Hongrie⁵³. Il en va de même pour Raguse/Dubrovnik, pourtant grande rivale de Venise, lorsque l'ascension de la puissante Serbie de Stefan Uroš II Milutine (1282-1321) commence à représenter un potentiel danger pour l'indépendance de la république dalmate. La Sérénissime n'est donc pas totalement évacuée de la scène géopolitique adriatique et reste perçue

⁵⁰ J.V.A. FINE, *op.cit.*, p.337-343.

⁵¹ B. KREKIĆ, *op.cit.*, p.64.

⁵² *Idem.*

⁵³ *Ibid.*, p.53.

comme suffisamment puissante pour offrir un semblant de protection à des États qui, d'eux-mêmes, viennent la lui demander, même après avoir fait montre de velléités indépendantistes parfois hostiles à son égard. Venise parvient donc à jouer avec la diplomatie pour récupérer de son influence et retrouver ne serait-ce qu'un peu ses avantages commerciaux.

C'est par exemple le cas dans la deuxième moitié des années 1380 avec le roi de Bosnie Stjepan Tvrtko I Kotromanić, dont l'influence grandissante et ses liens avec des nobles croato-hongrois rebelles aux rois Sigismond et Marie de Hongrie le mettent en danger⁵⁴. Motivé par son désir de prendre possession d'une partie de la Dalmatie contrôlée par ces derniers afin d'avoir une ouverture sur la mer pour profiter du commerce maritime avec l'Occident et en particulier l'Italie -et en premier lieu Venise-, notamment pour y vendre les métaux tirés de ses mines, il ne vise pas Raguse avec qui il traite déjà, mais conquiert en juillet 1387 la forteresse de Clissa, entre Spalato et l'arrière-pays. Alors que des agents hongrois poussent la cité à se rebeller, Venise se montre amicale envers Tvrtko Ier, en particulier en raison du désir de celui-ci d'écouler le produit de ses mines sur les marchés vénitiens, ce qui permettrait à la Sérénissime de reprendre de l'influence commerciale dans la région⁵⁵. De même, Venise entre en négociations avec la Hongrie dès 1409 pour reprendre pied sur la côte dalmate et profiter à nouveau des avantages commerciaux dont elle jouissait. Le roi de Hongrie ne semble pas foncièrement fermé à la discussion, celui-ci autorisant la vente de plusieurs cités dalmates à la République contre 100 000 ducats.

Ces discussions sont accélérées par une nouvelle guerre entre la Hongrie et Venise qui éclate en 1411. Les troupes hongroises parviennent rapidement aux portes du Frioul et menacent directement la cité, pillant de nombreuses villes, parfois avec l'aide de nobles frioulans opposés à Venise, qui répond en lançant elle aussi de violentes attaques sur la région. Menacée dans sa *Terra ferma*, elle parvient tout de même à repousser les Hongrois et à reprendre possession de l'Istrie, comme d'une partie de la Dalmatie. La paix étant prononcée en 1413, les deux protagonistes observent maintenant l'avancée ottomane dans les Balkans, bien que Venise parvienne à racheter petit à petit jusque dans les années 1420 les cités qui lui échappent encore. La République sait donc faire montre de force pour s'imposer dans les relations internationales de la région afin de pouvoir retrouver ses capacités commerciales. Sans aller jusqu'au conflit armé, elle impose également ses volontés pour garder de son influence. Ainsi, après cet intermède hongrois du début du XVe siècle, Venise, désireuse de reconstituer son *Stato da Mar* et craignant de voir les villes dalmates devenir sujettes de Raguse

⁵⁴ *Ibid.*, p.68.

⁵⁵ *Ibid.*, p.68-69.

dont l'importance commerciale n'a de cesse de monter, elle prend les devants en leur interdisant la construction de navires avec une capacité de chargement de plus de 30 tonneaux, pour éviter la trop grande concurrence au cas où ces cités décideraient effectivement de rejoindre Raguse⁵⁶.

L'empire vénitien dans l'Adriatique est, aux XIV et XVe siècles, en difficulté. Si Venise tente de s'arroger le monopole du commerce dans le golfe pour maintenir l'hégémonie qu'elle y exerçait au XIIIe siècle, celle-ci est remise en cause par l'émergence de nouvelles puissances qui tentent, elles aussi, de prendre possession de la mer et du potentiel commercial qu'elle représente. La façade adriatique des Balkans dispose en effet de nombreuses ressources, autant sur la côte que dans les terres, aussi bien en matériaux de construction qu'en nourriture, en ressources naturelles qu'en minerais précieux. En particulier au cours de la crise monétaire de l'époque, la prospérité des mines de Bosnie et de Serbie exploitées en bénéficiant du savoir-faire allemand sont la source d'une opportunité commerciale exceptionnelle promettant l'enrichissement de chaque parti, que ce soit celui qui les exploite ou celui qui vend leur production. Venise permettant de faire le lien avec l'Europe occidentale, ces denrées transitent donc par ses ports d'Istrie et de Dalmatie, qui font de nombreux envieux, qu'il s'agisse d'États déjà puissants ou de cités désireuses d'obtenir leur indépendance pour commercer seules : en découlent de nombreux conflits, qui meurtrissent la prospérité commerciale de Venise dans l'Adriatique. Celle-ci doit alors s'immiscer dans les relations géopolitiques régionales, sinon de diplomatie, pour parvenir à conserver ou recouvrer son influence et son contrôle des marchandises.

⁵⁶ B. DOUMERC in P. CABANES, *op.cit.*, p.245.

II. Le transport des marchandises

Les denrées des Balkans sont acheminées vers Venise en premier lieu par voie maritime pour y être vendues. Les différentes routes de la région ont toutes la ville pour destination et sur celles-ci transitent d'importantes quantités de marchandises représentant des sommes d'argent considérables. Les moyens mis en œuvre pour les transporter doivent également être en mesure de contenir des quantités importantes de denrées et de les déplacer suffisamment rapidement. Néanmoins cela ne protège pas de nombreux désagréments auxquels les marchands et transporteurs pour le compte de Venise doivent faire face.

A) Les routes commerciales et leur fréquentation

Les routes terrestres joignant la Dalmatie à Venise ne sont pas très bien connues ni répertoriées. La côte, avec ses escarpements montagneux, ses nombreuses péninsules et détroits, est difficilement praticable par des convois, surtout chargés de marchandises. Pour des raisons pratiques et logistiques, le transport par voie maritime est donc préféré, car plus rapide, moins risqué et permettant davantage le transport de grosses quantités de denrées commerciales. Cependant, le long de la côte d'Istrie, il est possible que les marchands aient pu emprunter un tracé similaire à celui de l'antique *via Flavia*, créée sous Vespasien en 78 ap. JC, et reliant Rijeka/Fiume, aux portes de la Dalmatie, à Trieste et au Frioul. Les routes de l'intérieur des terres reliant directement les districts miniers de Bosnie et Serbie à la Vénétie sont, elles aussi, très peu connues bien que plus praticables que les routes côtières et il est difficile voire impossible de quantifier la part des métaux qui y sont transportés sur environ 1000 kilomètres. Mais, même si elles sont bien moins empruntées que les routes maritimes, elles ne sont pas à négliger pour autant¹. En effet, le roi de Bosnie s'arroge en 1428 le droit d'estampiller l'argent métal, même en transit, ce qui montre qu'une quantité suffisamment importante de métal était transportée vers Venise par voie terrestre pour pouvoir en tirer profit². Ainsi, et notamment en raison de la longueur de la route, peu sûre car pouvant facilement être attaquée par des bandits ou des soldats hostiles surtout pendant les périodes de guerre avec la Hongrie, les gains touchés par le pouvoir bosnien sont plus importants d'environ

¹ B. BOJOVIĆ, "Entre Venise et l'empire Ottoman, les métaux précieux des Balkans (XVe-XVIe siècle)", *Annales. Histories, Sciences sociales*, 2005, 6, pp.1277-1297.

² *Idem*

10%, là où ils ne sont que de 2 à 7% lors de l'acheminement habituel par voie maritime au départ de Raguse³.

L'Adriatique étant une mer dont l'extrémité septentrionale est marquée par la présence de Venise et le transport de grosses quantités étant plus aisé sur mer, la majorité du trafic s'effectue par voie maritime. Les ports disséminés le long de la côte sont autant d'étapes d'escale et d'embarquement de marchandises à destination de Venise. Longeant les côtes, les navires font halte dans ces ports. Le principe médiéval de la "ville-étape" consiste à imposer que, sur un territoire donné régi par ladite ville, les marchandises en circulation y soient conduites pour y être taxées et mises en vente. Ce principe est étendu dans les ports dalmates contrôlés par Venise, dans l'objectif d'atteindre la métropole ensuite⁴. Chacune de ces villes-étapes sont autant de potentielles escales où s'arrêtent les navires remontant l'Adriatique. Cependant, ce droit était bien plus respecté dans la moitié nord du golfe, dans son bassin le plus proche de Venise, les étapes se faisant alors plus nombreuses.

Au XVe siècle, après le recul face à la Hongrie, la région la mieux contrôlée par la flotte vénitienne se situe au nord d'une ligne Ancône-Raguse, où se multiplient les étapes. La route la plus empruntée est alors celle qui, arrivant des régions céréalières du canal d'Otrante, en particulier Corfou et Durazzo (Durrës, Albanie), longe la côte est et nord de l'Adriatique, le nord de l'Albanie, la Dalmatie, l'Istrie jusqu'à Venise. C'est sur celle-ci que les marchandises en provenance de l'arrière-pays sont ramenées en métropole après avoir été échangées et chargées sur les navires. Mais d'autres ports peuvent avoir un rôle clé dans le commerce et constituer une étape essentielle du voyage des navires : c'est le cas de Pola/Pula, en Istrie, où se rassemblent les navires, juste à la sortie du golfe de Venise. Entre 1301 et 1453, Bernard Doumerc estime que la grande majorité, si ce n'est la totalité, des 1900 navires de ligne à avoir navigué dans les environs se sont arrêtés à Pula⁵. Cela démontre bien la fréquentation des ports et l'importance des étapes sur les routes commerciales. Une seconde, celle de la côte ouest et sud de l'Adriatique, longe l'Italie. La présence vénitienne y est plus faible, à l'exception de sa partie nord, étant donné la présence d'États plus puissants pouvant devenir de problématiques concurrents, comme Ancône ou le royaume de Naples. Cependant, la traversée s'effectue parfois d'une côte à l'autre, directement de la Dalmatie vers l'Italie du Sud. Ce trajet est bien souvent emprunté par des contrebandiers, ce sur quoi nous

³ *Idem.*

⁴ F.C. LANE, *Venise, une république maritime*, Paris, 1985, p.104-105.

⁵ B. DOUMERC, "Le dispositif portuaire vénitien (XIIe-XVe siècle)", in *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, 2004, La Rochelle, p.110.

reviendrons, et le contrôle vénitien de ces petites traversées parallèles aux grands axes de l'Adriatique est assez difficile, étant donné la courte distance entre les deux côtes. Ainsi, lorsque Venise tente en 1452 de remettre en place dans la région son monopole commercial pour de nombreux produits manufacturés et matières premières entre la côte dalmato-albanaise et le Mezzogiorno, elle doit renoncer à cette idée suite aux protestations d'Antivari, Spalato et Cattaro⁶, désireuses de continuer à emprunter ces routes maritimes secondaires sans passer par la métropole. Pour les métaux, le principal port depuis lequel ils sont expédiés est Dubrovnik/Raguse, en dépit de sa concurrence avec Venise.

Malheureusement pour les marchands vénitiens, la piraterie, la contrebande et le détournement de marchandises ne sont pas rares dans la région, et, si elles sont difficiles à quantifier précisément, elles représentent sans doute une perte de profit non négligeable. Ces détournements peuvent concerner de nombreux types de produits, y compris les animaux destinés à la boucherie. Plusieurs documents du Sénat de Venise renseignent sur cette pratique. Par exemple Zara, dont la méfiance et les velléités d'indépendance vis-à-vis de Venise ne sont plus à démontrer, parvient entre la fin du XIIIe siècle et le début du XIVe à s'adjuger presque un quart des bêtes transitant sur son territoire⁷. Venise ne reste pas sans répondre : en 1333, suite à une livraison incomplète en provenance de Zara, une lettre est envoyée à la cité dalmate pour demander la restitution de 89 bêtes manquantes que les Zaratins avaient décidé de garder⁸. La population locale est parfois complice des vols et de la contrebande : à Curzola/Korčula, de nombreux paysans aident les contrebandiers en cachant leur marchandise, échappant à la surveillance vénitienne ; pourtant, il arrivait parfois à ces mêmes habitants de Korčula d'aider aux opérations destinées à chasser la concurrence ragusaine des eaux de l'île⁹. Généralement, ces détournements sont une conséquence de l'appât du gain : les Curzolains, en tant que sujets vénitiens, peuvent acheter du blé provenant d'Albanie, mais au lieu de le garder pour leur propre consommation, certains vont le revendre à l'entrée des bouches de Kotor, à Castelnovo/Herceg Novi, où ils peuvent le vendre à prix attractif sans qu'il soit passé par Venise¹⁰. Mais une bonne partie des marchandises de contrebande sont déviées vers l'Italie centrale et du sud, de l'autre côté du golfe, pour court-circuiter les Vénitiens qui s'arrogent généralement ce trafic grâce à l'obligation d'escale et de taxation à Rialto.

⁶ Archives du Sénat de Venise, *SMar*, reg.4, 16 août 1452, f.147v.

⁷ *Deliberazioni del Maggior Consiglio*, III, 21 mai 1284, p.71; ASV, *MC Capricornus*, 27 avril 1307, f.146r., d'après F. FAUGERON, *Nourrir la ville*, p.386.

⁸ ASV, *Senato Misti*, reg.16, 30 avril 1333, f.6r., d'après F. FAUGERON, *Idem*.

⁹ O.J. SCHMITT, *Korčula sous la domination de Venise au XVe siècle. Pouvoir, économie et vie quotidienne dans une île dalmate au Moyen Âge tardif*, Paris, 2019.

¹⁰ *Idem*.

C'est le cas du bétail, et ce à de nombreuses reprises¹¹, mais également du métal : en 1420, Venise tente de renforcer l'obligation d'escale suite aux échanges illégaux de fer venant de Fiume/Rijeka et Segna/Senj avec de l'huile, du savon, du blé et des épices des Marches, des Abruzzes et des Pouilles¹². Le nombre de détournements et de contrebande dans la région s'explique notamment par le fait que, ainsi que nous l'évoquions, l'Istrie et la Dalmatie souffrent fréquemment d'un manque de céréales et ont besoin d'importations, souvent onéreuses même si elles proviennent des territoires vénitiens de mer Noire, Crète ou Albanie. C'est pour cela que bien souvent, en période de pénurie, les villes dalmates tentent par tous les moyens y compris les plus violents (droits d'épave, réquisitions, piraterie...) de s'accaparer et détourner les cargaisons d'Outremer envoyées vers Venise, avec qui cela crée de nombreuses tensions, Zara en étant un bon exemple¹³.

Toutefois, cela n'est pas exclusif aux cités dalmates : en 1403, le Sénat constate que certains navires transportant du fer du Frioul vers la Romagne, les Marches, les Pouilles et la Dalmatie rapportent en retour huile, vin et fromage sans les faire estimer à Venise, ce qui entraîne là aussi une tentative de retour de l'obligation d'escale à Rialto, obligation qui n'est pas toujours respectée¹⁴. La piraterie est également présente. Si elle n'est pas aussi problématique qu'à l'époque des Narentins au Xe siècle ou des Uscoques (autre population de pirates croates) du XVI-XVIIe siècles, elle reste néanmoins un fléau contre lequel il est nécessaire, mais difficile de lutter. Ce phénomène s'intensifie avec la conquête turque de la région, lorsque des corsaires ottomans s'installent dans les ports albanais et monténégrins (Valona/Vlorë, Durazzo/Durrës, Dulcigno/Ulcinj, ce dernier étant le port de corsaires le plus réputé de l'Adriatique). Ces corsaires n'hésitant pas à s'attaquer à de gros convois, y compris ceux qui reviennent de longs voyages hors du golfe, comme la galère des Flandres chargée des précieuses marchandises de la mer du Nord¹⁵. Là aussi, ce phénomène peut être lié au contexte international de l'époque : en mai 1409, le roi de Naples promet de ne pas s'opposer à Venise et interdit pour dix ans l'accueil, le transit, l'étape, l'aide, le conseil ou les faveurs de toutes sortes à ceux qui veulent attaquer la Sérénissime. Cela est à mettre dans le contexte de la récupération de la Dalmatie et retour de la domination commerciale vénitienne devant lutter contre la concurrence et les détournements¹⁶.

¹¹ ASV, *Capricornus*, 23 avril 1307, f.146r; reg.17, 2 octobre 1389, f.130v; SM, reg.45, 11 février 1401, f.56r., d'après F. FAUGERON, *op.cit.*, p.385.

¹² ASV, SM, reg.53, 13 août 1420, f.67r., d'après F. FAUGERON, *op.cit.*, p.379.

¹³ F. FAUGERON, *Nourrir la ville. Ravitaillement, marchés et métiers de l'alimentation à Venise dans les derniers siècles du Moyen Age*, 2014, p.386.

¹⁴ ASV, SM, reg.47, 15 septembre 1407, f.142r.

¹⁵ J-C HOCQUET, "L'Adriatique, golfe de Venise ? Commerce, ports et relations à la fin du Moyen Age", *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 23, 13-32, Alicante, p.23.

¹⁶ B. KREKIĆ, "Venezia e l'Adriatico", in G. ARNALDI, G. CRACCO & A. TENETI dir., *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, 1997, Rome, p.81.

Enfin, en ce qui concerne les routes terrestres, la documentation est là aussi réduite, mais étant donné la dangerosité des chemins et des routes empruntées par les convois marchands et la fréquentation de ces abords par les troupes de bandits ou de pillards. Il n'est pas rare que ces derniers -qui parfois sont des soldats, qu'ils soient hongrois, turcs ou slaves- attaquent les caravanes et volent leur marchandise. Ainsi, en 1455, un important convoi d'argent serbe en direction de Venise est attaqué et pillé près de Bosanska Krupa¹⁷. Là aussi, il peut arriver que des détournements aient lieu, sans violence cette fois, mais le commerce vénitien en pâtit. Par exemple, au début des années 1440, en dépit de la demande pressante vénitienne en raison d'une pénurie, les éleveurs valaques (ou *morlaques*) pourtant habitués à vendre leurs bêtes aux marchands de Venise, préfèrent porter leur bétail vers des ports ne relevant pas de la république¹⁸. A plus grande échelle, et surtout en période de pénuries comme ici, ces détournements peuvent avoir des répercussions non seulement sur le commerce mais également sur la capacité de la population vénitienne à se nourrir.

B) La logistique du transport de marchandises

Afin d'acheminer toutes les marchandises vers la métropole, des moyens sont mis en œuvre pour faciliter leur transport. La plupart d'entre elles sont amenées vers Venise, nous l'avons dit, par voie maritime, et nécessitent donc une logistique et des moyens spécifiques et adaptés.

Dans les terres, des convois de mules et de chevaux chargés sont utilisés pour amener les marchandises jusqu'aux marchés et aux ports sur les côtes. Ces convois peuvent être de taille très importante. Les registres de Dubrovnik notent en 1403 qu'une caravane de 300 chevaux chargés de plomb est sur le point d'arriver en ville depuis la Bosnie : *prima pars est de faciendo gratiam turme Quallecius de Bossina quod possit venire cum trecentis equis caricatis plumbo Ragusium absque impedimento gentium nostrarum*¹⁹. Si la route habituelle des convois de métaux a pour destination Raguse, les précautions prises pour pouvoir accueillir convenablement ce marchand et sa marchandise montrent les proportions que peuvent atteindre ces caravanes et la préparation nécessaire à leur arrivée. Toutefois, il est intéressant de noter qu'en ce qui concerne le plomb dont l'extraction est assez difficile, les Ragusains qui habituellement sont très présents dans le processus

¹⁷ M. SPREMIĆ, *Despot Djuradj Branković i njegovo doba*, 1994, Belgrade, p.606-607.

¹⁸ ASV, *SMar*, reg.1, 10 novembre 1441, f.66v., d'après F. FAUGERON, *Ibid.*, p.386.

¹⁹ Archives de Dubrovnik, *Reformationes*, 32, 24 août 1403, f.165., d'après D.KOVACEVIC-KOJIC, *Les mines d'or et d'argent*. "En premier lieu il faut favoriser [l'accès de la ville à] la troupe de *Quallecius* [Chvalec] de Bosnie pour qu'il puisse venir avec trois cent chevaux chargés de plomb à Raguse sans empêchements de nos gens".

de transport des métaux laissent ici le soin aux locaux bosniens ou valaques (Quallecius/Chvalec étant un nom valaque), ces derniers étant pourtant davantage des éleveurs, d'acheminer le plomb vers la ville, quitte à payer davantage les passeurs. Il en va de même dans d'autres régions, comme en Istrie, où les caravanes de chevaux chargés arrivent en grand nombre sur les marchés de la péninsule²⁰.

Mais la majorité du transport se fait sur mer et nécessite une organisation et toute une flotte de navires dédiée à cette activité. Les galères marchandes sont ainsi chargées et amènent les denrées à la métropole : les capacités de stockage doivent donc être en mesure d'accueillir des charges parfois très lourdes, particulièrement les matériaux de construction. Ainsi, pour la pierre venant d'Istrie et servant à la construction et la consolidation, les blocs taillés sont chargés sur des navires de haut bord et à fond plat, les *marini*, d'environ 100 tonneaux, faisant régulièrement navette dans la lagune, entre la péninsule et Venise. De fait, les *mude* (singulier *muda*, les convois de galères) représentent une capacité de charge et de stockage importante. D'environ 42 mètres de long pour un tirant d'eau de deux mètres et demi, la capacité de transport de la galère est d'environ 150 tonnes, pour passer à 250 à la fin du XVe siècle, ce qui, même sans égaler la capacité de 300 tonnes des neufs²¹, reste très important, surtout de par leur nombre.

La plupart des navires marchands était escortée par des galères prévues pour le combat, afin de les protéger d'éventuelles attaques. En 1330, au vu de la situation géopolitique de la région, une escadre autonome est créée pour assurer la protection du commerce dans la mer. Elle est sous la responsabilité du Capitano del Golfo : chef de la flotte de l'Adriatique, de l'Istrie jusqu'à Corfou. Son rôle est de protéger les gros convois qui partent tous les ans vers l'Orient ou les Flandres, mais aussi de lancer des opérations de police dans le golfe afin de lutter contre les dangers de la piraterie et les contrebandiers. La révolution navale des années 1300 participe à la construction de navires toujours plus gros, comme par exemple des galères trirèmes²² dont la capacité de chargement augmente toujours plus pour atteindre 2 ou 3 mâts, transportant marchandises et passagers, tout en étant assez rapide. 200 hommes environ sont nécessaires pour faire naviguer ces navires du XVe siècle, ces derniers sachant souvent combattre en cas d'attaque²³. Mais ces navires restent assez rares, et les bateaux sont plus souvent divisés en deux catégories. Les galères, à l'origine longues, basses, maniables et rapides, sont davantage prévues pour la guerre, même si elles peuvent

²⁰ F. FAUGERON, *op. cit.*, p.385.

²¹ B. DOUMERC, *op. cit.*, p.103.

²² F.C. LANE, *Storia di Venezia*, Rome, 1973, p.388.

²³ E. CROUZET-PAVAN, *Venise triomphante. Les horizons d'un mythe*, Paris, 1999, p.124.

occasionnellement transporter des marchandises. Les navires ronds, à voile latine (triangulaire) sont plus adaptés au commerce et peuvent transporter des charges lourdes et volumineuses, et tiennent bien la mer. Comme pour les galères avec le transport, elles peuvent être utilisées en combat si besoin, même si ce n'est pas leur objectif premier. A partir de deux ponts, les navires sont appelés *nefs*, et ont une portée moyenne de 200 tonneaux, parfois jusqu'à 500 : ces bateaux sont prévus pour les longues traversées et sont souvent ceux qui partent pour la Méditerranée orientale, le commerce adriatique étant plus souvent laissé à des bâtiments plus petits²⁴.

Le transport fluvial, bien que plus anecdotique, est également recensé, en premier lieu par Bertrandon de la Broquière, témoin de l'arrivée d'une dizaine de navires à Novo Brdo, sur la Save, afin d'y être chargées de marchandises pour redescendre le fleuve²⁵. De même, après la guerre contre la Hongrie, Venise continue de surveiller étroitement les embouchures de fleuves du centre de la Dalmatie et de l'Herzégovine, alors même qu'elle a perdu l'accès à la quasi-totalité de la côte.

Les routes commerciales mettent en relation différents espaces de Balkans entre eux, comme elles lient ceux-ci avec Venise, qui s'impose dans la navigation sur le golfe Adriatique. Ces routes commerciales sont essentiellement des routes maritimes, mais elles ne sont pas exclusivement cela : une certaine partie des marchandises provenant de l'arrière-pays doit être acheminée par voie terrestre, où, à la limite, fluviale, vers les ports dalmates, ou directement jusqu'à Venise. Ces voyages peuvent être assez longs, lorsque les marchandises viennent du sud de la Dalmatie ou de Raguse par exemple. Mais ils sont parfois aussi assez rapides, comme dans le cas des ressources d'Istrie, à proximité de la métropole, qui ne nécessite qu'un temps réduit de traversée. Venise domine certes en termes de transport naval, mais elle doit faire face à des concurrents : par exemple, il arrive que des Ragusains aillent en Italie du sud se fournir en bois des forêts de chênes du Gargano, cargaison destinée aux Vénitiens. Le Sénat prend des mesures et impose alors que le trafic entre Venise et ses colonies ainsi que généralement tous les échanges en Adriatique nord se fassent sur des navires vénitiens. Les régions dalmates sous contrôle de Venise se voient alors interdire la construction de navires de plus de 30 tonneaux pour éviter la contrebande²⁶. Ceci montrant bien que le monopole vénitien en matière de transport maritime de marchandises est parfois remis en question.

²⁴ *Ibid.*, p.123.

²⁵ B. DE LA BROQUIÈRE, *Le Voyage d'Outremer*, C. SCHEFER éd., 1892, p.214. "Item, je veys VI galées et V galiotes qui estoient là sur la rivyere de la Save, auprès de ceste basse court que j'ay dit, en laquelle demeurent la plus grant partie des gens de Rascie et n'entrent point en nulle autres IIII forteresses, non obstant qu'elle est bien forte, mais non mie si tres forte que les autres sont." Notons la mention faite des forteresses et des défenses de Novo Brdo, ville minière de première importance pour le royaume de Serbie, qu'il est nécessaire de défendre face aux incursions d'ennemis désireux de s'en emparer.

²⁶ F.C. LANE, *Venise, une république maritime*, Paris, 1985, p.499.

Si Venise est la principale puissance maritime de l'Adriatique, ses liens commerciaux avec les Balkans concernent également plusieurs autres États, et s'ancrent dans un système d'échanges plus global, faisant du golfe un interface de rencontre entre Europe de l'ouest, Europe centrale et Europe de l'est, au milieu duquel la Sérénissime République joue un rôle de pivot et de collusion de ces espaces.

III. Une économie commerciale ancrée dans un système d'échanges plus large

Les marchandises de l'Adriatique qui sont échangées à Venise ou à des marchands vénitiens ne profitent pas qu'à la ville. En effet, plus qu'un simple lieu de passage, l'espace adriatique met en relation directe ou indirecte des États plus ou moins lointains. Cette interface de rencontre participe à son échelle au système d'échanges international médiéval et permet de développer les liens commerciaux entre États parfois éloignés de l'Adriatique. Cette dynamique est possible grâce au relai de Venise, plaque tournante qui se charge de redistribuer les denrées bien au-delà de leur région d'origine. Dans ce trafic, il faut également considérer le rôle de Raguse, un intermédiaire primordial, surtout en ce qui concerne le commerce de métaux des Balkans. Les rapports souvent ambigus avec Venise n'empêchent pas de lui donner une place de premier plan dans les échanges internationaux dans la région. La Sérénissime en profite largement.

A) La république ragusaine

La cité de Raguse, l'actuelle Dubrovnik (Croatie), située au centre-sud de la côte dalmate, reste pendant longtemps éclipsée par Venise comme principale cité marchande de l'Adriatique. A l'image de Zara, elle tombe sous son influence au XIII^e siècle, mais reste assez indépendante, en témoignent les différents moments où elle tente de se placer sous protection hongroise. Mais, même sous domination vénitienne, son autonomie lui permet de développer et de jouir d'un commerce à la fois maritime et terrestre capable de subvenir à ses besoins, sans pour autant entrer en conflit direct avec la république vénitienne, car l'ampleur moindre de son commerce au XIII^e siècle ne la gêne pas. Si Raguse ne connaît pas le sort brutal de Zara en 1203, elle devient une base navale et une ville étape de grande taille, entrée dans le giron vénitien. Elle obtient son indépendance pleine et entière avec le traité de Zadar en 1358, suite à la guerre contre la Hongrie, sous la protection de qui elle se place, afin de garantir son autonomie, non seulement face à Venise mais également face à l'ascension du royaume de Serbie et plus tard l'expansion ottomane. Confirmé en mai 1358 à Višegrad (Hongrie), le giron hongrois est officiellement reconnu par les Ragusains comme étant son protecteur et son roi est vu comme *dominus noster* de Raguse : contre un tribut annuel de 500 ducats, la cité obtient une liberté entière sur le plan de la politique interne et internationale, ainsi qu'en ce qui concerne le

commerce, possible avec Venise et la Serbie même lorsque la Hongrie est en guerre contre elles¹. Cela est doublement bénéfique pour Raguse : le royaume n'interfère que très peu dans ses affaires, laissant l'aristocratie dalmate et d'origine croate aux commandes de la république et de ses institutions. Surtout, n'étant pas une nation maritime, la Hongrie ne peut pas devenir concurrente de Raguse sur ce plan-là. Même si la côte dalmate tombe sous sa domination et lui offre l'accès à la mer, les Ragusains ont une bien plus longue tradition maritime, plus d'expérience et de moyens dans ce domaine. S'ouvre alors un âge d'or pour la cité dalmate, dont l'importance ne peut concurrencer Venise, mais qui est en mesure de représenter une rivale sérieuse en Adriatique. Raguse parvient également à se tailler un petit territoire sur terre, constitué des campagnes entourant la cité. Celui-ci s'étend jusqu'aux bouches de Kotor et aux environs de Castelnuovo/Herceg Novi au sud, et jusqu'à l'embouchure de la Neretva au nord, englobant la totalité de la péninsule de Sabbioncello/Pelješac et quelques îles des alentours, soit un territoire d'une centaine de kilomètres de long pour une dizaine de large au maximum. Enfin, même face au déclin de la Hongrie et l'avancée turque, Raguse parvient à garder son indépendance, cette fois en se plaçant en 1458 sous protection ottomane contre un tribut annuel.

1. La présence ragusaine dans le commerce des métaux des Balkans

Raguse se fait principalement remarquer pour son rôle dans le commerce des métaux de Bosnie et de Serbie. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer les convois de plomb de Bosnie venus d'Olovo, de taille suffisamment importante pour avoir à planifier leur arrivée en sous-traitant le transport aux locaux slaves et valaques². Mais les Ragusains sont en fait présents sur tout le processus de commerce de transport de ces métaux, de leur extraction à leur revente. Ce sont eux qui sont les premiers interlocuteurs des souverains serbes et surtout bosniens en ce qui concerne la vente de leurs métaux, et dominent largement le commerce de ces minerais dans les terres, à tel point que, même si *in fine* Venise profite des retombées économiques de ce commerce et participe à la vente et diffusion de ces métaux, les Vénitiens n'ont jamais pu inquiéter le monopole des Ragusains à l'intérieur des Balkans³. Nombre de marchands ragusains s'installent ainsi dans les districts miniers de l'arrière-pays, en premier lieu à Novo Brdo et Srebrenica, les deux mines les plus importantes de la région. Ainsi, selon Desanka Kovacević-Kojić, "plus la mine était

¹ B. KREKIĆ, "Venezia e l'Adriatico", in G. ARNALDI, G. CRACCO & A. TENETI dir., *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Rome, 1997, p.60-61.

² Archives de Dubrovnik, *Reformationes*, 32, 24 août 1403, f.165., d'après D. KOVACEVIC-KOJIC, *Les mines d'or et d'argent...*, p.257.

³ B. BOJOVIC, "Entre Venise et l'Empire ottoman, les métaux précieux des Balkans (XV-XVIe siècle)", *Annales. Histoire, sciences sociales*, 2005, 6, p.1277-1297.

importante, plus les Ragusains y étaient nombreux"⁴, atteignant jusqu'à une population de 300 à 500 expatriés rien qu'à Srebrenica entre 1420 et 1435⁵. La présence de ces négociants crée dans ces districts de véritables colonies marchandes ragusaines, preuve et critère de l'importance et de l'intensité des exploitations, entièrement dédiées à l'exportation des métaux vers leur métropole, et, de là, leur redistribution à l'étranger.

De fait, les marchands ragusains jouissent d'avantages intéressants dans ces régions : par exemple, les droits de douane des mines de Srebrenica et Ponor sont vendus à des Ragusains en 1389 pour 425 livres d'argent⁶. Ces privilèges et la liberté dont ils jouissent démontrent le rôle essentiel de Raguse et sa mainmise sur le trafic. Les Ragusains sont davantage intéressés par l'argent que par les autres métaux, qui, même s'ils trouvent leur place dans les affaires commerciales de la ville, restent moins représentés. S'il arrive que le plomb ou le cuivre soient amenés par des locaux, en ce qui concerne l'argent, les Ragusains sont présents lors de son acheminement vers la cité, et se montrent particulièrement intéressés par l'argent *di glama*, argent aurifère avec une teneur en or plus ou moins importante.

Les registres de la Monnaie Ragusaine permettent d'avoir une idée des exportations d'argent vers l'Italie et des quantités qu'elles représentent, en se basant sur la frappe des pièces d'argent : en 1421, le *glama* transitant par Raguse est soumis à une vente obligatoire de 6% de sa quantité totale pour être utilisé par la Monnaie locale⁷. Pour l'année 1422, 5672 kg d'argent sont envoyés dans la péninsule, en particulier à Venise. Ces quantités augmentent au fur et à mesure de l'intensification de la production minière, passant à 7033 kg en 1423, puis baissant légèrement en 1424 (5206 kg) avant de doubler l'année suivante (11060 kg) puis se stabiliser entre les 9 et 10 tonnes, avant de commencer à décliner avec la première occupation ottomane du despotat de Serbie (1439-1444), retombant ainsi à 7146 kg pour 1440⁸. Il faut également tenir compte du fait que certains marchands ragusains tentaient d'échapper à cette législation en allant vendre leur marchandise dans d'autres ports de l'Adriatique. De Raguse, plusieurs compagnies marchandes se chargent d'exporter les métaux. Le livre de comptes des frères Nicolo et Luca Caboga (ou *Kabužić* dans leur langue d'origine), actifs entre 1426 et 1433 et à la tête d'une compagnie de moyenne importance parmi la quarantaine qui traitent avec Venise permet là aussi de chiffrer les quantités de ce trafic. Sur un total de 3480 kg exportés par les frères en un peu plus de six ans, nous pouvons remarquer que

⁴ D. KOVACEVIC-KOJIC, "Les mines d'or et d'argent en Serbie et Bosnie", *Annales. Economies, sociétés, civilisations*, 15/2, 1960, p.252.

⁵ B. BOJOVIC, *op. cit.*

⁶ D. KOVACEVIC-KOJIC, *op. cit.*, p.256.

⁷ B. BOJOVIC, *op.cit.*

⁸ S. CIRKOVIC, "Dubrovačka kovnica i proizvodnja srebra u Srbiji i Bosni", *Istorijski glasnik*, 1-2, 1976, p.92-93.

l'argent venu de Bosnie ne représente qu'à peine 200 kg, soit à peine plus de 5%, l'essentiel de la marchandise venant davantage de Novo Brdo et des alentours de Priština. En moyenne, le volume atteint par an environ 580 kg d'argent-métal, dont 141 kg de *glama*, représentant l'équivalent de 35 kg d'or extrait de cet argent aurifère par an, pour une valeur totale, en six ans, d'environ 100 000 ducats d'or⁹. Ces chiffres donnent une idée de la progression de la progression minière et du commerce des métaux entre la Serbie et l'Italie, en particulier Venise. De fait, la plupart de l'or qui arrive à Venise est expédié sous forme d'argent aurifère. Il faut cependant noter que la fraude ou la contrebande peuvent fausser ces chiffres à la baisse : les frères Caboga importaient peu d'autres marchandises que des métaux, mais avaient aussi des cargaisons de cire, qui étaient souvent transportées sous forme de sorte de rouleaux, dans lesquels de nombreux marchands ragusains avaient l'habitude de cacher de l'argent pour le faire passer discrètement¹⁰.

Les Ragusains doivent faire face à de la concurrence : en 1422, environ un quart du marché d'exportation des métaux dans la cité est détenu par des étrangers ; ceci étant en quelque sorte le pendant de l'implication ragusaine dans les affaires des pays de l'arrière-pays. Au début du XIVe siècle, les marchands de Venise, Florence et surtout Cattaro/Kotor sont bien représentés dans le commerce des métaux de Serbie, mais dès le milieu du siècle, les Ragusains les ont presque totalement remplacés et représentent la quasi-totalité du marché¹¹. Cette implication rapide et profonde des Ragusains dans les affaires commerciales des Balkans n'est pas sans soulever des critiques. Certains, comme le despote de Serbie Stefan Lazarević, tentent de prendre des mesures radicales face à la domination ragusaine sur le commerce des métaux dès leur sortie de la mine, afin de protéger les intérêts nationaux. De même, dans la première moitié du XVe siècle, constatant que l'exploitation des ressources minières commence à leur échapper, les rois de Bosnie tentent de contrôler l'exportation de l'argent en exigeant son estampillage (*bola*), en dépit des anciens traités et privilèges accordés aux Ragusains¹². Mais ces mesures n'ont pas de résultat durable, en raison de l'importance et de l'implication du relai ragusain dans le trafic de ces métaux.

2. *Le commerce des métaux entre Raguse et Venise*

⁹ *Libro di negozio Nicolo Luca Caboga 1426-1433*, d'après D. KOVACEVIC-KOJIC, "Trgovačka knjiga braće Kabužiča (Caboga) 1426-1433", *Spomenik SANU*, CXXXVII, 1999.

¹⁰ B. HRABAK, "Dubrovačko srebro u Italiji u Kataloniji u XIV, XV i XVI veku", *Istorijski glasnik*, 1-2- 1980, p.74.

¹¹ S. CIRKOVIC, "Production of gold, silver and copper in the central parts of the Balkans", *Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte*, in SCHNEIDER J. dir., Stuttgart, 1979, p.51.

¹² D. KOVACEVIC-KOJIC, *op. cit.*, p.256.

Une part importante des métaux transitant par Raguse a pour destination Venise. Le trajet Serbie-Raguse-Venise est ainsi effectué trois fois par an¹³, marque des liens commerciaux forts entre les deux républiques. Une partie des métaux ont pour destination l'Italie voisine, en particulier sa partie sud (Florence, Toscane, Pesaro, Ancône, Abruzzes, Pouilles, Marches, Sicile, où ils sont échangés contre du blé et autres céréales, denrées déficitaires dans la cité¹⁴), voire dans d'autres contrées plus lointaines comme en Catalogne ou en Orient. Mais l'essentiel est expédié vers Venise. Le livre de compte des frères Caboga indique que 93% de l'argent est exporté en Italie, dont 88% envoyés à Venise¹⁵. Là-bas, le prix de l'argent est fixé en raison de sa qualité et de son origine : d'après les Caboga, le plus coûteux et le meilleur argent viendrait de Serbie centrale et méridionale, puis vient celui de Srebrenica, et enfin celui de Bosnie centrale¹⁶. Le prix moyen fixé est d'environ 6,5 ducats d'or vénitiens par livre ragusaine (soit environ 328 grammes) d'argent-métal au début du XIVE siècle. Ce prix passe à environ 8 à 8,5 ducats d'or en 1370-1380, puis se stabilise au XVe siècle autour de 8 ducats, jusqu'à l'occupation ottomane de la Serbie et de la Bosnie. Ce coût varie également en fonction du type d'argent : une livre de *glama* contenant $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{4}$ d'or coûte 25-26 ducats, alors qu'une livre d'or revient entre 76 et 85 ducats¹⁷. Dans un contexte de pénurie européenne en ce qui concerne l'argent, le relai ragusain est donc essentiel pour Venise qui met la main sur une denrée recherchée, même si les prix peuvent s'avérer assez élevés. L'or pur, lui, est envoyé exclusivement vers Venise¹⁸. Cependant, les Vénitiens sont aussi intéressés par d'autres métaux, certes moins précieux mais aussi utiles. Le plomb amené à Raguse par les Bosniens et les Valaques est par exemple prisé des marchands de Venise : dans les 30 dernières années du XIVE siècle, ceux-ci en achètent presque 300 000 kg¹⁹. Les proportions de plomb arrivant à Raguse vont croissant, comme l'indiquent les archives de Dubrovnik : une seule expédition, en 1413, représente presque 86 000 kg, venant surtout d'Olovo, en Bosnie (*olovo* signifiant d'ailleurs *plomb*, au même titre que *srebro*, dans *Srebrenica*, veut dire *argent*)²⁰. Même si les Vénitiens l'achètent parfois directement sur la côte, la majorité du transport du plomb est assurée par les Ragusains. Le cuivre est également un des métaux les plus exportés, provenant souvent de Bosnie²¹. Plus anecdotiques sont le fer et le cinabre, exporté surtout entre 1440 et 1468²².

¹³ J. TADIC, "Privreda Dubrovnika i srpske zemlje u prvoj polovini XV veka", *Zbornik PFB*, X, 1968, p.529.

¹⁴ B. HRABAK, *op. cit.*, p.58-63 & 71-73.

¹⁵ Libro di negozio Nicolo Luca Caboga, d'après D. KOVACEVIC-KOJIC, "Trgovačka knjiga braće Kabužiča (Caboga) 1426-1433", *Spomenik SANU*, CXXXVII, 1999, p.367.

¹⁶ *Idem*.

¹⁷ V. VINAVER, "Prilozi istoriji plemeniti metala, cena i nadnica (Srednjovekoni Dubrovnik)", *Istorijski glasnik*, 1-2, 1960, p.77.

¹⁸ D. KOVACEVIC-KOJIC, "Les mines d'or et d'argent...", p.257.

¹⁹ B. KREKIC, *Prilog istoriji mletacko-balkanske trgovine XIV veka*, Belgrade, 1957, p.17.

²⁰ Archives de Dubrovnik, *Diversa Notariae*, 12, 15 décembre 1413, f.4.

²¹ Archives de Dubrovnik, *Diversa Cancellarie*, 22, 31 mai 1369, f.58; 17 août 1369, f.94; Ib. 23, 8 février 1371, f.3.

²² I.BOZIC, "Ekonomski i drustveni razvitak Dubrovnika u XIV-XV veku", *Istorijski glasnik*, 1949, p.50.

À Raguse, les Vénitiens jouissent de quelques privilèges : ce sont les seuls exonérés de vente imposée de 6% de la marchandise en nature depuis 1455 pour l'argent-métal en transit, celui-ci étant auparavant à hauteur de 10% du total (donc plus que pour le *glama*)²³. Preuve de l'attention de la commune ragusaine pour le commerce avec Venise, le métal y est souvent transporté par le brigandin municipal²⁴. Le transport est donc généralement assuré par Raguse, et même s'il arrive parfois que des navires vénitiens s'en chargent²⁵, cela reste des exceptions. De même, les Ragusains bénéficient à Venise d'une sorte de franchise tacite, montrant l'importance des métaux des Balkans dans le commerce international européen de l'époque : à Rialto, les autorités vénitiennes font souvent preuve volontairement d'un laxisme intentionnel à l'égard des Ragusains afin d'accroître le commerce d'argent dans la cité²⁶. Les Ragusains ont beau dominer largement le commerce des métaux dans l'intérieur des Balkans, la place majeure qu'a Venise dans l'expédition de ces denrées démontre bien que la Sérénissime est la première partenaire commerciale de Raguse, et la première à profiter de ce trafic, avantage non négligeable en période de déficit et de tarissement des filons miniers dans le reste de l'Europe. De plus, de nombreux Vénitiens disposent de terrains à Raguse, pour être au plus près des échanges : cependant, ceux-ci datent presque tous de la période de domination vénitienne. 22% des propriétés vénitiennes dans la cité ont été acquises entre 1280 et 1300, alors que 68% l'ont été entre 1301 et 1350. Une fois Raguse indépendante, seuls les 10% restants d'acquisitions de terrains par des Vénitiens ont été effectués, sur l'ensemble de la seconde moitié du XIVe siècle²⁷. Malgré des périodes de crise, tout en étant sous protection hongroise, Raguse se tourne donc souvent vers Venise pour l'importance vitale de son commerce. Elle n'hésite pas à se rapprocher d'elle en cas de menace, surtout lorsque le royaume de Serbie commence à s'agrandir.

B) Des échanges plus lointains

Le commerce des denrées provenant du pourtour adriatique permet également de mettre en relation avec la Sérénissime d'autres États, souvent plus lointains, et dont les échanges profitent à Venise. La péninsule balkanique aidée par sa géographie fait également parfois office de carrefour commercial, les ports de la côte recevant des marchandises venant de bien plus loin que les petits

²³ M. DINIC, "Dubrovačka kovnica u 1422 godina", *Istorijski glasnik*, 1976, p.81-90.

²⁴ B. HRABAK, *op. cit.*, p.66.

²⁵ ASV, SM, 48, 2 août 1409, f.95; fait mention d'un des rares transports assurés par les Vénitiens : *Cum pridie fuerit captum in isto consilio et mandatum galeis nostris culphy quod deberent ire Ragusium et levare argentum illud quod ibi erat conducendum Venetias* ("La veille, il a été décidé dans ce conseil et ordonné à nos galères qu'elles devaient aller à Raguse et chercher l'argent qui était là pour le conduire à Venise").

²⁶ B. BOJOVIC, *op. cit.*

²⁷ B. KREKIC, *op. cit.*, p.61.

royaumes de l'arrière-pays. Si les matériaux de construction, en premier lieu le bois et la pierre, sont principalement utilisés directement par la commune, pour des travaux de construction (y compris de construction navale), de rénovation ou de consolidation, une partie des marchandises n'est pas conservée indéfiniment à Venise. Elle y est revendue et redistribuée, participant ainsi à la richesse et au développement commercial de la République.

En premier lieu, quelques marchandises sont directement envoyées à l'étranger. C'est surtout le cas pour Raguse qui, n'étant pas contrainte par l'obligation d'escale à Venise, peut expédier du métal vers l'Orient (Syrie, Égypte, Asie mineure, et dans d'autres contrées) ou le vendre à des marchands venus de l'ouest, Génois, Florentins et Catalans, surtout au XVe siècle²⁸. Mais ces exportations restent très faibles, Venise catalysant l'immense majorité du flux commercial ragusain, surtout en ce qui concerne les métaux. Pour ce qui est d'autres marchandises, le commerce est un peu plus libre : nombre d'animaux de boucherie de Croatie, Bosnie et Serbie transitent par les ports dalmates où ils sont vendus et échangés²⁹. Ces ventes attirent de nombreux marchands, parfois venant de contrées lointaines. Ainsi, lors de la période d'affluence maximale des marchés d'Istrie, en été, entre la moisson et les vendanges, les marchands désireux d'acheter ne viennent pas seulement de la région, mais de toute la partie sud de l'Europe centrale, voire de plus loin. Les Vénitiens sont bien entendu les plus représentés, tout comme les Slaves, qu'ils soient locaux ou venus d'autres lieux des Balkans occidentaux, mais sont également présents des Hongrois et des Allemands³⁰. Cette affluence témoigne de l'intérêt qu'éveillent les marchandises des Balkans chez les étrangers, venus parfois de loin. Venise, à la charnière entre la Méditerranée et l'Europe centrale et le monde germanique *via* les cols alpins non loin, en profite grandement. Dès le premier tiers du XIIIe siècle, le gouvernement vénitien accorde aux nombreux négociants allemands venus du Saint-Empire un bâtiment, le *Fondaco dei Tedeschi* (*comptoir des Allemands*), près de Rialto, afin de faciliter le commerce avec eux, et également pour davantage surveiller la contrebande et le marché noir³¹. A la fois entrepôt et lieu de résidence, c'est de là que les métaux des mines de Serbie et Bosnie, par exemple, sont envoyés dans l'Empire au moment où les mines de ce dernier, jusqu'alors très productives, commencent à voir leurs filons s'épuiser. Il est intéressant d'ailleurs de constater que l'un des négociants allemands de Venise inspirant la fondation du *Fondaco*, le banquier munichois Bernardus Teonicus, était lui-même marchand de métaux précieux. Sa fortune lui permet de prêter à de nombreux princes allemands, de se lier avec le patriarche d'Aquilée, de participer au

²⁸ B. BOJOVIC, *op. cit.*, voir aussi B. HRABAK, *op. cit.*

²⁹ ASV, *Deliberazioni del Maggior Consiglio*, III, 21 mai 1284, p.76; SM, reg.17, 14 mars 1335, f.5v.

³⁰ ASV, *SMar*, reg.4, 11 septembre 1451, f.86v.

³¹ Voir P. BRAUNSTEIN, *Les Allemands à Venise (1380-1520)*, Rome, 2016.

financement de la Troisième Croisade par Frédéric Barberousse... Son testament (1213) nous apprend par exemple que, au vu de son patrimoine immense, Venise a besoin de lui au XIII^e siècle pour fournir or de Hongrie et argent de Bohême³². Aux XIV^e et XV^e siècles, c'est de là que les Allemands se fournissent en métaux venus des Balkans, comme en témoignent les comptabilités d'une société commerciale de Nuremberg à la fin du XIV^e siècle³³. Venise est donc une plaque tournante du commerce européen, dans lequel les produits venus des côtes balkaniques de l'Adriatique et de leur arrière-pays ont une place importante.

La Hongrie et l'Europe centrale font également partie de ce système d'échanges, du moins lors des périodes de paix entre les nombreuses guerres qui l'opposent à Venise pour le contrôle de la Dalmatie. Ainsi, le bétail, élevé dans les vastes plaines de Pannonie, y est parfois expédié lors des périodes de manque. La zone d'influence des ports dalmates dépasse donc les Alpes Dinariques et les royaumes de Bosnie et de Serbie, puisque de la viande hongroise se retrouve parfois dans les boucheries vénitiennes.

D'autres apports sont plus anecdotiques : les minerais de Slovaquie par exemple arrivent parfois jusqu'à Rialto en passant par la filière ragusaine, même si généralement, ce sont plutôt les métaux des Balkans qui sont envoyés dans cette région minière, où ils aident à pallier le déficit de production. Encore une fois, ce sont les Ragusains qui sont majoritairement présents dans ce commerce par voie terrestre. Certains s'aventurent même jusqu'en Transylvanie et en Pologne pour acheter minerais, sel et ambre et les ramener à Raguse pour les vendre. Mais ces expéditions sont peu nombreuses, mal documentées, et d'une valeur presque nulle dans l'ensemble du commerce ragusain.

Nous pouvons alors nous questionner sur la réelle profondeur de l'*hinterland* des ports de l'Adriatique. Se limite-t-il seulement aux Alpes Dinariques ou aux petits États qui se situent de l'autre côté ? L'implication des Ragusains créant de véritables colonies dans les districts miniers de l'intérieur des terres dans le but d'expédier leurs marchandises sur la côte permet de confirmer cette affirmation. Tout comme l'importance que représentent ces exportations (en grande partie maritimes une fois à Raguse) pour les royaumes enclavés de Serbie et Bosnie, comme les liens directs ou indirects -par l'intermédiaire de Raguse- forts qui les unissent à Venise, nous pouvons étendre la profondeur de l'*hinterland* au moins jusque-là. Mais la façade maritime adriatique possède une aire d'attraction qui peut s'avérer bien plus vaste encore, attirant occasionnellement

³² E. CROUZET-PAVAN, *Venise triomphante. Les horizons d'un mythe*, Paris, 1999, p.168-169. Voir aussi P. BRAUNSTEIN, *op.cit.*

³³ P. BRAUNSTEIN, "Relations d'affaires entre Nurembergeois et Vénitiens à la fin du XIV^e siècle", *Mélanges de l'École française de Rome, Moyen Âge*, Rome, 1964.

négociants et marchandises de Hongrie, d'Allemagne ou d'Europe centrale. Venise a su se placer au carrefour de tous ces échanges en parvenant à commercer les ressources tirées de la petite région -à l'échelle européenne- qu'elle clame dominer, le golfe de l'Adriatique.

L'espace adriatique est une interface maritime mettant en relation des aires culturelles différentes et faisant le lien entre Italie, Balkans, Europe du sud-est et Europe centrale. Italiens, Slaves, Hongrois, et marchands étrangers se rencontrent dans cette région, en particulier par l'intermédiaire de Venise. La Sérénissime est la principale puissance de la région, à tel point que les Vénitiens considèrent toute la mer comme étant leur possession, non seulement en raison de la puissance de la flotte militaire et commerciale de leur cité, mais aussi de par sa domination sur les cités de la côte, qui sont autant de refuges, d'étapes et de marchés, en Dalmatie et en Istrie. Cependant, il convient de remettre en question la totale hégémonie vénitienne sur la mer aux XIV et XVe siècles : si la cité domine effectivement le commerce local, celui-ci peut être mis à mal par les confrontations géopolitiques et l'ascension d'États puissants, attirés par les potentialités qu'offre le golfe, au premier lieu desquels la Hongrie, et, plus tard, l'empire ottoman. De plus, Venise peut montrer quelques difficultés à lutter contre la contrebande, le détournement et le marché noir, en dépit des lois qui imposent le contrôle des marchandises à Rialto.

L'Adriatique n'est pas seulement un lieu de passage pour rejoindre le reste du bassin méditerranéen : elle représente aussi un intérêt commercial de par les nombreuses ressources naturelles qui, exploitées et vendues, se retrouvent sur les marchés européens. Si la côte est riche en bois, pierres et cultures méditerranéennes, l'arrière-pays, au-delà des montagnes, dispose de vastes espaces utiles à l'agriculture, l'élevage, et surtout de nombreuses mines d'argent et d'or. Bien que ceux-ci échappent au contrôle direct de Venise, les marchandises qui y sont tirées sont en grande majorité envoyées vers la côte, où elles sont destinées à être transportées à Venise. L'*hinterland* des ports vénitiens de la côte dalmate est donc assez profond, atteignant la Bosnie et la Serbie, allant parfois plus loin, jusqu'en Hongrie. Dans ce processus d'échanges, des relais sont parfois utilisés, en premier lieu les marchands de la cité de Raguse, qui permettent de faire le lien entre l'arrière-pays minier et les marchés de Venise. De là, ces marchandises sont diffusées dans toute l'Europe, jusqu'en Allemagne et au-delà. L'espace adriatique est donc non seulement un lieu de passage pour la flotte vénitienne qui part vers ses colonies d'Orient ou d'Égée, mais il présente également un intérêt commercial dont Venise sait faire bon usage pour s'affirmer sur les marchés européens.

Il faut néanmoins remarquer que ces espaces sont exploités par de nombreux acteurs, tous prenant part d'une façon ou d'une autre au commerce vénitien dans l'Adriatique. En effet, ce trafic permet également des déplacements humains, dans un sens ou dans l'autre, et Venise en profite pour tirer davantage de puissance commerciale.

PARTIE II : LES HOMMES ACTEURS DES ÉCHANGES ENTRE VENISE ET LA CÔTE BALKANIQUE DE L'ADRIATIQUE

I. De Venise vers la péninsule balkanique

L'ouest des Balkans, à l'époque médiévale, attire de nombreux étrangers, motivés par les potentialités commerciales, voire parfois appelés pour aider au développement local. C'est le cas des mineurs saxons venus en Serbie sous le règne de Stefan Uroš II Milutin à la fin du XIII^e siècle, voire peut-être même de Uroš Ier (1243-1276). Même si leur installation dans les Balkans entre dans le cadre plus général de la *Drang nach ¹Osten* (la *Marche vers l'Est* de populations allemandes hors du Saint-Empire pour s'installer en Europe centrale et de l'est, des pays baltes à la Transylvanie) initiée au siècle précédent, elle joue un rôle prépondérant dans le développement du commerce des ressources des Balkans. De la même façon que des mineurs bavarois et rhénans ont créé des colonies autour de Kutná Hora en Bohême sur la demande du roi Ottokar II, les Saxons de Serbie sont à l'origine de l'exploitation des mines du pays, le gèrent, les développent, font part de leur savoir aux locaux, laissent des techniques et du vocabulaire précis². Les marques de la présence de ces étrangers sont très fortes, y compris près de deux siècles après leur venue, puisque les codes miniers serbes du règne du despote Stefan Lazarević (1389-1427) sont des copies conformes des codes miniers saxons. Les Vénitiens qui s'installent sur la côte ne sont donc pas les seuls à s'aventurer dans la région pour en exploiter et commercialiser les ressources, mais sont parmi ceux qui donnent aux marchandises des Balkans le plus grand intérêt de par leur trafic. Si nous nous concentrons d'abord sur les marchands vénitiens, il paraît intéressant d'évoquer également les autres acteurs du commerce, qui, venus de Venise, jouent un rôle dans les échanges.

A) Marchands et négociants

¹ B. BOJOVIĆ, "Entre Venise et l'Empire Ottoman, les métaux précieux des Balkans (XV^e-XVI^e siècle)", *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2005, 6.

² Voir M. NYSTAZOPOULOU-PÉLÉKIDOU, "Mouvements de population, migrations et colonisations en Serbie et en Bosnie (XII^e-XV^e siècle)", in *Chemins d'outre-mer : Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Paris, 2004, p.607-618.

Les marchands vénitiens descendent le long de la côte adriatique pour rejoindre la Méditerranée et commercer depuis au moins le IXe siècle. L'essor commercial vénitien dans la région commence réellement autour de l'an Mil, à partir du moment où la menace représentée par les Narentins est éliminée et que la navigation se fait plus sûre au fur et à mesure que la piraterie diminue, même si elle ne disparaît jamais vraiment. Facilité par les accords passés avec l'empereur byzantin au XIe siècle, le commerce vénitien dans l'Adriatique bat son plein à partir de ce moment, les Vénitiens utilisant le golfe pour rejoindre les marchés de Méditerranée. Avec la popularisation des contrats de *colleganza* à partir de la deuxième moitié du XIIe siècle, les associations entre créditeurs et emprunteurs (*commenda*) permettent de lier les fournisseurs de marchandises avec les capitaines de navires et les négociants pour assurer le maintien du commerce à grande échelle³.

Environ trois quarts du capital investi dans une association en *colleganza* le sont par les fournisseurs, le quatrième étant pris en charge par le marchand qui se charge de transporter et de vendre les denrées à l'étranger. Cette association dont les conditions sont fixées par écrit permet de répartir les risques et potentiellement de multiplier les revenus. A l'aide de ce système et de son application dans l'espace adriatique, certaines personnalités connues du milieu des marchands vénitiens se forment une première réputation en traitant entre l'Italie et les Balkans. Certes, la relative proximité de tous les ports du golfe de l'Adriatique avec Venise et le fait que nombre d'entre eux soient contrôlés par la cité en appartenant au *Stato da Mar* pourrait laisser penser que les jeunes négociants les plus inexpérimentés et les marchands les plus modestes forment la majorité des commerçants de la région. Sa situation géographique donnerait plus de sécurité aux investisseurs, alors que le commerce lointain serait davantage confié aux marchands plus riches et avec plus d'expérience. Même si cela est effectivement le cas, certaines figures vénitiennes connues du négoce à grande échelle et concernant de grandes quantités de marchandises sont également présentes dans la région et continuent d'y voir une potentielle source de richesse⁴.

Vers la fin du XIVe siècle, ce système laisse peu à peu place à l'apparition de sociétés commerciales à proprement parler qui profitent de la répartition des comptoirs sur tout le long des côtes méditerranéennes -et par conséquent adriatiques- pour nouer des liens plus forts avec les marchés étrangers, ainsi qu'un contrôle accru. Ces sociétés échappent parfois au contrôle des autorités, d'où le fait que l'on se rabat sur la famille pour pouvoir les surveiller. Souvent les frères reprennent la compagnie de leur père : cette association sans contrat est alors considérée comme

³ Pour les *colleganze* et les systèmes d'association marchande à Venise et en Italie, voir F. FRANCESCHI et I. TADDEI, *Les villes d'Italie du milieu du XIIe siècle au milieu du XIVe siècle : économies, sociétés, pouvoirs, cultures*, Levallois-Perret, 2005.

⁴ E. CROUZET-PAVAN, *Venise. Une invention de la ville*, Paris, 1997, p.196.

une *fraterna societas*, une *société fraternelle*, dans laquelle chacun est garant de l'autre et du bon déroulement de ses affaires. Le système de société prévaut durant le dernier siècle du Moyen Âge et concerne l'ensemble de l'espace d'action des commerçants vénitiens, y compris la façade adriatique des Balkans⁵.

Si les marchands vénitiens fréquentent assidûment les côtes de l'Adriatique, ces derniers sont assez peu présents dans les terres. Ils sont assez peu nombreux par exemple dans les districts miniers de Serbie et de Bosnie, alors qu'ils sont les principaux bénéficiaires des richesses que l'on en tire. Au contraire des Ragusains, qui forment de véritables colonies de centaines de personnes dans ces régions et sont spécialisés dans le négoce et l'échange des métaux avec Venise. Les rôles restent alors bien définis. Le fait que les marchands vénitiens n'empiètent pas sur le secteur de leurs homologues ragusains permet de garder des relations cordiales entre ces deux groupes et d'assurer le bon maintien des échanges entre les deux cités et les petits royaumes balkaniques, chacun conservant sa place et en tirant des avantages. Le monopole des marchands vénitiens est donc loin d'être total, surtout dans l'arrière-pays, et ceux-ci doivent pouvoir faire confiance et compter sur les Ragusains pour faire extraire et transporter l'argent jusqu'à Rialto. Cela ne signifie pas que les marchands vénitiens n'avaient aucun lien avec l'intérieur des terres balkaniques : ce fut le cas jusqu'à la Quatrième Croisade. Mais dès le XIV^e siècle, en raison des conflits avec la Hongrie et de l'indépendance de Raguse, les négociants de Venise ont tout intérêt à rester concentrés sur la côte et laisser le trafic dans l'*hinterland* aux mains de leurs homologues et partenaires ragusains, bosniaques ou serbes, avec lesquels ils peuvent traiter ensuite⁶.

Sur la côte, les marchands de Venise restent présents, la plupart des ports notables faisant partie du *Stato da Mar* sous domination de la cité. Mais cela ne les empêche pas d'être toujours présents à proximité des marchés locaux. Ainsi, à Raguse, la présence vénitienne se remarque dans la possession de biens immobiliers dans la cité : les propriétés et terrains possédés par des Vénitiens sont acquis à 22% entre 1280 et 1300, alors que la période 1301-1350 voit prendre place 68% des acquisitions par ces derniers. Certes, la grande majorité des acquisitions vénitiennes ont eu lieu avant la guerre contre la Hongrie, à l'époque où la cité était toujours sur tutelle de la Sérénissime. Mais les 10% restants acquis dans la deuxième moitié du XIV^e siècle montrent bien que les Vénitiens n'abandonnent pas totalement la côte dalmate et continuent à s'y installer pour utiliser

⁵ Voir F.C. LANE, "Family Partnerships and Joint Ventures in the Venetian Republic", *Journal of Economic History*, 4, 1944, p.178-196.

⁶ Voir G. ORTALLI, *Beyond the Coast. Venice and the Western Balkans: the Origins of a Long Relationship*, Vienne, 2009.

les grands ports comme des marchés⁷. Les marchands vénitiens sont vus comme étant ceux pouvant redistribuer les denrées des Balkans à une échelle internationale. La place centrale que Venise occupe dans l'Adriatique et dans le réseau d'échanges européens de l'époque et offre une ouverture à un marché si grand que les Balkaniques doivent faire confiance aux Vénitiens pour réussir à l'infiltrer. Mais les rares mentions des navires de marchands vénitiens qui font du commerce de métaux directement avec Raguse montre bien que, selon les marchandises, la division des tâches est bien respectée : ils laissent la plupart du temps le soin aux Ragusains de s'occuper du transport des métaux, ce qui fait de ces interventions de négociants vénitiens des événements assez exceptionnels. Cette tâche est davantage l'apanage des transporteurs et commerçants des Balkans et de Raguse en particulier.

Les marchands originaires de Venise fréquentent tôt les côtes balkaniques de l'Adriatique et parviennent rapidement à s'y imposer, notamment grâce au rôle central de leur cité dans les échanges internationaux et du prestige dont jouissent ses ressortissants. A contrario, les marchands vénitiens restent bien peu présents dans l'intérieur des terres, du moins bien moins que durant les XIIe et XIIIe siècles, préférant se concentrer sur la côte et laisser l'apanage de l'*hinterland* aux locaux ou aux Ragusains. Ceux-ci sont déjà plus proches culturellement des Serbes et des Bosniaques, et qui ont par tradition l'habitude de voyager vers les terres pour veiller à l'extraction des métaux et surtout à en acheter. Cependant, même malgré la quasi-indépendance de la cité ragusaine au XIVe siècle, les Vénitiens continuent un peu à s'installer dans la région pour être au plus près des échanges avec leurs homologues.

Soulignons cependant les marchands ne sont pas les seuls à entreprendre le voyage depuis Venise vers les Balkans et ses colonies de l'Adriatique dans l'espoir de s'enrichir eux et leur cité : de nombreux artisans vont ainsi trouver un nouveau foyer dans la région, tandis que les politiques locales et les représentants du pouvoir vénitien tentent d'allier pratique politicienne et intérêts commerciaux.

B) Les acteurs vénitiens secondaires du commerce dans les Balkans

Parmi les Vénitiens se rendant dans l'ouest des Balkans pour des raisons d'affaires, beaucoup sont des artisans qui profitent des routes et des concurrences commerciales pour s'enrichir en

⁷ B. KREKIC, "Venezia e l'Adriatico", in G. ARNALDI, G. CRACCO & A. TENETI dir., *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Rome, 1996, p.61.

s'expatriant pendant un temps plus ou moins long. Les cités d'outre-mer servent parfois à la formation à la fois des débutants dans les métiers afin d'apprendre et se perfectionner, comme Venise l'est pour certains Balkaniques. Elles voient également s'installer quelques maîtres dans leurs métiers qui mettent à profit leur savoir en s'implantant plus ou moins durablement au sein de la communauté locale, pour pratiquer leur art et s'inscrire dans les rapports commerciaux avec la métropole Venise, leur ancienne ville. L'outre-mer peut aussi être une destination choisie par les artisans vénitiens pour exercer leur métier en profitant des avantages des colonies. Par exemple, parmi les nombreux verriers de l'île vénitienne de Murano, certains décident de quitter la ville et de s'installer dans les territoires du *Stato da Mar* : en Crète, en Albanie ou en Dalmatie au XIV^e siècle puis en Allemagne et Hongrie au XV^e siècle, et notamment à Constantinople et surtout à Raguse qui est elle aussi productrice de verre et qui compte sur les maîtres verriers vénitiens nouvellement arrivés pour apprendre et concurrencer la Sérénissime. Ces expatriations répondent à une raison en particulier : la crise de l'emploi qui touche le secteur, et la volonté d'échapper au contrôle de la main-d'oeuvre "non immatriculée"⁸. D'où le fait que les verriers vénitiens ayant quitté Murano sont parfois remplacés par des apprentis verriers, exilés venus des Balkans, qui eux cherchent un emploi. C'est ainsi qu'en Adriatique se croisent des marchandises en verre faites par des Balkaniques à Venise et par des Vénitiens dans les Balkans.

Les institutions politiques vénitiennes dans les territoires du *Stato da Mar* sont également à compter parmi les acteurs jouant un rôle dans les rapports commerciaux entre la ville et la côte adriatique des Balkans, notamment de par les différentes décisions influençant le déroulement des échanges. Par exemple, à Capodistria, la date d'élection du podestat a été avancée pour permettre aux nouveaux magistrats de profiter du marché afin de constituer leurs réserves⁹. Cela démontre bien l'importance de ces marchés pour les communautés des colonies vénitiennes et de l'influence bénéfique qu'ils peuvent avoir sur le commerce. L'affluence maximale des ports d'Istrie est atteinte l'été, dans la saison creuse d'avant les moissons et jusqu'à la période des vendanges, saison où les affaires commerciales battent leur plein et où les étals attirent de nombreux marchands : Vénitiens, mais aussi Slaves, et des négociants venant de plus loin encore, comme les Allemands¹⁰. L'attraction exercée par ces marchés est donc très grande et amène à leur fréquentation par un nombre important d'étrangers, avec l'aide des gouvernants locaux, ce qui permet de faire rayonner les institutions commerciales des colonies vénitiennes à grande échelle. Cela est d'autant plus marquant que le poste de podestat est prisé au vu de l'opportunité qu'il offre dans une carrière, plusieurs anciens podestats des colonies étant devenus doges à partir du XIII^e siècle, y compris

⁸ E. CROUZET-PAVAN, *Le Moyen Âge de Venise. Des eaux salées au miracle des pierres*, Paris, 2015, p.541

⁹ ASV, *SM*, reg.54, 3 mars 1423, f.91r., d'après F. FAUGERON, *Nourrir la ville*, p.385.

¹⁰ ASV, *SMar*, reg.4, 11 septembre 1451, f.86v., d'après F. FAUGERON, *Idem*.

dans les villes qui sont réticentes à la domination vénitienne, comme Zara (Pietro Ziani, Michele Morosini qui furent comtes de Zara), ou même Raguse, même si cette dernière se détache de la tutelle de Venise au XIV^e siècle¹¹.

Ce genre de décisions politiques influe sur les échanges, même si elles se font parfois de manière illégale. Le laxisme quant au contrôle des marchandises dont font parfois preuve les autorités vénitiennes à Rialto à l'encontre des marchands ragusains en est la preuve. L'emprise étatique vénitienne sur l'activité commerciale de la ville, notamment à Rialto, est conditionnée par une réglementation contraignante, permettant entre autres de fructueux bénéfices sur les taxations des marchandises déchargées¹². En dépit de cette surveillance et de l'obligation de contrôle et de taxation des marchandises imposée à tous, l'exception tacite faite pour le cas de beaucoup de négociants ragusains démontre bien le rôle que jouent certains représentants politiques vénitiens dans la facilitation du commerce. Les Vénitiens sont conscients que leur cité perd certes des profits tirés de l'imposition des denrées, mais elle gagne en s'assurant la confiance et en fidélisant des partenaires commerciaux d'importance. Ces derniers savent qu'ils échapperont à des prélèvements qui se seraient ajoutés à ceux déjà effectués à Raguse avant leur départ.

D'autres rôles sont joués par des représentants de la cité, dont le rôle dépasse celui du simple commerce. Au moment de l'avancée ottomane dans l'ouest des Balkans à partir des années 1450, en particulier en Grèce et en Albanie, de plus en plus de positions vénitiennes de l'Adriatique sont menacées par les Turcs. D'après Marino Sanudo, contemporain des événements, le recteur vénitien de Cattaro/Kotor demande une aide d'urgence au Sénat face à son impossibilité à accueillir tous les réfugiés, notamment Albanais : il appelle à de nouveaux arrivages d'approvisionnement transportés par des navires marchands, et également la venue d'un médecin, d'un maître d'école et d'un chancelier pour faciliter le rapatriement¹³. Si ces individus ne sont pas des marchands et ne jouent pas un rôle commercial, leur présence montre l'intérêt que porte Venise à la préservation et la protection de ces colonies d'outre-mer et à leur commerce. Ils empruntent les mêmes routes que celles utilisées par les navires d'approvisionnement, chargés de denrées destinées à être distribuées aux fuyards. Ces mêmes denrées sont parfois produites par eux-mêmes et qui ont été envoyées à

¹¹ E. CROUZET-PAVAN, *Venise. Une invention de la ville*, Paris, 1997, p.200.

¹² E. CROUZET-PAVAN, *Venise triomphante. Les Horizons d'un mythe*, Paris, 1999, p.134.

¹³ M. SANUDO, *I Diarii*, t.3, 1989, p.88. En ce qui concerne la cité toute proche de Budva, située elle aussi sur la côte monténégrine, elle subit d'après Sanudo un sort encore plus terrible, la ville étant assiégée par les Turcs et le port encerclé par une palissade sur laquelle sont fixées des têtes empaillées, bloquant plus de 200 familles à l'intérieur de la vieille ville. Les autorités métropolitaines réagissent trop tard et ne prennent comme décision que de ne pas laisser les rapatriés s'approcher de la lagune, *Ibid.*, p.1567; voir aussi B. DOUMERC, "Les Vénitiens confrontés au retour des rapatriés de l'empire colonial d'outre-mer (fin XV^e-début XVI^e siècle)", in M.BALARD & A.DUCCELLIER dir., *Migrations et diasporas méditerranéennes (Xe-XVI^e siècles)*, Paris, 2002, p.375-398.

Venise, comme dans le cas du blé des plaines fertiles du sud et du nord de l'Albanie, autour du lac de Scutari/Shkodër, à environ 70 kilomètres de Cattaro.

Les marchands vénitiens sont, logiquement, les premiers acteurs des relations commerciales entre la ville et les Balkans. Leur rôle est central dans les échanges entre la métropole et ses colonies de l'Adriatique. Ils ne sont pas les seuls, Ragusains, Hongrois, Génois, Florentins, Catalans étant parmi les plus importants sont également présents et impliqués dans les échanges de la région. Néanmoins les Vénitiens continuent de dominer l'activité commerciale du golfe, et à s'y imposer comme ses principaux négociants. Ils s'implantent notamment dans les cités de la côte, y compris celles échappant au contrôle direct de Venise, comme Raguse, et, en dépit des conflits qui ravagent la région à l'époque, parviennent à s'y maintenir quelque temps. Ils sont par contre bien moins présents à l'intérieur des terres. Si certains atteignent la Hongrie, la plupart restent sur la côte. Ce sont davantage les Ragusains qui sont présents dans l'arrière-pays, en particulier près des cités minières de Serbie et Bosnie où ils fondent de véritables petites colonies de négociants de plusieurs centaines d'individus.

Quelques autres acteurs jouent un rôle important dans les relations commerciales : certains artisans choisissent également la direction des colonies des Balkans pour travailler, apprendre, ou échapper aux contraintes de la justice vénitienne, afin de participer à leur manière au commerce local avec la métropole. Mais le rôle des marchands ne peut être complété sans une préparation préalable par les hommes d'États vénitiens. Les institutions vénitiennes et leurs représentants dans les colonies fixant les règles permettent de faciliter les relations commerciales en leur donnant une législation et un code de conduite à respecter. Ceci n'est pas toujours le cas de la part des officiels vénitiens qui, en dépit des règles strictes, se montrent parfois volontairement laxistes lorsque cela peut servir à faciliter le commerce -en particulier avec Raguse- et à fidéliser des partenaires commerciaux. De plus, entre les marchands et les représentants d'institutions politiques, les notables vénitiens peuvent participer aux liens avec les colonies de l'Adriatique, permettant entre autres la redistribution des marchandises de l'empire colonial, y compris celles provenant de marchés locaux.

Après avoir étudié les acteurs vénitiens jouant un rôle dans les échanges avec les Balkans, il convient d'analyser l'effet inverse : les cas des Balkaniques qui se rendent à Venise pour diverses raisons liées au commerce. Nous attardant tout d'abord sur les marchands, puis sur les profils des autres Balkaniques rejoignant la ville.

II. Les déplacements des populations balkaniques vers Venise

Le trajet Venise-Balkans s'effectue aussi en sens inverse, de la part d'habitants de la côte adriatique et de son arrière-pays motivés par des raisons économiques liées au commerce avec la République. Ces déplacements se font d'après plusieurs échelles de temps et d'espace. On y trouve par exemple des éleveurs et transporteurs valaques itinérants qui rejoignent les cités côtières inféodées à Venise et n'y restent que quelques semaines au plus pour écouler leur marchandise; ou bien les Dalmates quittant pour de longues années -si ce n'est définitivement- leur pays natal pour s'installer dans les quartiers occupés par leur diaspora dans le *sestiere* de Castello. Là, ils se font relais des intérêts de leur communauté auprès des autorités vénitiennes. Entre ces deux extrêmes, une multitude d'hommes exerçant des métiers souvent liés de manière indirecte au développement commercial vénitien (ou ne restant que dans la dimension logistique et pratique de ce commerce) joue un rôle dans la consolidation de la puissance économique de Venise. En plus des marchands, c'est le cas des artisans, des marins, des navigateurs, voire des soldats qui créent, transportent, protègent des marchandises vouées aux intérêts du marché vénitien. A ceux-là, il faut ajouter les nombreux réfugiés qui, à partir des années 1430, quittent la Dalmatie et ses alentours, fuyant l'avancée des Turcs ottomans, et se retrouvent par milliers à Venise où ils s'installent et contribuent parfois à faire tourner le commerce local. De la même façon, les échanges dans les colonies sur la côte adriatique comme dans la métropole attirent des marchands étrangers, dont l'origine est souvent bien plus lointaine. Ils lui permettent de créer des réseaux commerciaux internationaux profitant à Venise et grâce aux ressources tirées de la région balkanique. Les denrées y participent grandement.

A) Marchands et négociants étrangers à Venise et dans les territoires vénitiens d'Outre-Mer

Les échanges commerciaux dans l'Adriatique convoquent de nombreux acteurs différents, dont tous ne sont pas des marchands, mais chacun ayant son importance à des échelles différentes. La diversité de ces acteurs est peut-être encore plus grande dans les Balkans qu'à Venise, au plus près de l'origine des denrées échangées. Ainsi, les marchandises que l'on retrouve à Rialto proviennent d'une longue chaîne d'échanges, après être passées de mains en mains. A l'origine de ces exportations se trouvent généralement des acteurs locaux, point de départ des envois vers Venise. Par exemple, les créances des bouchers vénitiens nous donnent des indications quant aux éleveurs qui leur fournissent le bétail voué à être transformé en viande et vendu : les éleveurs balkaniques

de l'arrière-pays de l'Adriatique sont bien représentés, notamment ceux des actuelles Bosnie, Monténégro et Kosovo¹⁴. Ainsi, sur les huit créanciers associés au boucher vénitien Nicolò de Vido, trois proviennent de ces régions montagneuses. Dans ce cas, les contrats entre éleveur et boucher montrent un lien direct entre les deux partis, dont l'intermédiaire est assuré par les marchands et les transporteurs de bétail. Même s'ils se déplacent rarement vers la côte et encore moins jusqu'à Venise, les éleveurs des Balkans jouent un rôle phare dans l'envoi de marchandises vers Rialto. Ils y sont liés par contrats à des bouchers locaux qui, dans ce cas, leur doivent de l'argent. Ceci montre par ailleurs qu'il s'agit là bien plus d'une association commerciale volontaire entre deux acteurs d'une situation d'exploitation forcée des ressources pour le compte de Venise, d'autant plus que les éleveurs en question proviennent de régions échappant au contrôle direct des Vénitiens.

Le transport est assuré par des locaux, les exploitants en personne ou des intermédiaires. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer les Valaques (ou Aroumains, "Morlaques" pour ceux peuplant l'arrière-pays de l'Herzégovine et dont le nom signifie *Valaques de la mer* car proches de l'Adriatique), peuple latinophone semi-nomade pratiquant la transhumance dans toute la péninsule balkanique, de la Bulgarie et de l'actuelle Roumanie jusqu'à la Bosnie et la Croatie. Organisés en clans sur un modèle quasi-guerrier, ces éleveurs gagnent parfois de l'argent en vendant leurs bêtes ou en transportant des marchandises pour le compte des négociants de la côte adriatique. C'est parfois le cas en ce qui concerne le bétail, mais aussi les métaux comme nous l'avons déjà dit, avec le convoi de plus de 300 chevaux chargés de plomb d'Olovo qui arrive en 1403 à Raguse depuis la Bosnie et guidé par des Valaques engagés pour l'occasion¹⁵. Ces relais participent également à l'acheminement des denrées vers Venise et s'avèrent indispensables. Dans le cas des Valaques, il s'agit d'une main-d'oeuvre occasionnelle mais efficace, peu onéreuse et, si elle n'est pas la plus fiable, a comme mérite de bien connaître les routes à emprunter pour rejoindre les marchés de la côte. Leur activité principale consiste en effet à arpenter les chemins de montagne pour guider leurs troupeaux vers les pâturages. Ce sont donc des acteurs de choix dans le processus d'échanges entre les Balkans de l'intérieur des terres et Venise. Même s'ils préfèrent porter leurs bêtes vers des ports non vénitiens, choisissant davantage Raguse d'où les animaux pourront être revendus à destination de l'Italie¹⁶.

¹⁴ ASV, *PBec*, b.1, capit.1, 13 mai 1418, f.18r., d'après F. FAUGERON, *Idem*.

¹⁵ Archives de Dubrovnik, *Reformationes*, 32, 24 août 1403., d'après D. KOVACEVIC-KOJIC, *Les mines d'or et d'argent*

¹⁶ ASV, *SMar*, reg.1, 10 novembre 1448, f.66v.

Dans de nombreux cas, le transport vers Venise est assuré par des locaux pour le compte de leur cité, se rendant directement sur les marchés de Rialto. L'exemple le plus probant est celui des Ragusains, dont la cité s'émancipe de la tutelle vénitienne au cours du XIV^e siècle. Si les métaux sont parfois achetés à Raguse et ramenés en métropole par des Vénitiens, il n'est pas rare que ce soit les Ragusains eux-mêmes qui font la route vers le nord pour revendre leurs produits. L'importance des négociants en métaux ragusains à Venise est telle que c'est leur brigantin municipal qui en assure le transport jusqu'à Rialto¹⁷, preuve de l'attachement qu'ont les marchands de la cité dalmate pour leur ancienne dominatrice. Le fait que le brigantin municipal fasse régulièrement le trajet démontre aussi le soin qu'ils apportent à ces échanges. Ils semblent traiter non plus en commerçants, mais en tant que représentants de leurs communes respectives, d'une cité qui se déplace vers l'autre afin de maintenir leur trafic. Les marchands ragusains sont vus à l'échelle régionale comme les principaux marchands de métaux et leur place est centrale que ce soit aux yeux des Vénitiens ou des autres nations des Balkans, au point qu'ils jouissent de privilèges tacites. En effet, au vu de l'importance de l'approvisionnement en fer de Serbie-Bosnie depuis Raguse, il n'est pas rare qu'à Rialto les autorités vénitiennes contournent volontairement la loi et fassent preuve d'un laxisme intentionnel à l'égard des Ragusains, autorisant à ce que, contrairement à un décret de 1407, l'argent-métal ne soit pas toujours emmené à la Monnaie de Venise pour y être évalué et taxé¹⁸. De même, les Vénitiens sont les seuls à être exonérés de la vente imposée à tous les autres négociants à Raguse. Cette complaisance est avant tout motivée par une crainte, celle de ne pas perdre leur place de principaux clients auprès des négociants en métaux ragusains, pour conserver et accroître le commerce de l'argent dans leur cité. Certes, Venise est la principale destination des marchands de métaux dalmates, en témoigne à titre d'exemple le livre de compte des frères Caboga. Mais ils traitent aussi les marchandises dalmates avec d'autres clients : Alexandrie, les villes côtières de Syrie, ou Barcelone. Mais aussi et surtout avec d'autres cités de la péninsule italienne, qu'il s'agisse de celles du *Mezzogiorno* et du royaume de Naples, de la côte adriatique, mais aussi de la façade tyrrhénienne, Florence étant à ce titre une concurrente pouvant à terme inquiéter Venise et dont les marchands fréquentaient parfois les marchés ragusains au XIV^e siècle¹⁹. C'est également après une escale à Florence que le métal vendu par les Ragusains transite vers la Catalogne. Les faveurs et exemptions accordées en sous-main aux marchands ragusains disent donc leur

¹⁷ B. HRABAK, "Dubrovačko srebro u Italiji i Kataloniji u XIV, XV i XVI veku", *Istorijski glasnik*, 1-2, 1980, p.66. Le brigantin municipal est un navire affrété directement par les nobles et l'oligarchie de la cité de Raguse pour les grandes exportations de métaux précieux.

¹⁸ M. SPREMIĆ, *Despot Djurađ Branković i njegovo doba*, 1994, p.632.

¹⁹ B. BOJOVIĆ, "Entre Venise et l'Empire Ottoman, les métaux précieux des Balkans (XV^e-XVI^e siècle)", in *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2005, 6. Voir également M. POPOVIĆ-RADENKOVIĆ, "Le relazioni commerciali fra Dubrovnik (Ragusa) e la Puglia nel periodo Angioino (1266-1422)", *Archivio storico per le Provincie napoletane*, 37, Naples, 1957, p.1-36; 38, 1958, p.153-206; et J. TADIĆ, "La Puglia e le città dalmate nei secoli XII-XIII", *Archivio storico Pugliese*, XIII, 1-4, Bari, 1960, p.3-7.

importance aux yeux des autorités vénitiennes dans le maintien d'une domination commerciale sur le nord de la Méditerranée. Elles expriment la crainte de voir les marchands de Raguse se détourner d'eux et leurs cargaisons de Rialto.

En dehors du transport par le brigantin municipal, les marchandises sont aussi transportées depuis Raguse par des compagnies commerciales familiales, telles qu'on les retrouve dans la plupart des cités marchandes de la région. Ces lignées de marchands sont généralement liées à l'aristocratie de Raguse et tirent leur richesse et leur renommée de leur activité. Une quarantaine d'entre elles font le trafic de métaux jusqu'à Venise, témoignant de l'importance de leur rôle dans les échanges, même si les quantités d'argent transportées sont moindres que celles expédiées par la municipalité²⁰. Même s'ils font du transport des métaux leur principale occupation, leurs cargaisons sont composées également d'autres denrées. Par exemple, la compagnie des frères Caboga charge également des denrées alimentaires ou de la cire sur ses navires, dans laquelle il arrive parfois qu'ils camouflent de l'argent de contrebande²¹. Les traces de leur famille remontent au XIII^e siècle, et un de leurs ancêtres, Vlaho, semble être à l'origine un marchand de blé, transitant souvent entre l'Italie et l'Albanie, notamment à Ancône et Durazzo : le commerce de grain, d'huile, de fromage et d'autres denrées alimentaires paraît être l'activité première de la famille, comprenant parfois également de la cire pour les bougies et du cuir²². C'est avec le développement des mines de Serbie-Bosnie que leur activité commence à se consacrer en majorité aux métaux et à se tourner principalement vers Venise, au tournant du XV^e siècle. Il est intéressant de constater que, même après la libération de Raguse de la tutelle vénitienne et les tensions qu'il y a pu y avoir entre les deux cités au cours du XIV^e siècle, de nombreux marchands ragusains restent attachés à Venise. Comme la plupart des cités dalmates de culture slave et grandement influencée par la domination vénitienne, Raguse est en bonne position pour traiter avec son ancienne dominatrice, assez proche culturellement. Si l'ancien serbo-croate est répandu, beaucoup de Ragusains parlent aussi le dialecte vénitien et la langue dalmate, langue latine aujourd'hui disparue et ayant des similarités avec l'italien. Si les transcriptions des noms propres sont fréquentes au Moyen-Âge, les familles marchandes ragusaines n'échappent pas à la règle, et nombreux sont ceux ayant un nom et un prénom slave dans leur langue d'origine, et un nom italien pour le commerce avec la péninsule : *Caboga* dérive de *Kabužić*, comme pour d'autres marchands transitant jusqu'en Italie, les Giorgi ou Zorzi/Djurdjević ou Žurgović, les Gondola/Gundulić, les Ghetaldi/Getaldić... Beaucoup de ces familles tracent d'ailleurs leur origine, réelle ou supposée, jusqu'à Venise et d'autres régions italiennes, légitimant de fait leurs liens avec

²⁰ B. HRABAK, *op.cit.*, p.74.

²¹ *Ibid.*, voir aussi D. KOVACEVIĆ-KOJIC, "Trgovačka knjiga braće Kabužiča (Caboga), 1426-1433", *Spomenik SANU*, CXXXVII, 1999.

²² I.MAHNKEN, *Dubrovački patricijat u XIV veku*, Dubrovnik, 1960, p.167.

la Sérénissime : les Gondola, par exemple, disent être l'une des plus anciennes familles de Raguse, remontant au Xe siècle. Ils ajoutent que certains de leurs aïeux sont venus de Venise et du Frioul se marier avec des locaux²³. Certains de ces marchands passent une partie de leur vie à Venise, épousent des Vénitiennes, et il n'est pas rare que leurs familles se développent de chaque côté de l'Adriatique : des Caboga ont joué un rôle de diplomates dans la guerre entre Venise et la Hongrie. C'est également le cas de la famille Zorzi, dont la branche vénitienne donna un doge au début du XIVe siècle²⁴, et dont la branche dalmate constitue l'une des plus importantes familles de la république ragusaine. Les liens entre Venise et Raguse sont donc forts et l'activité des marchands renforce cette proximité.

D'autres plus petits entrepreneurs tentent de faire le voyage jusqu'à Venise. C'est par exemple le cas des marchands de Curzola/Korčula, île du centre-sud de la Dalmatie, inféodée à la Sérénissime mais conservant néanmoins une certaine autonomie. En dépit des multiples attaques, vols, et humiliations que lui fait subir sa voisine plus peuplée et puissante Raguse, Curzola, en plus de redistribuer des denrées qui transitent par son port, parvient à envoyer des petits chargements à destination de la métropole. Ceux-ci sont principalement constitués de ressources alimentaires : olives, figues, fromages, blé, viande, ou de matériaux de construction (bois, poix...). Si là aussi les navires curzolains, les barques et *grippi* de petite taille aux capacités de transport limitées témoignant de la modestie du commerce, rejoignent les cités de la région, en particulier Split et Kvarner, la majorité d'entre eux se rendent à la métropole. Dans les années 1460 et 1470, c'est pratiquement la moitié des navires quittant le port de Curzola qui se dirigent vers Venise : 6 sur un total de 11 navires en 1466, 39 sur 54 en 1469, 36 sur 48 en 1470, 4 sur 5 en 1472²⁵. De plus, tous ces marchands curzolains ne sont pas des locaux, qui représentent en fait une minorité d'entre eux. Beaucoup viennent d'Italie du sud, et plus encore des ports vénitiens de Dalmatie et de l'actuelle côte monténégrine (Sebenico/Šibenik, Cattaro/Kotor, de Budva, de Hvar...), voire de la rivale Raguse. Ils étaient souvent engagés par l'administration de Curzola pour transporter les marchandises pour son compte. Quelques Albanais et, dès le milieu du XVe siècle, de plus en plus de Grecs sont présents à Venise pour vendre les marchandises pour le compte de Curzola²⁶.

²³ E. CROUZET-PAVAN, *Venise. Une invention de la ville*, Paris, 1997, p.200.

²⁴ Marino Zorzi, cinquantième doge, de 1311 à 1312.

²⁵ O.J. SCHMITT, *Korčula sous la domination de Venise au XVe siècle : Pouvoir, économie et vie quotidienne dans une île dalmate au Moyen Âge tardif*, Paris, 2019.

²⁶ *Idem*.

Les marchands étrangers qui se rendent à Venise et qui proviennent des Balkans ont généralement l'habitude de traiter avec les Vénitiens, voire d'avoir eux-mêmes des origines vénitiennes plus ou moins lointaines, ou du moins de le revendiquer. S'ils traitent généralement en tant que représentants de leur commune, ou envoyés par elle (par exemple avec le brigantin municipal ragusain ou les petits marchands engagés par Curzola), leur simple individualité semble s'effacer au profit de leur rôle de représentant de la cité. Cependant, les compagnies commerciales familiales restent très présentes, et parviennent à fonder de véritables familles de part et d'autre de la mer, facilitant leurs affaires et vivant une partie de leur vie à Venise. Cela permet de nouer davantage de liens bénéfiques pour le commerce. Cet attrait pour Venise ne s'exerce pas que sur les compagnies de grande ou moyenne taille de Raguse et des autres ports dalmates. Il se manifeste aussi chez les petits marchands indépendants et les petites cités de faible importance comme Curzola qui ont la plupart de leurs liens commerciaux avec la métropole et survivent en partie grâce à ce commerce. Dans bien des cas, Venise est toujours leur principale cliente et ils s'emploient à s'y rendre régulièrement.

Soulignons néanmoins que les marchands ne sont pas la seule catégorie d'hommes originaires des Balkans à jouer un rôle dans ce commerce. Il existe également des dizaines de métiers et d'emplois plus annexes mais toujours liés au trafic commercial, qu'ils y jouent un rôle ou qu'ils profitent du transport pour trouver une terre d'accueil et des opportunités de travail à Venise.

B) Les déplacements vers Venise annexes au commerce

Les échanges répétés entre la côte adriatique des Balkans et Venise poussent également de nombreuses personnes, qui ne sont pourtant pas des marchands à proprement parler, à faire le voyage vers la ville en suivant les flux commerciaux, voire en y participant de façon occasionnelle. Ceux-ci sont par exemple marins, apprentis, bâtisseurs, soldats, mercenaires, mais aussi, au fur et à mesure de l'avancée ottomane dans le sud-est de l'Europe au XVe siècle, des réfugiés originaires des territoires vénitiens des Balkans ou de leurs environs fuyant les troupes turques et cherchant refuge dans la métropole. Dans un autre registre, il existe également des individus transportés de force en tant que marchandises, et destinés à être envoyés à Venise pour y être vendus comme esclaves. Cette pratique était toujours répandue dans le sud de l'Europe après le XIIIe siècle, alors qu'elle y est plus rare au nord des Alpes.

La première catégorie de ces individus concernés par le commerce qui se déplacent vers Venise assure l'aspect purement logistique du trafic. Il s'agit des marins, rameurs et transporteurs, qui font

des voyages commerciaux vers la cité leur source de revenus. L'arrivée massive de ces travailleurs de la mer commence au XIV^e siècle. La création d'une magistrature spécialisée dans la gestion du potentiel naval en 1321 fait état d'un risque de pénurie de main d'œuvre dans la profession, en raison des conditions de travail difficiles et de la mortalité élevée. C'est un témoignage significatif du fait que les Vénitiens d'origine délaissent de plus en plus ces emplois²⁷. De nombreux hommes originaires du *Stato da Mar* y voient alors l'occasion de trouver un emploi et parfois de s'installer en métropole, moins touchée par les conflits qui ravagent les Balkans. Ils se contentent ainsi d'un salaire plus réduit que les locaux. Un chroniqueur vénitien de l'époque, cité par Bernard Doumerc, avoue de manière explicite l'arrivée de ces travailleurs adriatiques "car notre terre, qui avait tous les hommes dont elle avait besoin, en manque de nos jours"²⁸. De surcroît, l'arrivée massive de travailleurs dalmates, grecs et albanais dans la deuxième moitié du XIV^e siècle intervient dans un contexte de pénurie d'hommes de peine subséquente aux ravages de la Peste Noire, de la guerre de Chioggia et des conséquences de la paix de Turin pour l'emprise vénitienne en Adriatique. Afin d'attirer le plus possible de ces travailleurs, des campagnes de recrutement sont mises en place dès 1382 : elles vont parfois jusqu'à la naturalisation voire promettent l'octroi de la citoyenneté aux originaires de l'empire²⁹. Ces campagnes représentent environ 8000 postes de travail, soit presque 40 galères à tenir et à faire manoeuvrer, pour la guerre ou pour le commerce, sans compter tous les emplois annexes des ports (cordeliers, charpentiers, artisans...). Ces immigrés sont souvent employés comme marins et rameurs sur les galères de guerre ou de commerce, parcourant ainsi les routes maritimes qu'ils ont suivies jusqu'à Venise. Ils participent à leur manière au développement du commerce vénitien, de manière moins directe que les marchands, certes, mais en tant que main-d'œuvre essentielle au bon fonctionnement des échanges. Il est également intéressant de constater qu'ils ne se contentent pas de naviguer dans les eaux de l'Adriatique : au XV^e siècle, la galère des Flandres, chargée de relier Venise à la mer du Nord et d'échanger et ramener les richesses de la région (comme la laine ou les produits venus de la Baltique) est constituée de 134 rameurs, dont une quarantaine sont Albanais, dix sont Grecs et dix autres Dalmates, soit près de la moitié de l'équipage chargé d'utiliser les rames originaire des Balkans et de l'Adriatique³⁰.

Venise est également le lieu où certains marins originaires de la région adriatique vont se former. Plus que des simples rameurs, il s'agit davantage de petits entrepreneurs, propriétaires de navires ou transporteurs de marchandises. C'est notamment le cas pour les "grands pilotes" d'Istrie. Petits amiraux possédant leurs propres navires, ils profitent de la proximité de Venise avec leur péninsule,

²⁷ B. DOUMERC, in P. CABANES dir., *Histoire de l'Adriatique*, Paris, 2001, p.246.

²⁸ *Idem*.

²⁹ *Idem*.

³⁰ *Ibid.*, p.247.

à la jonction de la *Terra Ferma* -le territoire métropolitain- et du *Stato da Mar*, l'outremer colonial s'étendant à partir de la côte dalmate, pour travailler et apprendre la navigation dans la cité, avant de rentrer chez eux. Ils jouent souvent le rôle de transporteurs de marchandises bien plus que de marchands, et sont impliqués en particulier dans le circuit commercial de la pierre d'Istrie. Ces derniers font fréquemment la navette à travers le golfe pour relier leur péninsule à Venise, où ils livrent les blocs de pierre qui sont vendus par des négociants. De manière plus annexe, certains immigrés balkaniques occupent des postes d'apprentis et d'artisans, notamment dans les métiers de la marine, où ils contribuent à l'entretien des navires commerciaux en exerçant des métiers tels que cordeliers, charpentiers, fabricants de clous, tisseurs de voile... Même sans quitter l'Arsenal, ces hommes jouent un rôle dans les échanges en permettant d'entretenir les galères. Parmi ces artisans installés à Venise, certains exercent leur métier au sein de la société civile et non pas dans le milieu de la marine. Il s'agit de simples artisans dont les réseaux de relations peuvent s'étendre de Venise à leurs terres d'origine. Dans le secteur verrier, de nombreux maîtres ragusains se rendent chez leurs concurrents à Venise, en particulier à Murano, île réputée pour ses verreries, afin d'acheter les matières premières de qualité nécessaires à la fabrication de verre et à l'exercice de leur métier, et parfois également pour se former à cet art³¹.

D'autres catégories sociales suivent les travailleurs de la mer venus de l'Adriatique vers Venise pour gagner leur vie en participant de façon plus ou moins directe au commerce. Parmi elles, on y trouve des soldats et mercenaires, représentant également une des catégories annexes des emplois liés au trafic commercial. Originaires de Dalmatie et d'Albanie, ces hommes intègrent les corps de cavalerie légère des *estradiots* -ou parfois *Corvats* (pour *Croates*) ou *Albanais* en raison de l'origine de la majorité de ces hommes-, soldats mercenaires provenant des Balkans et au service de la Sérénissime et notamment chargés de la surveillance et de la défense des frontières en plus de jouer habituellement le rôle d'éclaireurs. S'ils n'ont pas de rôle direct dans le trafic de marchandises provenant de l'Adriatique, ils font partie de ces balkaniques qui remontent les routes commerciales pour trouver du travail à Venise. En outre, ils participent à la défense de la ville et surtout de ses colonies, et jouent un rôle dans le bon déroulement des opérations mercantiles. Entre la fin du XVe et le début du XVIe siècle, ils sont d'ailleurs chargés de défendre la *Terraferma*, en étant notamment déployés dans l'actuel Frioul.

Enfin, parmi les individus qui suivent les routes commerciales adriatiques vers Venise, se trouvent à partir du XVe siècle surtout de nombreux exilés qui fuient l'avancée ottomane. Beaucoup sont originaires des territoires vénitiens d'outre-mer et tentent de rejoindre la métropole. La plupart

³¹ L. ZECCHIN, *Vetro e vetrai di Murano. Studi sulla storia del vetro*, vol.3, Venise, 1987, p.198-210.

d'entre eux sont Albanais, venant d'un territoire ravagé par les combats entre troupes du sultan et clans locaux unifiés par le chef de guerre Gjergj Kastrioti Skanderbeg. Mais les Grecs sont également présents en nombre, ainsi que des Slaves originaires de Dalmatie, de l'arrière-pays montagneux, voire parfois de Serbie et Bosnie, au fur et à mesure de l'avancée turque et des défaites chrétiennes infligées en tentant de l'arrêter³². Le flux de ces fuyards augmente encore dans les années 1470. En 1478, la prise de Croia/Kruja (Albanie vénitienne) marque un assaut ottoman de grande envergure dans la région, alors que depuis deux ans au moins, des bandes turques mènent des raids s'enfonçant profondément à travers les Balkans, aussi loin qu'en Carinthie et au Frioul, menaçant directement la *Terraferma*³³, jettent de nombreux fuyards sur les routes où ils tentent de chercher de la protection en métropole. D'après le journal de Marino Sanudo, ces Albanais fuient dans d'autres villes proches, comme Cattaro/Kotor dans l'actuel Monténégro, où, placés sous la protection du gouverneur, ils attendent d'être rapatriés à la métropole³⁴. On retrouve également ces réfugiés un peu plus loin, à la même époque, par exemple sur l'île de Curzola dont les registres du port indiquent qu'un nombre toujours croissant de femmes et d'enfants venus d'Albanie et des régions slaves des Balkans y transitent, attendant d'être amenés jusqu'à Venise dans les navires de marchands dalmates et albanais engagés par la cité³⁵. En effet, les hommes étaient soit restés pour combattre, soit travaillaient déjà au service de la Sérénissime, comme marins entre autres. Dans cet exemple, les intérêts des marchands et la nécessité des fuyards convergent, et, embarqués sur les navires de commerce faisant route vers le nord, les rapatriés atteignent ainsi la métropole. Un autre chemin, emprunté par les fuyards albanais, les mène d'abord dans les villes adriatiques de l'Italie du sud (Pouilles, Marches...), d'où ils remontent par terre jusqu'à Venise³⁶.

Enfin, il convient également d'évoquer rapidement le cas des esclaves. Si le phénomène a pratiquement disparu dans les deux tiers nord de l'Europe, l'esclavage reste pratiqué entre autres en Italie, et l'on dénombre plus de 4 000 personnes pouvant être considérées en tant que tels à Venise, en dépit de l'amélioration générale de leurs conditions de vie au XVe siècle³⁷. Ces esclaves, déplacés contre leur gré et considérés comme de la marchandise, sont un autre exemple de déplacement d'individus des Balkans vers Venise. Au Moyen Âge central et tardif, la plupart des esclaves qui sont en Italie proviennent des rives septentrionales de la Mer Noire, et sont

³² B. DOUMERC, "Les Vénitiens confrontés au retour des rapatriés de l'empire colonial d'outre-mer (fin XVe-début XVIe siècle)", in M. BALARD & A. DUCCELLIER dir., *Migrations et diasporas méditerranéennes (Xe-XVIIe siècles)*, Paris, 2002, p.375-376.

³³ *Idem*.

³⁴ M. SANUDO, *I Diarii*, t.3, 1989, p.85.

³⁵ Registres du port de Korčula, 25/48/10, voir également O.J. SCHMITT, *op.cit.*

³⁶ E. CROUZET-PAVAN, *Venise triomphante. Les horizons d'un mythe*, Paris, 1999, p.203.

³⁷ B. DOUMERC in P. CABANES, p.247.

généralement slaves, tatars, turcs³⁸. Les colonies génoises de la région comme Caffa étant la plaque tournante de ce commerce. Mais les conflits entre Gênes et Venise qui s'amplifient dans les années 1430 interrompent ce trafic. Les captifs originaires de la Mer Noire sont remplacés par des immigrés slaves des Balkans désireux de fuir les conflits, quitte à se retrouver dans un statut de quasi-esclave, rappelant à certains égards la grande période médiévale du trafic d'esclaves en Europe à la période carolingienne, où les esclaves étaient souvent des Slaves païens originaires de la région (le mot *esclave* dérive par ailleurs de *slave* et de *Slavonie*, actuelle région de Croatie restée longtemps païenne et dont provenait une part importante de ces captifs). Ces individus viennent également des groupes de fuyards albanais et dalmates, n'ayant d'autre choix que de devenir de la marchandise vendue entre 40 et 50 ducats à Rialto³⁹ pour sauver leur peau et trouver de meilleures conditions d'existence. Ainsi, une fois à Venise, les femmes deviennent souvent des servantes ou des nourrices, et leurs propriétaires doivent payer une taxe destinée à financer la reconquête de la Dalmatie⁴⁰.

Le commerce entre la côte adriatique des Balkans et Venise est donc principalement du fait des marchands, mais aussi de nombreux autres acteurs qui participent à faciliter les liens entre les deux ensembles. Ces immigrés agissent souvent dans un aspect purement logistique, en tant que marins, rameurs ou transporteurs formés à Venise, ou en étant artisans et constructeurs. D'autres individus ont des rôles plus périphériques mais permettent de maintenir le commerce, comme les mercenaires et soldats, les estradiots venus des Balkans et au service de Venise pour protéger ses intérêts. Enfin, les routes commerciales sont également empruntées par des individus démunis fuyant la guerre dans les colonies d'Europe du sud-est et désireux de trouver refuge dans la métropole avec l'aide des marchands. Ceux-ci les accueillent dans leurs navires, lorsqu'eux-mêmes ne constituent pas la marchandise.

Ces mouvements de population liés au commerce et quittant les Balkans vers Venise permettent également une transformation de la ville et un développement de celle-ci grâce aux revenus tirés du commerce avec les côtes de l'Adriatique.

³⁸ E. CROUZET-PAVAN, *op.cit.*, p.233.

³⁹ C. VERLINDEN, "Venezia e il commercio degli schiavi provenienti delle coste orientali del Mediterraneo", in A. PERTUSI dir., *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, Venise, 1973.

⁴⁰ B. DOUMERC in P. CABANES, p.247.

C) L'installation et le rôle des communautés balkaniques à Venise

Les étrangers arrivant à Venise depuis les Balkans sont souvent des exilés voulant échapper aux combats de leur région d'origine et à l'avancée ottomane vers les colonies du *Stato da Mar* et se retrouvent généralement démunis. Beaucoup de ces étrangers s'installent alors dans les quartiers pauvres de la ville, un peu éloignés du centre. Ils sont le plus nombreux dans le quartier de Castello⁴¹, le *sestriere* le plus oriental de Venise, comprenant notamment l'Arsenal, où ils trouvent massivement refuge dès les années 1400. La toponymie du quartier comporte de fait plusieurs noms évocateurs : le *rio dei Greci* désigne un canal autour duquel sont installés de nombreux Grecs entre 1400 et les années 1430, puis à partir de la prise de Constantinople en 1453. Les Slaves, majoritairement des Dalmates, sont regroupés dans l'est du quartier. Quant aux Albanais, également très nombreux, sont eux regroupés plus près de la place Saint-Marc, davantage vers le centre de la ville⁴². Ces communautés se rassemblent dans les mêmes districts, parties intégrantes du tissu urbain vénitien.

Ces nouveaux-venus pratiquent des activités diverses, mais nombreux sont ceux qui sont rameurs, marins ou artisans travaillant sur les chantiers. Le fait que les communautés balkaniques soient majoritairement installées à Castello à proximité de l'Arsenal permet de donner de l'emploi à ces individus. Si les hommes sont adeptes de ces métiers manuels, nombreuses sont les femmes à être employées par les familles locales plus riches comme servantes ou nourrices. L'immigration balkanique à Venise représente une force de travail significative et permet le développement économique de la cité, mais ne participe pas directement au commerce avec leur terre d'origine. La guerre les en avait coupé et parce qu'ils étaient trop démunis pour jouer un rôle dans le commerce à travers l'Adriatique autrement qu'en servant sur les navires. Par rapport aux marchands qui fréquentent Venise voire sont installés dans la ville depuis plus longtemps, parfois depuis le XIII^e siècle, et qui sont les principaux acteurs des relations commerciales avec les Balkans, leurs compatriotes arrivent en grand nombre. Fuyant la guerre ou étant attirés par les potentielles richesses, ils ont un poids économique bien moins important. Ils demeurent généralement cantonnés à de simples tâches annexes, et à s'occuper de logistique. Mais l'ascension sociale, bien que difficile, n'est pas impossible. Il reste intéressant de constater qu'ils peuvent être formés à des métiers locaux, par exemple dans le secteur de la verrerie, spécialité de l'île de Murano, où certains balkaniques sont employés et peuvent parfois passer maîtres dans le domaine, comme l'Albanais Niccolò di

⁴¹ Voir B. IMHAUS, *Le minoranze orientali a Venezia, 1305-1510*, Rome, 1997.

⁴² E. CROUZET-PAVAN, *Venise triomphante. Les horizons d'un mythe*, Paris, 1999, p.204.

Biagio⁴³. Ces maîtres restent ensuite à Venise ou rentrent dans les Balkans, mais exportent un nombre important de leurs créations vers la Dalmatie, en dépit de la concurrence de Raguse dans le domaine⁴⁴. Ils peuvent donc parvenir à devenir des acteurs économiques importants et à s'intégrer dans les relais commerciaux avec l'Adriatique, se servant de leurs liens avec leurs terres d'origine. Ces activités peuvent toutefois avoir des limites : dans le cas de la verrerie, seuls les Vénitiens d'origine et natifs de Murano peuvent travailler le verre cristallin, spécialité locale, les étrangers, qu'ils viennent des Balkans ou même des autres régions de l'Italie n'y étant pas autorisés.

Cependant, le regroupement de ces étrangers balkaniques mène à des transformations dans la cité. A Venise, les *scuole* (*schole* en vénitien) sont des confréries religieuses liées aux corporations et composées de laïcs, dont le rôle est d'apporter un soutien à leurs membres. Si elles défendent à l'origine les corps de métiers, quatorze d'entre elles sont appelées *Scuole Nazionali*, car sont fondées sur le regroupement des individus qui les composent non pas selon leur emploi, mais en fonction de leur origine. La plupart concernent les Italiens venus d'autres cités (comme les Bergamais, Florentins, Génois, Frioulans, Lombards), mais d'autres sont dédiées aux étrangers venant d'en dehors de l'Italie, comme les Arméniens, les Allemands, et le cas particulier des Juifs. Chez les Balkaniques, la plus ancienne *scuola* est la *schola de Santa Maria e San Gallo de la Nathion dei Albanesi*, fondée en 1442 par les Albanais majoritairement catholiques dans la paroisse de San Severo, près du monastère de San Gallo, avant qu'elle ne soit transférée quelques années plus tard près de l'église de San Maurizio⁴⁵. Puis en 1451 le Conseil des Dix autorise des marins venant des bouches de Kotor, donc des habitués des voyages commerciaux, à fonder la *schola dei Santi Zorzi e Trifon de la Nathion dei Schiavòni* -parfois appelé *Scuola Dalmata di San Giorgio e Trifone*, pour *scuola des Dalmates*- dans l'est du sestier de Castello⁴⁶, autour de l'église San Giorgio. Si elle se destine avant-tout aux Dalmates, qui sont les plus nombreux dans la ville, d'autres *Schiavone* (ou *esclavons*), Slaves catholiques des Balkans, peuvent en faire partie : la majorité provient de Dalmatie et du nord de l'Albanie vénitienne, c'est-à-dire des bouches de Kotor et de ce qui est aujourd'hui le Monténégro (environ 45% et 31% respectivement). Parmi les autres Slaves, ceux venant de Slavonie à proprement parler, de Croatie, et les Ragusains représentent chacun entre 6 et

⁴³ L. ZECCHIN, *op. cit.*, p.86-90.

⁴⁴ E. CROUZET-PAVAN, *Le Moyen Âge de Venise. Des eaux salées au miracle des pierres*, Paris, 2015, p.543.

⁴⁵ ⁴⁵A.DUCCELLIER, "Les Albanais à Venise aux XIVe et XVe siècles", *Centre de recherches d'histoire et de civilisation byzantines. Travaux et mémoires*, 2, 1967, p.405-420.

⁴⁶ R.C. MUELLER, "Veneti facti privilegio : stranieri naturalizzati a Venezia tra XIV e XVI secolo", in D. CALABI & P. LANARO dir., *La città italiana e i luoghi degli stranieri, XIV-XVIII secolo*, Laterza, 1998, p.41-51; et R.C. MUELLER, "Aspects of Venetian Sovereignty in Medieval and Renaissance Dalmatia" in C. DEMPSEY dir., *Quattrocento Adriatico. Fifteenth Century Art of the Adriatic Rim*, Florence, 1996, p.29-56.

7%, là où les Istriens sont 2%, et les Bosniens 1,5%⁴⁷. A titre de comparaison, citons le cas des Grecs, eux aussi très nombreux, surtout à partir de 1453. Ils ne sont autorisés à former leur confrérie nationale, la *schola de San Nicolò de la Nathion dei Gregghi*, qu'en 1498, et doivent attendre encore plus longtemps pour qu'on leur accorde une église -orthodoxe- et un cimetière : l'autorisation de construire près du *rio dei Greci* date de 1514, l'église nommée en l'honneur de saint Georges est consacrée en 1536, ouvre en 1561 et l'ensemble est achevé en 1573⁴⁸. Les Slaves des Balkans et les Grecs, pourtant présents à Venise à peu près au même moment, n'ont pas tout à fait le même traitement en ce qui concerne la création de leurs *scuole* respectives. Certes, le fait que les Dalmates, comme la majorité des Albanais de Venise, suivent le rite latin contrairement aux Grecs orthodoxes donc rivaux a pu jouer un rôle. Mais les Albanais et Slaves sont également originaires de territoires administrés par Venise, bien plus que les Grecs dont beaucoup viennent de Constantinople, et ceci permet un enracinement dans la cité de la part de ces communautés balkaniques, qui ont désormais un point d'ancrage duquel elles peuvent encore avoir des liens avec leur terre d'origine, facilitant ainsi les échanges entre les deux côtés de l'Adriatique.

Ces *scuole* peuvent aussi servir de base à des entreprises commerciales dont l'ampleur s'étend sur toute l'Europe. Nous avons déjà eu l'occasion de citer le *fondaco* (ou *fontego* en vénitien) *dei tedeschi*, sorte d'entrepôt et de lieu de rassemblement pour la communauté allemande de Venise, où les produits étaient taxés, qui est intimement lié à la *schola de la Nathion dei Todeschi*, le terme *allemand* renvoyant bien sûr à la majorité d'individus issus du Saint Empire, mais également aux Flamands, Anglais, Français, Hongrois, en bref toutes les communautés au nord des Alpes. Celles-ci ne sont pas assez nombreuses pour former leur propre *scuola*, de même qu'il existera au XVIIe siècle un *fontego dei Turchi* dédié aux Turcs et communautés orientales. En lien avec les communautés balkaniques de Venise, les marchands allemands peuvent à partir de là revendre et redistribuer les marchandises venues de l'Adriatique dans toute la moitié nord de l'Europe.

Les communautés balkaniques venues de l'Adriatique arrivent assez bien à s'installer à Venise et à faire partie du tissu urbain. Installés en groupes, beaucoup d'entre eux vivent de petits métiers, comme rameurs ou domestiques, ou bien sont employés comme ouvriers sur les chantiers de l'Arsenal. Ces conditions s'expliquent parce que nombre d'entre eux sont venus à Venise en tant qu'exilés pour échapper aux conditions de vie dans les Balkans en guerre et sont dépourvus de patrimoine financier. Mais l'ascension sociale n'est pas impossible pour eux, et les formations qu'ils

⁴⁷ E. IVETIC, "I Croati a Venezia. Alcuni studi recenti", *Studi veneziani*, 46, 2003, p.15-30.

⁴⁸ E. CROUZET-PAVAN, *Venise triomphante*, p.204.

acquièrent à Venise, ainsi que leur origine étrangère peut leur permettre d'enrichir la cité en commerçant. C'est le cas notamment pour le verre. Ces communautés se regroupent autour de confréries de par leurs origines, et, en l'obtention du droit à posséder une église les représentant leur donne une légitimité suffisante pour faire pleinement partie du milieu vénitien. Ces *scuole* jouent également le rôle de relai pour les marchandises arrivant depuis leur pays d'origine, pour les échanger avec d'autres marchands, comme les Allemands du *fondaco dei Tedeschi*, qui se chargent eux de commercialiser les produits de l'Adriatique dans toute une partie de l'Europe éloignée du bassin méditerranéen.

Nombre d'acteurs différents sont impliqués dans les relations commerciales entre Venise et la façade adriatique des Balkans en provenance des deux rives de la mer. Les plus représentés sont évidemment les marchands et les négociants, qu'ils soient Vénitiens ou Balkaniques. Tous participent au développement commercial de Venise, soit en étant originaires de la ville et en allant traiter à l'étranger, soit en étant des étrangers, au premier plan desquels les Ragusains, qui vont et s'installent parfois à Venise, formant des communautés sur chaque rive dont les relations permettent de faciliter le trafic. Les rôles restent cependant bien définis : contrairement aux siècles précédents, les marchands vénitiens s'aventurent bien moins dans l'intérieur des terres et préfèrent maintenir une présence marquée sur la côte, qu'il s'agisse du *Stato da Mar* ou de ses anciens territoires comme Raguse. La présence du relai ragusain s'avère donc être une plaque tournante essentielle dans le commerce balkanique de Venise, tout particulièrement en ce qui concerne le trafic des métaux précieux de Serbie et Bosnie. Les voyages commerciaux des marchands dans la région adriatique ont un autre effet positif sur le développement et le maintien de la puissance commerciale vénitienne : en raison de la proximité de la ville, nombre de jeunes marchands et de négociants modestes font leurs premières armes ici. Ils sont loin d'être les seuls et des commerçants déjà confirmés et reconnus y font également des affaires.

Mais les individus jouant un rôle dans les relations commerciales entre ces deux ensembles ne sont pas uniquement des marchands. Différentes strates de la société et différents corps de métiers participent, d'une façon ou d'une autre, à perpétuer les liens commerciaux et à permettre le rayonnement économique de la cité. Les gouvernants vénitiens installés dans le *Stato da Mar* par exemple, peuvent influencer sur la fréquentation des marchés et la façon dont sont conclues les affaires, dynamisant le trafic dans les colonies au profit du pouvoir vénitien. Pareillement, les maîtres artisans de Venise quittent parfois leur ville pour s'installer plus ou moins longuement dans les colonies et y développer leur savoir-faire. Par ailleurs la réputation de richesse de Venise attire

l'arrivée de Balkaniques, arrivée d'autant plus accrue au fur et à mesure de l'avancée ottomane. Les nouveaux-venus s'installent dans la ville, eux aussi participent d'une façon ou d'une autre au rayonnement commercial de la cité. Ils forment à l'origine un corps de travailleurs se chargeant des tâches délaissées par les Vénitiens en exerçant surtout comme marins, rameurs ou artisans de l'Arsenal. Ils ont un rôle essentiel dans le bon déroulement des opérations maritimes, dépassant le stade du simple commerce et opérant même en dehors de l'Adriatique. Pour d'autres, Venise fait office de centre de formation où ils peuvent s'exercer aux métiers du commerce et du transport maritime. Au XVe siècle, nombreux sont ceux, soldats, travailleurs ou réfugiés, qui fuient les Balkans pour s'installer dans la ville, en remontant les routes commerciales, parfois avec l'aide des capitaines de navires marchands. L'arrivée massive de ces individus transforme certains quartiers de Venise où ils s'installent et s'organisent en communautés, certaines jouant un rôle commercial.

Tous ces acteurs se rejoignent sur un point, l'implication plus ou moins grande dans le rayonnement commercial vénitien. Il convient donc de s'intéresser au produit même de ce commerce, c'est-à-dire aux différents types de denrées échangées et à leur utilisation par Venise dans une optique de développement et de maintien de la puissance commerciale de la cité.

PARTIE III : LES PRODUITS ET MARCHANDISES, OBJETS DU COMMERCE ENTRE VENISE ET LA CÔTE ADRIATIQUE DES BALKANS

I. Des types de produits de nature et de quantité divers

Ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer, les marchandises parties des Balkans jusqu'à Venise sont nombreuses et diverses. Elles sont représentées par des matériaux de construction comme la pierre et le bois, mais aussi par des fruits comme des figues de Korčula, en passant par de la cire de Dalmatie et d'Herzégovine utile pour confectionner des bougies. La plupart des ressources naturelles tirées de la région trouvent ainsi leur place sur les étals des marchés vénitiens. Les plus importantes exploitations concernent les matériaux de construction, en particulier le bois et le sel, déjà bien étudiés par Jean-Claude Hocquet¹. Ces ressources ont été largement développées par les Vénitiens à partir du début du XI^e siècle, ces derniers étant déjà habitués à l'extraction du sel de la lagune qui fut l'une des premières activités de la ville au Haut Moyen Âge et dont le trafic est à l'origine de la richesse de la ville au début de son existence².

Hormis le sel, le bois et autres matériaux de construction, la majorité des denrées ramenées des Balkans vers Venise est constituée des ressources métallurgiques originaires de l'arrière-pays. Les métaux précieux sont les plus représentatifs : argent, argent aurifère, or, sont ceux qui sont le plus convoités par les Vénitiens. Même si l'essentiel de ces métaux parvient finalement à Venise, le rôle-clé de Raguse dans leur commerce et le monopole qu'elle exerce sur le transport des ressources minières à l'intérieur des Balkans pousse à s'intéresser aux chiffres donnés par la documentation de la cité dalmate. Au plus fort de la production en Serbie-Bosnie, dans le premier tiers du XV^e siècle, le volume d'affaire d'une compagnie ragusaine de taille moyenne comme celle des frères Kabužić/Caboga atteint en moyenne environ 600 kg d'argent-métal par an (580 kg dans le cas des Caboga)³. Venise est la destination principale de ces exportations : 88% de l'argent transporté par les deux frères est vendu à la ville, sur un total de 93% de l'argent destiné à l'Italie : c'est donc seulement 5% de l'argent qu'ils convoient qui est vendu dans d'autres cités italiennes, en particulier celles du *Mezzogiorno*, et les 7% restants concernent d'autres aires géographiques, au premier plan

¹ J-C. HOCQUET, *Le sel et la fortune de Venise. Production et monopole*, Paris, 1978.

² *Idem*.

³ D. KOVACEVIC-KOJIC, "Trgovačka knjiga braće Kabužića (Caboga), 1426-1433", *Spomenik SANU*, 137, 1999.

desquelles les Balkans eux-même, l'Orient et la Catalogne⁴. Par rapport au poids total des exportations d'argent vers Venise par les Ragusains, celles qui ont pour destination d'autres cités sont donc quasiment insignifiantes. Sur les quelques 3056 kg d'argent que transportent les frères et qui parviennent à Venise -soit l'équivalent de 100 000 ducats d'or en six ans-, une demie-tonne est de l'*argento glama* contenant près de 130 kg d'or, pour un prix d'environ 1720 ducats⁵. A titre de comparaison, Bertrand de la Broquière note qu'à la même époque (1433), la seule mine de Novo Brdo donne l'équivalent de 200 000 ducats par an⁶. Toutefois, les Caboga n'importent en retour que peu de marchandises italiennes, préférant réinvestir aussitôt l'argent gagné dans d'autres transactions⁷. Ces chiffres ne représentent le volume d'affaires que d'une compagnie moyenne parmi la quarantaine du même type à Raguse, mais grâce à la Monnaie de la ville, il est possible de déterminer, pour la même époque, la quantité de métaux expédiée à Venise. A partir de 1421, les exportations sont soumises à un prélèvement obligatoire de 6% du total avant de quitter la cité. Ainsi, en 1422, 5672 kg sont envoyés en Italie, et ce chiffre augmente pour atteindre 11 060 kg en 1425⁸. A une époque où les mines d'argent de Bosnie et de Serbie sont les plus importantes d'Europe en raison du tarissement des autres filons, Venise est donc la principale récipiendaire de tout le trafic de métaux précieux en Europe, avec l'aide de Raguse pour faire le relai entre les districts des mines et la cité.

La quantité d'argent de Bosnie mentionnée dans les livres des frères Caboga, elle, représente un faible pourcentage du total de 3480 kg de métaux des Balkans qu'ils transportent en six années (décembre 1426 à mai 1433), soit à peine 200 kg⁹. Il faut cependant garder à l'esprit qu'une partie non négligeable de la production bosnienne rejoignait directement l'Italie et Venise par route terrestre, mais que celle-ci est très difficile à quantifier faute de documentation suffisante. Néanmoins, même si une fois à Venise la majorité des métaux précieux provenait de Serbie, la proportion d'argent et d'or de Bosnie devait être plus élevée que ce qu'elle paraît être d'après les documents.

⁴ *Idem.*

⁵ *Idem.*

⁶ B. DE LA BROQUIÈRE, *Le Voyage d'Outremer*, C. SCHEFER éd., 1892. "En ceste ville a mine d'or et d'argent tout ensamble, et en tire tous les ans plus de IIc mille ducatz [...]".

⁷ D. KOVACEVIC-KOJIC, "Srpsko srebro i zlato u europskoj proizvodnji (XIV-XV vijek)", in S. TERZIC dir., *Europa i Srbi*, 1995, p.168.

⁸ S. CIRKOVIC, "Dubrovačka kovnica i proizvodnja srebra u Srbiji i Bosni", *Istorijski glasnik*, 1-2, 1976, p.92-93.

⁹ B. BOJOVIC, "Entre Venise et l'empire ottoman, les métaux précieux des Balkans (XV-XVIe siècle)", *Annales. Histoire, sciences sociales*, 6, 2005.

De manière plus anecdotique, d'autres métaux de l'arrière-pays des Balkans sont envoyés à Venise. Le plomb, fréquent dans ces mines, est l'un des plus répandus, et sa qualité, comme celui d'Olovo, est reconnue. Comme pour l'argent, il transite par Raguse, en particulier depuis la Bosnie. Cette marchandise est de plus en plus présente dans les échanges à partir du début du XVe siècle : nous avons déjà cité les préparatifs de Raguse pour pouvoir accueillir des transporteurs valaques et leur imposant convoi *cum trecentis equis caricatis plumbo*, de trois cent chevaux transportant du plomb¹⁰. La demande est en constante augmentation à Venise : dans les trente dernières années du XIVe siècle, la cité en achète un total de 300 000 kg¹¹, ce qui est déjà conséquent. Mais la quantité est toujours plus importante au fil des années : en 1413, une seule expédition amenant du plomb de Bosnie de Raguse vers Venise représente presque 86 000 kg de ce métal¹², ce qui donne une idée des énormes quantités qui arrivent en ville. Il faut cependant noter que contrairement à la quasi exclusivité de Venise sur le commerce de l'argent, le plomb est également consacré à d'autres marchés que fréquentent les Ragusains, notamment Florence, Ancône, Alexandrie, la Sicile, l'Asie mineure ou l'Espagne.

Il reste que les Vénitiens sont des acheteurs réguliers, et en grande quantité, de ce plomb. Dans la deuxième moitié du XIVe siècle, le cuivre, en particulierité celui de Bosnie, est quelques fois une marchandise que s'accaparent les Vénitiens¹³ et fait l'objet d'un commerce avec la cité. Ce sont les principaux métaux qui sont envoyés à Venise, l'argent et l'or dominant largement. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les métaux utilisés dans la construction venus des Balkans ne sont pas si fréquents : pour le fer par exemple, nous n'avons qu'une seule mention d'une exportation de Bosnie vers Venise, là aussi en passant par l'intermédiaire de Raguse¹⁴. Au vu de l'utilité que présente ce métal, nous aurions pu imaginer qu'il était fort prisé. La proximité de la ville avec les zones d'extraction de fer des Alpes et du Frioul, ainsi que son contrôle des filons de Fiume/Rijeka et Segna/Senj en Croatie, doit également jouer dans le désintérêt qu'inspire la production balkanique par rapport aux mines voisines.

Le bétail des Balkans est également une marchandise fréquemment vendue à Venise. Là aussi, les quantités restent importantes. Sur le premier tiers du XVe siècle, les provéditeurs aux boucheries

¹⁰ Arch. Dubr., *Reformationes*, 24 août 1403, 32 f.165.

¹¹ B. KREKIC, *Prilog istoriji mletacko-balkanske trgovine XIV veka*, Belgrade, 1957, p.17.

¹² Arch. Dubr., *Diversa Notariae*, 15 décembre 1413, 12 f.4., d'après D. KOVACEVIC-KOJIC, *Les mines d'or et d'argent*, p.257.

¹³ Arch. Dubr. *Diversa Cancellarie*, 31 mai 1369, 22 f.58; 17 août 1369, f.94; 8 février 1371, 23 f.3., d'après D. KOVACEVIC-KOJIC, *Ibid.*, p.258.

¹⁴ Arch. Dubr., *Diversa Cancellarie*, 16 août 1371, 23 f.54., d'après D. KOVACEVIC-KOJIC, *Idem*.

de Venise estiment que plus de 12 000 bestiaux venant de Slavonie (ou *Esclavonie*, nord de la Croatie à proximité de la Bosnie et de la Hongrie) sont sans *bolletta*, donc sans être facturés¹⁵, ce qui est un nombre considérable et donne une idée du nombre total de bêtes amenées dans la cité depuis les Balkans. La nourriture en général est également à compter parmi les marchandises présentes à Venise, mais le nombre précis est difficile à déterminer. En Istrie, à mi-chemin de la *Terra Ferma* et du *Stato da Mar*, Marino Sanudo note les importations vers la métropole de vin, de fromage, d'huile et de viande en plus du bois et de la pierre¹⁶. La péninsule est particulièrement réputée pour sa viande salée et ses animaux de boucherie, en particulier les ovins et bovins qui sont élevés sur place auxquels s'ajoutent, transitant par l'Istrie avant de se retrouver à Venise, du bétail venu de l'actuelle Slovénie, de Croatie, voire, en fonction des besoins, des disponibilités et des conditions géopolitiques, de Carinthie ou de Hongrie. Il s'agit là de régions bien plus lointaines que le simple arrière-pays istrien. Ces produits sont envoyés par mer à la métropole de l'autre côté du golfe¹⁷. Nous pouvons également citer, les différents types de fromages, de vins, de fruits et de noix qui sont envoyés par plus petites quantités à Venise, et dont certaines petites cités de la côte et des îles dalmates se font productrices et vendent leurs récoltes aux marchands vénitiens.

Les marchandises provenant des Balkans à destination de Venise sont donc nombreuses et variées, et représentent des quantités importantes de denrées. La plupart des ressources naturelles des Balkans adriatiques qui peuvent être vendues ont été concernées par le commerce avec Venise. Il est possible de dresser une hiérarchie. Matériaux de construction comme le bois et la pierre mis à part, le produit importé des Balkans qui se démarque le plus est représenté par les métaux, tout particulièrement les métaux précieux (or et argent) de Serbie et de Bosnie. Venise n'exerce aucun monopole sur ce commerce, les Ragusains étant omniprésents dans ce secteur. Et pourtant près de 90% de la production de ces mines est destinée à Venise. Si d'autres métaux sont concernés, comme le cuivre ou le plomb, la grande majorité est constituée d'or et d'argent, faisant de la ville la première en Europe en ce qui concerne le contrôle de l'argent et des métaux précieux. D'autres ressources, comme la nourriture, la viande et plus généralement le bétail, sont également bien représentées et font l'objet d'un trafic intense avec Venise. Tout en n'étant pas négligeable, il est difficile à chiffrer exactement.

¹⁵ ASV, CN, reg. 6, 1er octobre 1436, f.167r & 169r., d'après F. FAUGERON, *Nourrir la ville*, p.386.

¹⁶ M. SANUDO, *Itinerario di Marino Sanudo per la Terraferma veneziana compiuto l'anno MCCCCLXXXIII*, 1847, p.148.

¹⁷ F. FAUGERON, *Nourrir la ville. Ravitaillement, marchés et métiers de l'alimentation à Venise dans les derniers siècles du Moyen Âge*, Rome, 2014, p.385.

Une fois arrivées à Venise, et même avant, toutes ces marchandises sont soumises à différentes règles avant d'être distribuées et vendues. Nous pouvons ainsi nous pencher à présent sur ces réglementations et sur les limites qu'elles imposent au commerce de la ville.

II. Un trafic surveillé et légiféré

A) Législation et distribution

Déjà à leur départ des ports des Balkans, les marchandises ayant pour destination Venise sont soumises à la réglementation. Celle-ci concerne surtout le contrôle des produits avant d'être chargés sur les navires, les cités appliquant leurs propres lois sur le sujet. C'est ainsi que 6% du chargement en argent qui part du port de Raguse au XVe siècle est prélevé par la Monnaie de la cité, la taxe servant au développement de la monnaie communale. De même, les animaux de boucherie venant de Croatie, de Bosnie ou de Serbie et transitant par les ports dalmates sont comptés, marqués et facturés par la *bolletta*, et ce depuis au moins le XIIIe siècle¹⁸, ce qui n'empêche pas que certains échappent à cette règle¹⁹. Dans le cas du bétail, il n'est pas rare que les cités dalmates contournent la règle de la métropole en appliquant les leurs et en réquisitionnant des bêtes destinées à Venise. C'est notamment le cas à Zara, cité plusieurs fois rebelle, qui s'adjuge environ un quart des bêtes qui transitent sur son territoire, au détriment de Venise²⁰. Cette dernière tente d'ailleurs de faire appliquer sa loi en rappelant à l'ordre Zara, sa sujette, qui lui avait détourné 89 bêtes en envoyant une lettre aux représentants de la cité pour leur demander de restituer les animaux, sans succès²¹. Certaines de ces cités balkaniques avec une forte identité ou rebelles à l'autorité vénitienne préfèrent donc se soumettre à leur propre législation plutôt qu'à celle de la Sérénissime, quand bien même elles seraient sous sa domination.

Mais le contrôle et la législation dans les rapports avec les Balkans ne concernent pas seulement le transport et l'inventaire des produits. Ils permettent aussi de pérenniser et d'assurer un trafic continu sur un temps plus ou moins long entre les deux rives de l'Adriatique. Les bouchers de Venise par exemple passent des contrats avec des éleveurs du *Stato da Mar*, et même parfois de l'arrière-pays qui n'est pas sous tutelle vénitienne, afin d'assurer un flux fréquent et sûr de bétail

¹⁸ *Deliberazioni del Maggior Consiglio*, III, 21 mai 1284, p.71; ASV, *SM*, reg.17, 14 mars 1335, f.5v., d'après F. FAUGERON, *Nourrir la ville*, p.386.

¹⁹ ASV, *CN*, reg.6, 1er octobre 1436, f.167r & 169r, d'après F. FAUGERON, *Idem*.

²⁰ *Deliberazioni del Maggior Consiglio*, *op. cit.*; ASV, *MC Capricornus*, 27 avril 1307, f.146r., d'après F. FAUGERON, *Idem*.

²¹ ASV, *SMar*, reg.16, 30 avril 1333, f.6r.

pour leurs boutiques. C'est le cas du boucher Nicolò de Vido dont les créances montrent qu'il a plusieurs contrats avec des éleveurs et des marchands de bétail originaires des régions montagneuses de l'arrière-pays dalmate, en Bosnie et dans les actuels Kosovo et Monténégro. Ceux-ci représentent trois des huit créanciers associés avec lui²². Ces contrats permettent donc d'assurer les échanges commerciaux. Ils garantissent un arrivage de viande régulier, bien que la distance séparant les deux partis n'empêche pas les détournements face auxquels le boucher serait impuissant.

L'acheminement et le transport des marchandises depuis les Balkans vers Venise est soumis à une surveillance et à un contrôle particulier qui nécessitent l'application de diverses lois, dont le but est souvent de permettre à Venise de conserver sa place centrale dans le processus des échanges dans l'Adriatique. Cette législation concerne surtout l'obligation d'escale à Rialto, dans le centre de la ville, où prend place le plus importants des marchés de la cité et où sont échangées la plupart des denrées venant des Balkans. Toutes les marchandises allant et venant par l'Adriatique doivent y être estimées, taxées et enregistrées afin d'éviter la contrebande, y compris lorsque ces produits proviennent des Balkans et sont à destination d'une autre cité de la côte adriatique. Contraignante, l'obligation d'escale a été levée pendant la période d'occupation hongroise de la fin du XIV^e siècle, époque où la domination vénitienne sur l'Adriatique est la plus contestée et mise à mal suite à ce long conflit. En 1403, ce *dominium maris* dalmate revient presque entièrement sous le giron vénitien, à l'exception de Raguse qui, bien que se placée sous la protection hongroise, reste un proche partenaire de la Sérénissime. Mais le retour de la Dalmatie n'entraîna pas nécessairement le retour de l'application des règles qui étaient en vigueur avant la conquête par la Hongrie. Au bout de quelques années, en 1407, le Sénat constate que certains navires qui faisaient habituellement le transport du fer frioulan vers le sud-est de l'Italie et la Dalmatie y rapportaient des denrées alimentaires (huile, vin, fromage...) qu'ils ne font pas estimer à Venise ; il décide alors du retour de l'obligation d'escale à Rialto²³.

Cependant, ces lois sont loin d'être respectées dans tous les cas. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer la contrebande, mais suite à l'ampleur du phénomène, plusieurs rappels et mesures punitives sont conçues, sans grand succès. Constatant une nouvelle fois le non-respect de l'obligation d'escale à Rialto dans des échanges de d'huile, de savons et épices venant de la côte adriatique de l'Italie contre du fer des colonies de Croatie sur la côte opposée, la loi est renouvelée

²² ASV, *PBec*, b.1, capit.1, 13 mai 1418, f.18r., d'après F. FAUGERON, *Ibid.*, p.387.

²³ ASV, *SM*, reg.47, 15 septembre 1407, f.142r., d'après F. FAUGERON, *Ibid.*, p.379

en 1420²⁴. Face aux multiples manquements et non-respect de la règle, des punitions sont envisagées. Par exemple, les marchands qui ne la suivent pas doivent payer 1000 ducats en plus des amendes déjà prévues dans ce cas²⁵. C'est également sans succès qu'en 1452 Venise tente de réaffirmer son monopole sur le golfe Adriatique, de plus en plus mis à mal par l'émergence de puissances voisines au premier lieu desquelles la Hongrie et les Ottomans. Ce monopole concerne principalement les produits manufacturés et les matières premières : pierre, bois, et surtout métaux qui sont l'une des denrées les plus convoitées²⁶. Le bétail est également concerné par ces tentatives de monopolisation du trafic : au début des années 1440, suite à une pénurie à Rialto, Venise tente de se réserver les approvisionnements en viande, ce qui s'avère être également un échec²⁷, puisque les éleveurs morlaques qui conduisent habituellement les troupeaux décident de détourner les bêtes vers des ports non-vénitiens pour ne pas avoir à se plier à cette règle et peut être trouver des acheteurs proposant de meilleurs prix²⁸.

Le principal marché de Venise se trouve donc à Rialto, dans le centre de la ville. Nous l'avons dit, c'est également là que sont censés être estimés les produits arrivant de l'Adriatique ou y partant, l'hôtel de la Monnaie vénitienne, la *Zecca*, étant située depuis le XIIIe siècle à proximité de l'actuel pont de Rialto avant d'être déplacée au XVIe vers la place Saint-Marc. Ce lieu concentre donc la majorité des activités économiques liées au commerce, qu'il s'agisse de l'estimation, de la vente, de l'achat et de l'échange des marchandises. Sa disposition au cœur de la ville permet en outre de redistribuer plus simplement les différents produits, selon les quartiers. Ainsi, non loin de là, la place Saint-Marc comporte un marché alimentaire dans une halle de l'angle de la *piazzetta* -adossé au futur hôtel de la Monnaie du XVIe siècle-, où la majeure partie de la viande est écoulée. A Rialto et Saint-Marc, les deux principaux marchés de Venise dont les halles monopolisent les marchandises liées à la nourriture et la viande, son commerce est bien encadré : les prix au détail ne sont pas libres, mais fixés par les autorités²⁹. La réglementation concerne bien des aspects de la vente de viande sur ces marchés, même la dimension des bancs et des étals utilisés par les bouchers doit répondre à des règles précises et fixes, et, au XVe siècle, le coût du loyer annuel d'un boucher qui fréquente ces halles, entre 20 et 30 ducats, est déterminé selon l'emplacement qui leur est attribué³⁰. Ces règles expliquent en partie l'existence parallèle d'un marché noir et de points de

²⁴ ASV, *SM*, reg.35, 13 août 1420, f.67r., d'après F. FAUGERON, *Idem*.

²⁵ ASV, *PBia*, b.1, reg.2, 1er juin 1452, f.147v., d'après F. FAUGERON, *Ibid.*, p.380.

²⁶ ASV, *SMar*, reg.4, 16 août 1452, f.147v., d'après F. FAUGERON, *Idem*.

²⁷ F. FAUGERON, *op. cit.*, p.386-387.

²⁸ ASV, *SMar*, reg.1, 10 novembre 1441, f.66v.

²⁹ E. CROUZET-PAVAN, *Le Moyen Âge de Venise. Des eaux salées au miracle des pierres*, Paris, 2005, p.666.

³⁰ *Idem.* ; voir aussi *Capitolare degli ufficiali al frumento di Venezia (metà del sec. XIV)*, éd. F. FAUGERON, 2013.

vente clandestins où les prix sont fixés par les vendeurs sur de la viande de contrebande, qui n'a donc pas été estimée à Rialto.

Si ces réglementations répondent à des raisons économiques, certaines concernent des mesures hygiéniques, en particulier dans le cas du travail de la viande. Les activités de ce secteur sont regroupées dans les faubourgs, en particulier dans celui de l'île de la Giudecca, au sud de la ville. Sur l'île sont situées quelques boucheries, des fabricants de chandelles, mais surtout des tanneries : les métiers du cuir y sont fixés dès le milieu du XIII^e siècle³¹. Le travail des peaux dégageant des odeurs désagréables, les *caselle da pele* sont majoritairement concentrées face à la lagune, sur la rive sud de l'île et particulièrement autour du canal du *rio del Ponte Lungo* au centre de celle-ci. Les habitations plus aisées sont situées sur sa rive nord, le long du canal de la Giudecca, face au centre de la ville, pour s'éloigner des incommodités liées aux tanneries. Il en va de même dans les quartiers de l'île de Cannaregio, tout au nord de la ville face à la terre ferme, où les bouchers peuvent se débarrasser plus facilement des restes et des carcasses d'animaux que s'ils étaient dans le centre de la ville³². En 1422, le Sénat laisse un délai de six mois aux bouchers pour qu'ils égorgent leurs bovins sur la terre ferme, *sora palude e ai cavi de la terra* (ce qui ne fut sans doute pas toujours accepté), afin qu'ils ne se débarrassent plus des carcasses et des viscères en les jetant dans les canaux de la ville mais dans la lagune du côté du *caò di Cannaregio*. L'objectif est de diminuer les risques de pollution et d'apparition de maladies³³. Toutefois, la législation reste assez souple en ce qui concerne les échanges à l'intérieur de la ville : les tanneurs de la Giudecca n'ont par exemple pas le monopole du travail du cuir bien qu'ils en soient les principaux fabricants, ni celui de la fabrication de chandelles. En effet, certains contrats montrent que les bouchers livrent parfois le suif directement aux marchands de Rialto³⁴, marché qui reste au cœur de l'économie commerciale vénitienne.

En ce qui concerne les métaux précieux en provenance des Balkans, eux aussi sont soumis à une réglementation stricte et détaillée. Le *Capitolare de aurifex* détaille ainsi les règles que doivent suivre les orfèvres vénitiens³⁵. Comprenant 47 entrées, ce document est rédigé à partir du milieu du XIII^e siècle, au moment du déclin des mines européennes. Il connaît des rajouts pendant près d'un siècle, précisant et complexifiant la législation sur toutes les dimensions du métier d'orfèvre, alors que s'intensifie l'arrivée de métaux précieux en provenance des Balkans à partir du XIV^e

³¹ *Ibid.*, p.575.

³² *Ibid.*, p.580.

³³ *Idem.*

³⁴ ASV, *Proprio Testimoni*, f.2, 1411, f.36v., d'après E. CROUZET-PAVAN, *Venise, une invention de la ville*, p.581.

³⁵ *Capitolari delle arti veneziane : sottoposte alla giustizia e poi alla giustizia vecchia dalle origini al MCCCXXX*, éd. G. MONTICOLA, 1896, p.115-134.

siècle. Ces règles, certaines tenant en un paragraphe et d'autres en une ligne seulement, donnent ainsi des indications quant à la qualité des matériaux devant être utilisés, la lutte contre la fraude de ceux voulant imiter les sceaux des magistrats³⁶, sur les punitions encourues comme les amendes et les radiations du métier³⁷, les conditions d'accès au statut de maître³⁸, l'interdiction de sertir d'or des pierres de contrefaçon³⁹, et généralement tout ce qui se rapporte au métier des *orefici*.

Depuis les Balkans jusqu'aux étals des marchés et des échoppes vénitienne, en passant par les ports de la côte dalmate au transport sur l'Adriatique, les marchandises sont encadrées par de nombreuses lois et réglementation fixant en détail les utilisations, les prix de vente et l'emploi de celles-ci. Ces règles permettent de faire fructifier l'économie des cités balkaniques, soit en faisant des ports des marchés et des places d'échanges, soit en prélevant dessus une taxe servant à renforcer la monnaie locale, comme à Raguse. D'autres règles de strict contrôle et de taxation des marchandises par obligation d'étape à Rialto sont mises en place, surtout à partir du début du XVe siècle après la guerre contre la Hongrie. Il s'agit de tentatives de Venise pour revenir au centre des échanges dans l'Adriatique et de rétablir son monopole commercial dans la région mis à mal par la perte de la Dalmatie. Mais ces lois sont loin d'être toujours respectées et très efficaces, en dépit des multiples rappels et menaces des autorités. À Venise, ces marchandises sont estimées et taxées là aussi selon des règles strictes à Rialto où elles sont vendues et échangées, ou réparties dans les différents quartiers de la ville. Là aussi, des lois encadrent leur utilisation, que ce soit en ce qui concerne les métaux précieux, les produits issus d'animaux comme le cuir, ou la viande.

Nombre de ces marchandises, entre le moment où elles s'apprêtent à être envoyées à Venise depuis les ports dalmates et celui où elles sont achetées dans les marchés et échoppes de la métropole, subissent divers processus de transformation, qui influent sur la législation.

B) Les étapes de transformation des marchandises

Les marchandises venues des Balkans sont, pour des raisons pratiques de transport, généralement transformées sur place, surtout lorsqu'il s'agit de produits lourds et volumineux. Dans le cas du bois

³⁶ *Ibid.*, p.120, chap.XVI : *Item, non contrafaciam nec contraferi consentiam sigillum ducatus nec iusticiariorum.*

³⁷ *Ibid.*, p.121, chap.XVIII : *Statuimus quoque per voluntatem domini nostri ducis et eius consilii et per nostram similiter ut qui cumque a modo in antea repertus fuerit fecisse contra ordinem suprascriptum, debeat emendare pro banno libras XXX et soldos XII et insuper expulsus fuerit de arte aurificium et nunquam in ipsa arte revertetur.*

³⁸ *Ibid.*, p.123, chap.XXIII : *Item, ordinamus quod nulus possit esse deceanus nisi sit venetus qui habitarevit Veneciis annis viginti.* Il n'est possible de devenir maître qu'après avoir vécu au moins vingt ans à Venise en étant Vénitien.

³⁹ *Ibid.*, p.119, chap. VIII : *Item, non audeat ponere aliquam diamantem contrafactam in auro*

par exemple, les troncs sont équarris et débarrassés de leurs branches à proximité de leur lieu de coupe, sur les pentes dalmates des Alpes dinariques. Il en va de même pour la pierre d'Istrie, taillée en blocs de plusieurs centaines de kilogrammes voire atteignant les quelques tonnes pour y être chargées sur les navires à fond plat qui font régulièrement navette entre la péninsule istrienne et Venise. Évidemment, pour faciliter le transport de ce type de denrées dans des bateaux, il est nécessaire que celles-ci soient déjà préparées afin d'aider au mieux la logistique mise en place pour déplacer des marchandises aussi lourdes et volumineuses, même si, dans le cas du bois d'Istrie, Croatie et Dalmatie et dans celui de la pierre istrienne, les trajets vers Venise restent de longueur et de distance raisonnables. A contrario, les denrées moins volumineuses sont parfois travaillées plusieurs fois avant leur départ. Les métaux sont par exemple généralement une première fois traités sur place après leur extraction pour les débarrasser des impuretés et obtenir des barres de métal lorsqu'il s'agit d'or ou d'argent. A Novo Brdo, cette étape permet en premier lieu au despotat de Serbie d'en récupérer une partie pour servir à sa monnaie, tandis que les fonderies sont sous influence de l'importante communauté ragusaine de la ville pour superviser leur transport jusqu'à leur cité. Les métaux sont à nouveau raffinés à Raguse, où les autorités en profitent pour prélever leur part, même si certaines barres peuvent échapper à leur surveillance, en étant par exemple cachées par des contrebandiers dans les rouleaux de cire de leur cargaison⁴⁰. Une fois à Venise où elles sont revendues, ces barres de métal précieux sont à nouveau travaillées par l'hôtel de la Monnaie, les artisans et les orfèvres.

En ce qui concerne les différents types de nourriture transportées depuis la côte adriatique des Balkans, le cas est plus complexe. Les exportations de produits d'origine végétale sont faites après avoir été travaillées sur place, par exemple le grain, ou le raisin sous forme de vin. A Curzola, en plus du blé et du vin, les principales productions de ce type semblent être les olives, les amandes et les figes. Face aux risques de les voir se gâter pendant le transport, les olives paraissent être surtout destinées à la consommation locale⁴¹. Mais en ce qui concerne les amandes et autres fruits à coque, elles sont naturellement plus résistantes au transport vers Venise. Quant aux figes, pour éviter qu'elles ne s'abîment pendant le voyage, elles sont en grande majorité séchées sur l'île, dans les maisons des paysans, ce qui de surcroît fait réduire leur taille et permet donc d'en exporter de plus grandes quantités, faisant de ces fruits et de leur commerce avec la métropole vénitienne l'une des principales ressources de l'économie curzolaine⁴².

⁴⁰ Voir B. BOJOVIC, "Entre Venise et l'Empire Ottoman, les métaux précieux des Balkans (XV-XVIe siècle)", *Annales. Histoire, sciences sociales*, 2005, 6, p.1277-1297

⁴¹ O.J. SCHMITT, *Korčula sous la domination de Venise au XVIe siècle. Pouvoir, économie et vie quotidienne dans une île dalmate au Moyen Âge tardif*, Paris, 2019.

⁴² *Registre du port de Korčula*, 11/1/18 f.116r., d'après O.J. SCHMITT, *Idem*.

Mais pour le cas de la viande et du bétail, la question de savoir s'il est préférable d'abattre et de prélever la viande des animaux directement sur place ou à Venise se pose davantage. Il paraîtrait plus pratique de tuer directement les animaux sur leur lieu d'élevage ou non loin, puis de les dépecer et d'exporter directement leur viande, après l'avoir éventuellement fait sécher et salée, comme pour le poisson. Cette méthode semblerait davantage convenir car plus économe en place, en coûts de transport et en logistique nécessaire pour répondre aux besoins des animaux le temps du trajet. Il est vrai que cette pratique est employée assez fréquemment : en Istrie, l'une des "fournitures essentielles de la péninsule", pour reprendre les mots de Fabien Faugeron⁴³, est représentée par la viande, dont celle qui est séchée et salée. La courte distance qui sépare la péninsule de Venise permet de ne pas craindre que cette viande, même si elle est plus résistante ainsi que dans son état d'origine, soit victime de l'humidité pendant le transport et ne s'abîme jusqu'à devenir impropre à la consommation. Ce cas de figure arrive parfois au cours des voyages, y compris lorsque des mesures comme celle-ci sont prises pour faciliter la conservation. Ainsi, le marchand Alessandro Malipiero, ramenant, entre autres marchandises facilement conservables (comme de l'huile, du miel et des raisins secs), de la viande séchée et salée depuis Corfou, à l'extrémité sud de la mer Adriatique à l'embouchure de la mer Ionienne, se voit dispensé du paiement du *dazio*, un droit de douane, après n'en avoir tiré que 6 ducats à Venise. Malgré toutes les précautions prises, l'action de la chaleur de l'été et de l'humidité au cours de son long trajet de remontée du golfe a fait pourrir la viande, qui, avariée, était pratiquement invendable⁴⁴.

Face à ces risques, il est donc fréquent que les animaux soient transportés directement depuis les Balkans jusqu'à Venise et ses environs. Là aussi, l'Istrie se démarque de par ses exportations d'animaux de boucherie, surtout des bovins et des ovins élevés sur place et parfois complétés par des bêtes de l'arrière-pays slovène, de Carinthie ou de Hongrie, et sont envoyés vivants vers Venise : nombreux sont ceux qui partent de Pola, le principal centre de rassemblement des troupeaux à destination de la ville⁴⁵. Il en va de même pour le bétail de Croatie, Serbie et Bosnie transitant par les ports dalmates⁴⁶. Les animaux arrivent rarement directement à Venise même, mais plutôt dans l'immédiate proximité de la ville sur la *Terra Ferma*, que ce soit sur le littoral continental ou sur le Lido. En effet, cela s'explique notamment par des raisons pratiques, en premier lieu pour trouver la place nécessaire à l'accueil de troupeaux, mais aussi pour faire paître les bêtes : après avoir été engraisées par leurs éleveurs dans les pâturages des Balkans, elles ont souvent maigri pendant le voyage en mer, d'où l'intérêt de les faire grossir à nouveau pendant quelques

⁴³ F. FAUGERON, *op.cit.*, p.385.

⁴⁴ ASV, *Grazie*, reg.20, 7 juin 1415, f.92v., d'après F. FAUGERON, *op.cit.*, p.392.

⁴⁵ E. IVETIC, "Le città dell'Istria (1250-1330)", in *Le città del Mediterraneo all'apogeo dello sviluppo medievale*, Pistoia, 2001, p.73-110.

⁴⁶ E. CROUZET-PAVAN, *op.cit.*, p.581.

semaines à proximité de la ville. De plus, cela permet de constituer des réserves non loin de Venise ne doit pas être totalement dépendante de l'arrivage de viande de l'outre-mer. L'abattage se fait alors ici ou dans les secteurs périphériques de la ville comme à Cannaregio, bien que cette normalisation soit tardive : pendant longtemps, l'abattage était pratiqué sur les lieux de vente, directement près des boucheries des halles de Rialto et de Saint-Marc, entraînant les problèmes d'hygiène que nous avons déjà évoqué⁴⁷.

La transformation des produits venant des Balkans à destination de Venise répond donc à plusieurs prérogatives : celles concernant la logistique tout d'abord, les marchandises lourdes et volumineuses étant souvent travaillées sur place pour faciliter leur transport, comme le bois et la pierre. C'est également le cas de celles sur lesquelles des parts sont prélevées, notamment en ce qui concerne les métaux précieux, qui sont également soumis à des interventions à plusieurs reprises au cours de leur transport, que ce soit directement sur place à leur sortie de la mine, à Raguse où elles sont évaluées et taxées, et à Venise où, encore évaluées et taxées, elles sont travaillées par les différents corps de métiers concernés. Le cas des denrées périssables est par contre plus complexe : souvent préparées directement sur place avant d'être expédiées, les risques de les voir s'abîmer subsistent toujours. Ainsi, particulièrement pour la viande, il n'est pas rare que le bétail soit envoyé directement dans les environs de Venise pour faciliter sa préparation, son abattage et son élevage, afin d'assurer la qualité de la viande en dépit du long trajet qu'elle a parcouru.

Le commerce des marchandises venant des Balkans et remontant l'Adriatique vers Venise est donc étroitement contrôlé et soumis à de nombreuses règles et législations. Celles-ci concernent plusieurs échelles, allant du contrat entre boucher vénitien et éleveur serbe aux grandes réglementations sur l'obligation d'escale et d'estimation des marchandises à Rialto. A travers elles, on peut voir une tentative de la part de Venise de réaffirmer son monopole sur le golfe Adriatique telle qu'il était au XIII^e siècle, en particulier en ce qui concerne le commerce, mis à mal après les guerres du XIV^e siècle et la perte de la Dalmatie face à la Hongrie. Mais même après être de nouveau entrée en contrôle de la région, l'hégémonie commerciale vénitienne a du mal à s'imposer et à faire respecter ses règles à tous. Les réglementations concernent donc surtout la gestion de ces marchandises une fois arrivées à Venise, où elles sont estimées à Rialto et vendues. C'est ainsi que tous les métiers travaillant ces produits, des bouchers aux orfèvres, doivent obéir à des lois

⁴⁷ *Ibid.*, p.580.

permettant une gestion efficace des denrées. Cependant, lorsque certaines d'entre elles ont besoin d'être transformées, il est rare qu'elles le soient directement à Venise même : elles le sont souvent directement sur place dans les Balkans, mais également dans les alentours de la ville, où leur gestion est là aussi surveillée.

Ces denrées, soumises à toutes sortes de lois, présentent donc un intérêt pour Venise, en plus d'être l'objet de réglementations tentant de rendre à la cité son pouvoir commercial sur l'Adriatique, notamment en ce qui concerne le développement de la ville en elle-même, de ses activités et de son économie. En effet, les colonies des Balkans profitent aussi parfois des fruits de ce commerce avec la métropole.

III. Un commerce participant au développement de la ville de Venise et à l'autonomie de ses colonies

A) Les marchandises des Balkans, des produits utiles

Une fois arrivés à Venise, les produits exportés des Balkans s'avèrent avoir des qualités autres que commerciales en tant que source de revenus après avoir été vendus. Ils sont notamment utiles en tant que matériaux de construction, en particulier en ce qui concerne le bois et la pierre d'Istrie et de Dalmatie, indispensables à Venise, permettant même d'en assurer la survie face aux eaux de l'Adriatique. Des milliers de troncs d'arbres sont utilisés pour consolider les défenses de Venise face aux risques de submersion en servant à stabiliser les fonds marécageux et les soubassements, ainsi qu'à servir de pieux des digues et des salines, non seulement à Venise-même, mais aussi dans les colonies : près de 8510 troncs de mélèzes de Croatie et d'Istrie sont utilisés pour bâtir et protéger les salines de Sebenico/Šibenik, en Dalmatie⁴⁸. Le bois est aussi utilisé pour la construction architecturale et navale, pour fabriquer coques, mâtes, rames des galères. L'exploitation en a été tellement intense qu'une bonne partie des contreforts des Alpes dinariques qui surplombent la mer en Dalmatie, aux pentes autrefois boisées, sont désormais grandement déforestées. Cela est d'autant plus vrai dans les centaines d'îles qui, comme Curzola, étaient encore plus recouvertes de forêts que sur le continent. L'île, riche en hauts pins utiles pour bâtir des mâts, s'est également spécialisée dans la production de poix, aidée par la présence de nombreux conifères. Le Sénat vénitien constate à la fin du XV^e siècle que "presque tous les hommes de cette île se nourrissent de la production de poix, qui est d'une grande utilité à ceux qui construisent des navires, une industrie dont beaucoup

⁴⁸ B. DOUMERC, in P. CABANES dir., *Histoire de l'Adriatique*, Paris, 2001, p.245.

d'hommes vivent"⁴⁹. Cette matière est tirée de la résine des pins et permet notamment d'imperméabiliser les coques des bateaux et d'empêcher leur dégradation trop rapide. C'est ainsi qu'en à peine un an, entre avril 1477 et juin 1478, pas moins de 72 tonnes de poix furent envoyées de Curzola vers Venise⁵⁰. Mais cette industrie a également des effets néfastes, puisque en 1520, une trentaine d'années après le premier constat du Sénat de Venise, celui-ci déplore que désormais, "à cause des feux illégaux qu'on allume afin de défricher les forêts", la quasi-disparition de celles-ci "nuît gravement aux charpentiers, principaux artisans de cette île"⁵¹. Les feux de forêts volontaires déclenchés un peu partout sur l'île pour produire de la poix deviennent souvent hors de contrôle, ravageant des zones entières de sous-bois, au point que certains bosquets furent placés sous protection, même si cela n'empêchait pas l'abattage illégal d'arbres en dépit de l'interdiction. Le bois servait également à plein d'autres tâches, en particulier pour servir comme combustible et comme bois de chauffage.

La pierre, elle, venait principalement d'Istrie en blocs taillés pour servir de matériau de construction. Elle sert à la consolidation, par exemple du cordon lagunaire du Lido, en agissant comme une digue⁵². Elle est également très fréquente dans la construction architecturale à Venise et dans l'embellissement de la cité. Extraite auprès de Rovinj, Poreč et Pula, son aspect proche du marbre en fait un matériau prisé et apprécié. Par exemple, la partie supérieure de l'église de San Zaccaria à Venise est faite dans cette pierre. Quant aux métaux précieux, la part qui en est prélevée après avoir été estimée à Rialto est utilisée par l'hôtel de la Monnaie de Venise pour fabriquer des pièces de monnaie, celles qui sont ensuite utilisées par les marchands jusque dans les Balkans. Les ateliers de la *Zecca*, la Monnaie de Venise, se chargent de la frappe des pièces, avec l'aide d'argentiers et d'orfèvres spécialisés : parfois, en temps de paix, plus d'une centaine d'ouvriers sont réunis dans le même lieu et sous la même direction, la concentration de la main d'oeuvre permettant de standardiser les pièces. Répartis en équipes, les ouvriers sont surveillés par des inspecteurs et des coordinateurs ; chaque équipe travaille sur un métal précis (une sur les alliages, une sur l'argent fin...), et possède ses inspecteurs et contrôleurs de poids, ses comptables ou encore ses chaudronniers qui fabriquent les matrices utilisées pour graver les pièces. Tous ces travailleurs sont hautement spécialisés⁵³.

⁴⁹ *Statuta et leges civitatis et insulae Curzulae : 1214-1558*, J. J. HANEL éd., 1877, p. 213; cité dans O.J.SCHMITT, *op.cit.*

⁵⁰ *Registre du port de Korčula*, 25/48/10., d'après O.J. SCHLITT, *op.cit.*

⁵¹ J. J. HANEL, *op.cit.*, p.254.

⁵² B. DOUMERC, *ibid.*

⁵³ F.C. LANE, *Venise, une république maritime*, Paris, 1975, p.215.

Les ressources venues des Balkans ont également un rôle dans le développement artistique de Venise. Nous l'avons dit, la pierre d'Istrie, appréciée pour ses qualités décoratives en plus de faire un très bon matériau de construction résistant et solide. Nous avons cité l'église de San Zaccaria, mais nombre de revêtements, d'éléments décoratifs, et de statues, dont des statues du lion ailé de Saint-Marc, symbole de Venise, sont taillés dans cette pierre⁵⁴. Plus tard, le pont des Soupîrs, bâti au XVIIe siècle, sera également fait de pierre d'Istrie.

Les métaux précieux sont eux aussi utilisés dans des objectifs décoratifs et artistiques. Ainsi, le *Capitolare de aurifex* précise les règles que doivent suivre les orfèvres dans leur travail et leurs créations, en interdisant par exemple de sertir d'or des *diamantem contrafactam*, des fausses pierres précieuses⁵⁵, ou de passer des broches dans des objets d'or ou d'argent⁵⁶. Les métaux précieux des Balkans servent aussi à décorer d'autres objets, par exemple le sarcophage en bois contenant les restes de saint Siméon dans l'église qui lui est dédiée à Zadar. Sur celui-ci, à la fin du XIVe siècle -durant l'occupation hongroise de la majeure partie de la Dalmatie-, un maître milanais a finement gravé et ciselé un revêtement d'argent de Bosnie⁵⁷. Ces exemples montrent les multiples utilisations que l'on pouvait faire de ces denrées. En outre, les métaux étaient également utilisés pour frapper de la monnaie.

Le bétail, lui, est utilisé principalement pour sa viande, qu'elle arrive déjà préparée à Venise, ou sous forme d'animaux vivants. Nous l'avons dit, ceux-ci sont parqués sur le Lido et dans les plaines voisines de la lagune où ils continuent d'engraisser après leur voyage en mer. Les bêtes sont ensuite abattues et préparées ici ou dans le pourtour extérieur des îles de Venise, dans les faubourgs et quartiers éloignés du centre, alors que l'abattage s'effectuait pendant longtemps à proximité directe des boucheries et des marchés, y compris lorsque ceux-ci se tenaient dans le cœur de la ville, le secteur de Rialto concentrant alors la plupart des activités liées au commerce, depuis l'estimation des produits jusqu'à leur vente. Le fait que les activités d'abattage et de préparation de la viande soient reléguées dans les secteurs plus périphériques de la ville, en premier lieu pour des raisons d'hygiène, permet de surcroît de valoriser ces quartiers éloignés des pôles d'activité principaux que sont les grandes places du centre avec leurs marchés ou l'Arsenal. La viande est ensuite écoulee dans les marchés de la ville et chez les bouchers, comme ceux de Rialto ou de Cannaregio.

⁵⁴ M. SIMUNIC-BURSIC, D. ALJINOVIC & S. CANCELLIERE, "Kirmenjâk-pietra d'Istria : a preliminary investigation of its use in Venetian cultural heritage", *Geological Society*, 271, 2007, p.63-68.

⁵⁵ *Capitolari delle arte veneziane*, op.cit., chap. VIII, p.119

⁵⁶ *Idem.*, chap. VIII : *Item, non debeat ponere in aliquo laborerio de auro argento, nec in aliquo laborerio de argento ramem.*

⁵⁷ Voir M. HARMUTH, *Mineral Exploitation and Artistic Production in the Balkans after 1250*.

Cependant, il arrive parfois qu'en raison d'épidémies touchant les animaux et décimant les troupeaux, les éleveurs de la *Terra Ferma* vénitienne trouvent dans le bétail venu des Balkans une occasion pour remplacer leurs bêtes perdues et les renforcer face aux maladies, plutôt que de les destiner à l'abattoir⁵⁸. Ces épisodes d'épizooties dramatiques pour les fermiers et surtout pour les éleveurs d'animaux sont quelquefois accompagnés par des arrivées de troupeaux entiers amenés depuis la Hongrie et l'arrière-pays adriatique. Réputées robustes, les bêtes des Balkans s'adaptent bien en Vénétie et sont bien plus résistantes face aux maladies. Les croisements permettent en plus de renforcer les races de vaches indigènes de l'Italie du nord et participent à la multiplication de celles-ci, tout en étant moins sensibles aux épidémies. En plus d'être une source de nourriture, le bétail des Balkans permet aussi aux Vénitiens et aux éleveurs de la *Terra Ferma* de renforcer les capacités et la résistance de leurs troupeaux, et ainsi de pérenniser l'élevage en Vénétie.

Les ressources venues des Balkans sont donc utilisées de différentes manières. Si elles peuvent avoir un rôle dans le développement artistique de Venise et de ses colonies, leur utilité principale réside dans l'assouvissement des besoins de la cité : la viande est utilisée pour se nourrir, même si le bétail originellement destiné à la boucherie sert parfois pour renforcer les troupeaux des paysans et laboureurs des alentours de Venise, le bois et la pierre servent certes à l'architecture mais aussi à la préservation de la cité face aux risques de la mer et à la domination de celle-ci grâce aux navires, alors que les métaux précieux répondent avant tout à des besoins de développement économique. Les marchandises tirées des ressources des Balkans remplissent donc un rôle important dans le développement et le maintien de la puissance vénitienne, puisqu'elles concernent avant tout des besoins vitaux de la cité, bien plus que ne le sont des produits manufacturés par exemple. Si Venise tente de s'arroger le monopole sur le commerce des denrées en provenance des Balkans, c'est avant tout pour l'intérêt qu'elles provoquent dans une optique de survie de la cité.

Cependant, les liens commerciaux avec Venise permettent également aux cités et colonies du *Stato da Mar* de se développer à leur manière, notamment en faisant émerger leur trafic avec la métropole, ce qui s'avère également avoir des conséquences bénéfiques pour elles.

B) Un facteur de développement des colonies des Balkans

⁵⁸ Plusieurs documents rendent compte de cette pratique : ASV, *MC Magnus*, 3 septembre 1304, f.69r; SM, reg.47, 18 mai 1406, f.50v; *ibid.*, reg.48, 28 mars 1409 f.59v., d'après F. FAUGERON, *op.cit.*, p.385.

Si les cités de Dalmatie répondent de la domination vénitienne, leur développement commercial en lien avec la métropole semble leur permettre d'acquérir une certaine autonomie, du moins en ce qui concerne les décisions liées au commerce. Certes, le monopole vénitien et l'obligation d'escale à Rialto sont censés être respectés, surtout par les cités sous la tutelle de Venise, comme le montrent les nombreux rappels de l'obligation d'escale au cours du XVe siècle, après le retour de la Dalmatie dans le giron de la Sérénissime. Mais même les représentants de Venise s'impliquent dans le développement de la vie économique et commerciale de ces petites cités. La date d'élection du podestat de Capodistria en 1423 est avancée pour lui permettre d'avoir lieu avant le marché annuel, un des plus importants de la région et attirant des marchands étrangers, et aux nouveaux magistrats de se constituer des réserves. C'est un témoignage qui atteste de la relative indépendance politique que peuvent provoquer les flux commerciaux dans les cités de la façade de l'Adriatique⁵⁹. Venise tente néanmoins d'imposer sa loi sur ses sujettes : constatant la déforestation toujours plus grande et le non-renouvellement des bois de Curzola, le Sénat intervient et interdit l'exploitation des forêts de l'île par des étrangers au début du XVIe siècle⁶⁰, interdiction loin d'être toujours respectée.

En vérité, le non-respect des règles imposées par Venise, surtout aux XIVe et XVe siècle témoigne d'un certain désir d'autonomie, plus que de rébellion (sauf dans certains cas comme celui de Zara) de ces cités qui continuent néanmoins à reconnaître à Venise une seigneurie, certes lointaine⁶¹. Cela explique les fréquents rappels à l'ordre du Sénat concernant l'obligation d'escale et le monopole vénitien, témoignant d'un non-respect de ces règles de la part des cités dalmates. Lorsqu'en 1452 Venise tente une nouvelle fois d'imposer son monopole commercial et de le rétablir sur le trafic de nombreux produits manufacturés et matières premières entre Dalmatie, Albanie, Corfou et Italie du Sud, elle se voit obligée de renoncer à cette idée suite aux protestations des cités dalmates d'Antivari/Bar, Spalato/Split et Cattaro/Kotor⁶². La même année, alors que les ports de l'Albanie, conquise plus en profondeur par Venise et disposant d'importantes ressources céréalières, surtout en comparaison avec la Dalmatie, sont exceptionnellement autorisés à commercer directement avec les Pouilles. Cattaro, entre Dalmatie et Albanie, se voit aussi concéder ce privilège -qui aurait auparavant été considéré comme de la contrebande- et s'adapte. Elle n'exporte pas dans le *Mezzogiorno* du blé à l'image de ses voisins du sud, puisque la culture de grain est difficile dans les bouches et les fjords abrupts où se trouve la cité. Mais elle y expédie du bétail, des peaux et de la viande tirée d'animaux élevés dans les montagnes monténégrines⁶³. Cattaro obtient même le droit de frapper sa propre monnaie et d'y représenter son saint patron Tryphon sur le revers, à condition

⁵⁹ ASV, *SM*, reg.54, 3 mars 1423, f.91r.

⁶⁰ O.J. SCHMITT, *op.cit.*

⁶¹ E. CROUZET-PAVAN, *Venise triomphante. Les horizons d'un mythe*, Paris, 1999, p.81.

⁶² ASV, *SMar*, reg.4, 16 août 1452, f.147v., d'après F. FAUGERON, *op.cit.*, p.380

⁶³ ASV, *SMar*, 27 juillet 1452, f.140r-141r.

que l'avvers représente le lion ailé de Saint Marc, symbole de la république de Venise, pour rappeler qu'en dépit des libertés dont jouit la cité, elle est toujours théoriquement sujette de la Sérénissime⁶⁴. Il est possible que ce privilège soit concédé à Cattaro en raison de son lien avec l'extraction des métaux de Serbie et Bosnie, mais Venise veille à ce que la valeur du sou de la cité dalmate soit d'une valeur inférieure à la monnaie métropolitaine : cela permet de satisfaire l'orgueil de ses sujets en leur offrant une certaine autonomie, tout en faisant du profit. Le plan est mis en place par la *Zecca* de Venise⁶⁵.

De plus, le modèle vénitien l'emporte sur les villes de la côte dalmate. De l'Istrie avec Rovigno/Rovinj à la côte monténégrine avec Budua/Budva en passant par la Dalmatie et ses cités comme Traù/Trogir ou bien les petits ports des bouches de Kotor comme Perasto/Perast, l'influence vénitienne est présente partout, à commencer par les campaniles dépassant entre les toits de chacune de ces villes, évoquant ceux des églises de la métropole. Venise marque donc l'aspect physique des cités dalmates, à partir des centres urbains plus anciens, et participe à la création de rues bien tracées ou de places bien marquées sur lesquelles ont lieu les activités commerciales et les échanges les jours de marché⁶⁶. Cette architecture a été mise en place pendant l'occupation par Venise, mais même indépendantes, ou du moins autonomes, les cités continuent de fonctionner en conservant le modèle vénitien importé de la Sérénissime. C'est ainsi que la Monnaie de Raguse fonctionne comme celle de Venise et possède sa propre *Zecca* en centre-ville même après l'indépendance de la cité à la fin du XIVe siècle. Ce modèle vénitien est repris y compris dans son fonctionnement par les cités de Dalmatie désireuses de s'émanciper le plus possible de la métropole, comme Spalato/Split ou Zara/Zadar, et ce y compris à la fin du XVe et au cours du XVIe siècle⁶⁷. Les liens commerciaux entre la façade maritime des Balkans et Venise participent à une certaine autonomie commerciale des cités de l'Adriatique. Même si elles ne renient pas pour la plupart leur appartenance au *Stato da Mar*, elles peuvent tout de même jouir de privilèges accordés par la métropole. Venise réalise après plusieurs tentatives infructueuses de rétablissement du monopole commercial que ces cités sont plus à même d'être des partenaires commerciaux efficaces si elle leur laisse une marge de manœuvre, tout en les contrôlant. Nous pourrions même émettre l'hypothèse que la très faible présence de Vénitiens dans les districts miniers de Bosnie et de Serbie, là où les Ragusains sont présents en grand nombre, peut s'expliquer par le fait que Venise ne veut pas concurrencer Raguse sur son terrain, préférant garder cette dernière comme un relai fiable en dépit des prélèvements qu'elle effectue sur les marchandises en métaux, plutôt que d'essayer de la doubler

⁶⁴ B. DOUMERC, *Ibid.*, p.261

⁶⁵ *Idem.*

⁶⁶ B. KREKIC, "Venezia e l'Adriatico", in G. ARNALDI, G. CRACCO & A. TENETI dir., *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Rome, 1997, p.84.

⁶⁷ Voir S-F. FABIJANEC, *Le développement commercial de Split et Zadar aux XV-XVIe siècles*, 2011.

directement et s'en faire un adversaire. De fait, que ce soit dans l'organisation ou le mode de fonctionnement, de nombreuses cités dalmates conservent et développent l'héritage acquis de la métropole vénitienne.

Cependant, dès le milieu du XVe siècle, plusieurs facteurs font que ce commerce entre Venise et les Balkans adriatiques commence à faiblir et à décliner.

C) Le déclin de la fin du XVe siècle

À partir du deuxième tiers du XVe siècle, plusieurs signes annoncent un déclin progressif du commerce entre Venise et les Balkans, surtout en ce qui concerne leur arrière-pays. Certes, les revenus de l'exploitation minière dans l'arrière-pays de l'Adriatique commencent à baisser, les filons de métaux se faisant de plus en plus petits : l'apogée de Novo Brdo, la plus importante des mines, atteinte dans les années 1420 et 1430 et décrite par Bertrandon de la Broquière en 1433 représente, d'après le voyageur bourguignon un revenu annuel de "plus de IIc mille [200 000] ducatz"⁶⁸. Une vingtaine d'années plus tard, en 1455, le franciscain Jean de Capistrano (1386-1456) fait état d'un revenu de 120 000 ducats que tire de la mine le despote de Serbie Georges Branković (1427-1456), en lutte contre les Ottomans⁶⁹. La diminution de la production des mines balkaniques, suivant celle des mines du reste de l'Europe au siècle précédent, pousse à l'échange de matières premières de plus en plus rares (l'argent et l'or exporté des Balkans) contre de l'argent numéraire (les ducats d'or vénitiens), eux aussi déficitaires faute de la raréfaction de cette matière première⁷⁰. Bien différente était la situation quelques décennies auparavant. Le contraste entre les immenses ressources des mines de Serbie et Bosnie et celles, taries, de l'Europe centrale, poussaient tous les voyageurs à s'intéresser à Novo Brdo, comme par exemple le comte de Nevers et ses hommes, partis en expédition contre les Turcs depuis la France en 1396, qui laissent en dépôt dans la ville qu'ils traversent leurs objets les plus précieux, preuve du prestige international du lieu⁷¹.

Cependant, même si la quantité de métaux précieux tirés des mines est en nette diminution au milieu du XVe siècle -presque divisée par deux en une vingtaine d'années d'après les témoignages de Bertrandon de la Broquière et de Jean de Capistrano-, elle reste importante et concerne plusieurs tonnes par an. Les mines de la région continuent de produire de l'or et de l'argent pendant plusieurs

⁶⁸ B. DE LA BROQUIÈRE, *Le voyage d'Outremer*, éd. C. SCHEFER, 1892, p.214.

⁶⁹ *Actae Bosnae potissima ecclesiastica cum incertis editorum documentorum regestis ab ano 925 usque ad annum 1752*, éd. E. FERMEZIN, 1892, p.222-223; cité dans B. BOJOVIC, *op.cit.*

⁷⁰ B. BOJOVIC, *op.cit.*

⁷¹ B. DE LA BROQUIÈRE, *op.cit.*, voir note.

décennies pendant l'occupation turque. C'est davantage la conquête ottomane qui détourne le flux des métaux dont les exportations sont de moins en moins dirigées vers l'ouest et Venise. Venus d'Anatolie, les troupes du sultan ottoman passent le détroit des Dardanelles au milieu du XIV^e siècle, avançant d'est en ouest dans les Balkans, luttant contre les Byzantins avant de prendre Constantinople le 29 mai 1453, contre les Bulgares, les seigneurs albanais, les divers États latins fondés autour de l'Égée, les principautés roumaines, les royaumes slaves⁷² Et ce en dépit de plusieurs expéditions des forces chrétiennes pour les arrêter, comme en témoignent les batailles de Kosovo Polje (1389) dans le sud de la Serbie entre Ottomans et l'alliance de la Serbie et de la Bosnie. De même, celle de Nicopolis (1396) dans laquelle le sultan Bayezid affronte une coalition d'États d'Europe de l'est, du centre et de l'ouest, dans laquelle certains viennent d'aussi loin que de France, des Flandres et d'Angleterre, ou à Varna (1444) au cours de laquelle participent des chevaliers allemands et polonais comptent parmi les tentatives de mener ces expéditions. Une première occupation turque de la Serbie entre 1439 et 1444 amène une première raréfaction de l'exportation de métal vers l'Italie, en raison de la désertion et des destructions des secteurs miniers : cela explique le passage de 11 060 kg d'argent transitant à Raguse en 1425 à 7 146 kg en 1440⁷³, sans compter le fait que les seigneurs locaux réquisitionnent une part de ces métaux pour financer la lutte contre le sultan, à l'image du despote Stefan Lazarević⁷⁴. La conquête ottomane de la Serbie (1459) et de la Bosnie (1463) intègrent ces États dans l'empire pour quatre siècles et coupent ces deux États de leurs liens avec l'Europe de l'ouest. Lorsque l'exploitation des mines reprend à la fin du XV^e siècle et au XVI^e, les métaux sont envoyés vers l'est et la nouvelle capitale Constantinople. Même si quelques échanges avec Venise subsistent encore, ceux-ci sont pratiquement insignifiants et ne concernent que des quantités négligeables de marchandise.

La conquête ottomane coupe l'arrière-pays des Balkans de la côte, mettant ainsi un arrêt soudain des échanges avec Venise par l'intermédiaire des ports dalmates. Ceux-ci ne sont d'ailleurs pas protégés des attaques turques, les assauts de grande envergure menés contre l'Albanie vénitienne dans les années 1470 et l'afflux massif de réfugiés dans les cités voisines en attendant de pouvoir fuir vers Venise participent à la crainte grandissante des habitants des cités dalmates face à l'expansion ottomane -comme en témoigne Marino Sanudo⁷⁵- en particulier dans les bouches de

⁷² Voir J.V.A. FINE, *The Late Medieval Balkans. A Critical Survey from the Late Twelfth Century to the Ottoman Empire*, Detroit, 1987, p.561.

⁷³ S. CIRKOVIC, "Dubrovačka kovnica i proizvodnja srebra u Srbiji i Bosni", *Istorijski glasnik*, 1-2, 1976, p.92-93.

⁷⁴ D. KOVACEVIC-KOJIC, "Les mines d'or et d'argent en Serbie et Bosnie", *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 15-2, 1960, p.250.

⁷⁵ M. SANUDO, *I Diarii*, p.85.

Kotor et le littoral monténégrin, juste au nord de l'Albanie⁷⁶. Les marchés des environs de Cattaro sont pratiquement désertés, faute de marchandises disponibles et en raison du risque représenté par les troupes turques⁷⁷. Les Balkans servent de glacis face à la conquête ottomane, laissant le temps aux Vénitiens de se concentrer sur les quelques places fortes de Dalmatie qu'ils contrôlent toujours au XVIe siècle, même si les liens commerciaux avec l'arrière-pays sont pratiquement stoppés.

Toutefois, la cité parvient à trouver des solutions pour pallier l'arrêt des liens commerciaux avec l'ouest des Balkans. Certains historiens, comme Boško Bojović⁷⁸, estiment que le déclin de la puissance économique vénitienne aux XVe et XVIe siècles pourrait en partie s'expliquer par la diminution des productions de métaux dans les mines de Bosnie et Serbie puis par leur conquête par les Turcs. Bojović voit également dans ce déclin disproportionné par rapport à l'expansion de l'économie urbaine au *Quattrocento* une des raisons favorisant l'utilisation de lettres de change - création du XIIIe siècle- et autres opérations bancaires grâce auxquelles Venise parvient à se maintenir durant la Renaissance⁷⁹. De même, la Sérénissime, en dépit de quelques conflits entre la fin du XVe et le milieu du XVIe siècle, parvient à devenir partenaire régulier de l'empire ottoman en ce qui concerne son trafic vers l'Orient⁸⁰, créant même un *fondaco dei Turchi*, sur le même principe que le *fondaco dei Tedeschi* médiéval pour les Allemands. Venise, de plus en plus concentrée sur la conquête de la *Terra Ferma* de la plaine du Pô, se tourne également vers l'ouest et le sud. Elle traite avec les Flandres, l'Angleterre, et parvient à échanger l'argent des nouveaux filons découverts en Allemagne et en Hongrie contre de l'or africain, en allant commercer sur les côtes du Maghreb, où arrivent des caravanes venues d'Afrique subsaharienne après avoir traversé le désert, et chargées d'or de Tombouctou et Guinée⁸¹. Peu après, les navires ibériques qui traversent l'Atlantique en revenant de l'ouest ne tardent pas à inonder le marché européen occidental avec les métaux des Amériques, l'or du Mexique et l'argent des Andes, donnant un souffle nouveau à l'économie monétaire de l'Europe. Quant à Raguse, elle devient le principal relai des Ottomans, et connaît son âge d'or au XVIe siècle, qui sous plusieurs aspects "ressemblait à la Venise des premiers siècles"⁸². Et, si elle perd l'avantage de son commerce le plus lucratif avec la Bosnie et la Serbie, elle s'impose sur les routes commerciales vers Constantinople. Ses relations avec Venise tournent

⁷⁶ B. DOUMERC, "Les Vénitiens confrontés au retour des rapatriés de l'empire colonial d'outre-mer (fin XVe-début XVIe siècle)" in M. BALARD & A. DUCCELLIER dir., *Migrations et diasporas méditerranéennes (Xe-XVIe siècles)*, Paris, 2002, p.375-376 et p.379.

⁷⁷ *Ibid.*, p.388.

⁷⁸ B. BOJOVIC, *op.cit.*

⁷⁹ *Idem.*

⁸⁰ Voir M-F. VIALON, *Venise et la Porte Ottomane (1453-1566)*, Paris, 1995; et G. POUMARÈDE, *L'empire de Venise et les Turcs, XVIe-XVIIe siècle*, Paris, 2020

⁸¹ F.C. LANE, *op.cit.*, p.400.

⁸² *Ibid.*, p.404.

davantage vers de la concurrence, voire vers de la rivalité, plutôt que vers la coopération des XIVe et XVe siècles.

CONCLUSION

Le commerce entre la façade adriatique des Balkans et Venise participe au développement de la ville de plusieurs manières. Tout d'abord en confirmant que le bassin de l'Adriatique n'est pas qu'un axe de passage pour la flotte vénitienne, mais également un territoire attractif au vu des ressources naturelles qu'il présente. Il le devient lorsque la façade maritime entre Istrie et Albanie est mise en relation avec l'arrière-pays des Balkans. L'espace côtier contrôlé par Venise depuis l'an mil est ainsi lié au continent, derrière les montagnes. Si, contrairement à l'Albanie ou à certaines régions de la Grèce occupées plus en profondeur, la domination directe vénitienne ne se concentre que sur la côte dalmate, son *hinterland* est étendu profondément dans les terres, jusqu'au bassin danubien, offrant un accès indirect à la mer à des États étrangers enclavés, au premier plan desquels la Bosnie, la Serbie et la Hongrie. L'ensemble de la côte et des terres disposent de nombreuses ressources naturelles, dont certaines sont exploitées depuis longtemps par les Vénitiens, comme le sel, le bois ou la pierre, et dont d'autres prennent de l'importance au tournant du XIV^e siècle. S'y distinguent en particulier les métaux précieux tirés des mines bosno-serbes, les denrées alimentaires, et le bétail et sa viande : le pic d'exploitation de ces ressources-là est atteint au moment où l'Europe connaît une pénurie liée au tarissement progressif des autres mines du continent et une multiplication des épisodes de famine. Ces produits sont donc de première nécessité pour Venise, davantage que les produits manufacturés, et se trouvent à proche distance de la cité : celle-ci a tout intérêt à contrôler, commercialement du moins, la mer Adriatique et les ports de sa côte balkanique.

Aux XIV^e et XV^e siècles, la mer Adriatique représente pour Venise plus qu'un simple lieu de passage pour rejoindre la Méditerranée et l'Orient, mais également un glacis protecteur face aux avancées ennemies et surtout une source de richesses qu'il convient d'exploiter et de protéger. La cité tente d'en occuper les deux rives en s'imposant comme la principale puissance commerciale de la région et en désirant exercer le monopole sur le trafic maritime du golfe. Mais si Venise est bien la plus grande puissance commerciale de l'Adriatique, son hégémonie n'est pas aussi absolue. Parler de cette mer comme d'un *lac vénitien*, comme Braudel l'a définie, peut être exact en ce qui concerne le XVI^e voire même le XIII^e siècle. Néanmoins, il faut nuancer cette expression en ce qui concerne les deux derniers siècles du Moyen Âge, étant donné le nombre d'États qui peuvent représenter de potentiels concurrents : la Hongrie, la république de Raguse, Gênes, le royaume de Naples, les Ottomans... Afin d'exploiter au mieux les ressources de l'ouest des Balkans et de développer son hégémonie commerciale malgré tous ces potentiels rivaux, la Sérénissime parvient à jouer sur le plan de la diplomatie. Même si la situation dégénère en guerre avec des conséquences tragiques

pour la mainmise vénitienne sur la côte adriatique comme après le conflit avec la Hongrie et le traité de Turin, la cité arrive tout de même à s'assurer des relais. Elle par exemple des petits États slaves des Balkans comme la Serbie, la Bosnie et la république ragusaine des partenaires commerciaux plutôt que des rivaux, quand bien même ces derniers seraient vassaux de l'ennemi hongrois. Venise parvient de fait à conserver sa place dans le trafic commercial adriatique.

À une autre échelle, les activités commerciales entre la façade adriatique des Balkans et la république de Venise participent également à des échanges humains, des milliers d'individus se croisant le long du golfe, d'origines et de classes sociales diverses. A la tête de ceux-ci se trouvent évidemment les marchands, qu'ils soient Vénitiens en expédition dans les Balkans ou Balkaniques -souvent Ragusains- commerçant à Venise : ils sont les principaux acteurs du circuit d'échanges en Adriatique et ainsi du développement commercial et économique de Venise dans la région. Mais ils ne sont pas les seuls. De nombreux autres individus ont leur rôle à jouer dans ces échanges : des éleveurs valaques semi-nomades des montagnes d'Herzégovine qui transportent occasionnellement des métaux jusqu'à la côte en plus de leurs troupes aux personnalités politiques vénitiennes dans les colonies qui agissent pour favoriser le développement des marchés dans leurs ports, ces groupes ont des rôles distincts. Il en va de même pour les colons ragusains installés à proximité des mines de Bosnie et de Serbie pour en acheter l'or et l'argent, le développement et l'affirmation de la puissance commerciale vénitienne font appel à une myriade d'acteurs aux rôles différents et variés.

Ces échanges humains qui interviennent avec les échanges de marchandises permettent également une transformation de la ville de Venise elle-même. Les marchands étrangers s'installent parfois dans la cité au même titre que des Vénitiens sur la côte adriatique, et forment le noyau de communautés mettant en relation les deux rives de la mer, notamment en attirant de nombreux travailleurs, mercenaires ou réfugiés venus des Balkans et s'installant dans des quartiers dédiés, changeant ainsi la configuration physique et culturelle de la ville. Installés pour une période plus ou moins longue, parfois le temps d'une formation professionnelle, parfois prenant racine à Venise et y installant leur famille indéfiniment, ces groupes ont également leur rôle à jouer dans les échanges commerciaux avec les Balkans, principalement au niveau de la logistique, en devenant marins, rameurs, artisans de l'Arsenal ou soldats, et en occupant les places de métiers que les Vénitiens d'origine ne veulent plus exercer. Certains parviennent même à se former à des métiers prestigieux, comme les apprentis verriers de Murano, leurs productions se retrouvant ensuite dans les cargaisons de marchandises quittant Venise vers les Balkans. L'arrivée de tous ces individus dans la métropole, qu'ils suivent des marchands ou soient des déplacés de force et réfugiés face aux

Ottomans modifie donc culturellement la ville et met en relation divers peuples dans un espace restreint qui facilite les échanges entre Vénitiens, autres Italiens, Slaves, Grecs, Albanais, Allemands...

La façon dont les marchandises venues des Balkans sont contrôlées, exploitées et utilisées à Venise permet également des changements quant au développement de la cité, là aussi sur plusieurs plans. Si les autorités vénitiennes ont parfois du mal à faire respecter les règles sur le transport et le contrôle des marchandises qui sont censées assurer le monopole sur le commerce de l'Adriatique, en particulier en ce qui concerne les plus importantes ressources de ce trafic à l'époque, la nourriture et les métaux précieux, la façon de consommer et d'exploiter ces ressources change elle aussi, en étant plus encadrée dans les deux derniers siècles du Moyen Âge qu'elle ne l'était auparavant, des règles apparaissant quant à la transformation du bétail en viande ou à propos de l'utilisation des métaux par les orfèvres. Ces réglementations concernant l'utilisation des marchandises balkaniques permettent même le développement de quartiers périphériques de la ville comme la Giudecca ou Cannaregio, ainsi que la proche terre ferme autour de la lagune où sont débarquées par milliers des bêtes venues des Balkans dont s'occupent des paysans locaux, assurant une réserve de viande à proximité de la ville. Les fruits et objets de ce commerce ont alors des utilités essentielles pour les Vénitiens, permettant d'embellir, de construire, de nourrir la ville et de participer à sa puissance économique et monétaire.

Mais si ce trafic à travers l'Adriatique a des conséquences bénéfiques sur le développement de Venise, qu'il s'agisse du développement de la ville en soi ou de celui de son commerce et de son économie, il en a aussi sur les cités des Balkans qui y sont impliquées. Alors que l'on aurait pu s'attendre à ce que ces colonies du *Stato da Mar* vénitien fussent complètement sous la coupe de la métropole désireuse d'en diriger le commerce pour son profit, il s'avère en vérité que ces cités jouissent finalement d'une certaine indépendance sur ce sujet, du moins aux XIV et XVe siècles. Les tentatives vénitiennes pour s'assurer le monopole commercial à travers les réglementations, surtout après la perte et la reprise de la Dalmatie, ne sont pas toujours un succès, surtout auprès de cités distantes ayant accès au flux des marchandises transitant par leurs ports ou tirées de leurs territoires. Au cours du XVe siècle, certaines de ces cités gagnent de plus en plus d'indépendance politique et économique -tout en restant théoriquement sous contrôle vénitien- vis-à-vis de la métropole avec qui elles commercent, favorisant l'apparition de petits pôles commerciaux tout au long de la côte. Malheureusement pour elles, ce processus est stoppé par l'avancée de l'empire ottoman dans le sud-est de l'Europe à partir du deuxième tiers du XVe siècle, et nombreuses sont

les cités de la région à tomber sous sa domination. Même si le commerce avec Venise n'est pas totalement interrompu, il est drastiquement réduit et toute cette région de l'Europe, même si elle reste un carrefour entre Orient et Occident, se voit forcée d'abandonner progressivement ses liens commerciaux avec l'Europe de l'ouest et du centre par l'intermédiaire de Venise pour les diriger davantage vers l'est et Constantinople, alors même que les extractions des filons miniers de Serbie et de Bosnie commencent à faiblir.

Constantinople tombe aux mains des Turcs du sultan ottoman Mehmet II le 29 mai 1453, et cet événement marque un important changement dans l'histoire de l'Europe. Toute une partie du continent est en effet désormais aux mains d'un empire musulman au faite de sa puissance, bouleversant la société et complexifiant une région déjà complexe pour les quatre siècles à venir, et changeant les rapports de celle-ci avec l'Europe centrale et occidentale. La façade adriatique des Balkans ne fait pas exception et, même si contrairement à l'arrière-pays plus touché par l'apport de la culture turque et les conversions à l'Islam, elle continue à conserver des traits culturels propres à l'influence italienne et surtout vénitienne, son commerce est davantage tourné vers la Sublime Porte. Cela n'empêche certes pas Venise de garder des liens commerciaux avec les Ottomans, ni de naviguer sur l'Adriatique, où elle dispose encore de possessions sur sa côte, tout comme elle en a dans les îles grecques et certaines parties du Péloponnèse.

Mais cela marque aussi un temps où les marchands de Venise se tournent de plus en plus vers l'ouest, et où la cité s'étend davantage sur la *Terra Ferma* en conquérant une grande partie de la plaine du Pô. Les liens entre la Sérénissime et les marchands d'Europe du nord, en particulier les Flamands et les Anglais, s'intensifient, et la République parvient à trouver de nouveaux fournisseurs en métaux précieux en commerçant sur la côte du Maghreb, en particulier dans l'actuelle Tunisie, où arrivent l'or et l'argent depuis les royaumes africains subsahariens transportés dans les longues caravanes à travers le désert, bientôt complétés par les richesses des Amériques, dont les ressources aurifères et argentifères du Mexique et des Andes ramenées par les navires espagnols et portugais inondent bientôt toute l'Europe au XVI^e siècle. Venise solidifiant ses possessions terrestres et son armée au cours des guerres d'Italie est donc de moins en moins une puissance uniquement maritime, et parvient à la Renaissance et à la fin du XV^e siècle à un nouvel âge d'or, dans lequel les ressources qu'elle tirait auparavant des Balkans sont bien moins essentielles à son développement.

Le contrôle de la terre autour de l'Adriatique est donc moins primordial pour elle qu'il ne l'était aux XIV^e et début du XV^e siècle, du moment que sa flotte militaire lui permet de traverser le golfe. Certes, l'Adriatique n'est pas à l'abri des incursions ottomanes, les raids turcs jusqu'aux portes du

Frioul, les attaques des corsaires ottomans de Bar et Ulcinj et le sac et l'occupation d'Otrante dans les Pouilles en 1480 par des soldats de Mehmet II prouvent que le contrôle vénitien de la mer n'est possible que grâce à une force maritime dissuasive, sans compter l'apparition prochaine des Uscoques, pirates croates du bassin nord de la côte dalmate, héritiers des Narentins de l'an Mil et contre qui la Sérénissime combat au milieu du XVI^e siècle. Si Venise parvient tant bien que mal à maintenir des liens commerciaux avec l'empire ottoman lui assurant un peu de sécurité, elle doit également compter sur sa marine si elle veut conserver son titre de puissance navale aux côtés des nouveaux concurrents que sont les Turcs et les royaumes ibériques. L'apogée de la puissance vénitienne culmine alors en 1571, à la bataille de Lépante en mer Ionienne, où la flotte ottomane est vaincue par la Sainte-Ligue regroupant entre autres des navires espagnols et des galères de Venise.

ANNEXES

CHRONOLOGIE RECAPITULATIVE

Cette chronologie reprend les grandes dates ayant marqué l'histoire de la domination de la république de Venise dans l'Adriatique, ainsi que des Balkans occidentaux au cours des XIVe et XVe siècles.

VENISE ET STATO DA MAR VÉNITIEN EN ADRIATIQUE :

982 : Le *basileus* byzantin Basile II le Bulgaroctone accorde par *chrysobulle* (bulle d'or) des privilèges commerciaux aux Vénitiens en l'échange d'aide contre les troupes musulmanes. Accroissement des expéditions commerciales vénitiennes en Adriatique.

1000 : Expédition victorieuse du doge Pietro II Orseolo contre les pirates Narentins de l'embouchure de la Neretva, en Dalmatie. Début de la domination vénitienne sur la côte, le doge prend le titre de *Dux Dalmatiae*. Apparition de la fête de la *Sensa* en souvenir.

1082 : Autre *chrysobulle* de l'empereur byzantin Alexis Ier Comnène promulguant d'importantes libertés commerciales pour les Vénitiens dans l'Empire en échange de leur aide contre les Normands.

1203 : La flotte vénitienne du doge Enrico Dandolo convoyant les Croisés pille et reprend Zara, en Dalmatie.

1204 : Prise de Constantinople par les troupes de la IVe Croisade détournées par Venise. Les Vénitiens s'imposent dans l'Égée suite à la *Partitio Romaniae*.

1329 : Début de la guerre contre Vérone qui dirige entre autres Vicence et Padoue pour le contrôle de Trévise. Paix en 1339. Venise s'étend de plus en plus sur la *Terra Ferma* et commence à regarder vers les terres.

1350 : Guerre contre Gênes jusqu'en 1355.

1356 : Louis Ier de Hongrie attaque la frontière frioulane et conquiert la Dalmatie vénitienne.

1358 : Paix de Zara. Venise garde le contrôle des îles dalmates ainsi que quelques places-fortes sur le littoral, mais cède la quasi-totalité de la Dalmatie continentale à la Hongrie. Les cités dalmates, comme Raguse, peuvent commercer librement.

1378 : Guerre de Chioggia contre Gênes et la Hongrie, dans le contexte plus large de la guerre de Ténédos (Égée). Affrontements dans l'Adriatique.

1381 : Traité de Turin mettant fin à la guerre de Chioggia, sous la supervision du duc de Savoie Amédée VI. Venise, pourtant victorieuse, ne récupère pas la Dalmatie laissée à la Hongrie. La puissance génoise décline.

1403 : Première tentative de rétablissement de l'obligation d'escale à Rialto pour le contrôle et l'estimation des marchandises. Plusieurs autres tentatives seront faites au cours du premier tiers du XVe siècle.

1403-1409 : Rachat vénitien de la Dalmatie au roi hongrois Ladislas Ier de Naples contre 100 000 florins. Raguse, bien qu'officiellement vassale de la Hongrie, reste indépendante.

1411 : Suite à l'enlisement des négociations avec Sigismond, successeur de Ladislas en Hongrie, Venise mène des expéditions pour reprendre la Dalmatie par la force.

1418 : Fin de la trêve avec la Hongrie qui attaque à nouveau le Frioul. Grâce au contexte intérieur de la Hongrie et du Saint-Empire, la paix est promulguée et Venise conserve et renforce ses positions dans le nord de l'Adriatique : agrandissement du *Stato da Terra Ferma* jusqu'aux Alpes.

1423 : Début des guerres de Lombardie contre Milan jusqu'à la paix de Lodi en 1454. La domination vénitienne en terre ferme s'étend dans la plaine du Pô.

1463 : Début de la première guerre vénéto-ottomane, jusqu'en 1479.

1466 : Attaques turques d'ampleur en Albanie, multiplication du nombre de réfugiés vers Venise. Face à la menace ottomane, les Vénitiens concentrent leurs positions dans les ports côtiers. Diminution du trafic commercial avec l'intérieur des Balkans.

BALKANS OCCIDENTAUX :

À partir de la fin du Ve siècle : Arrivées massives de tribus slaves originaires d'une région entre Carpates, Pripet et Europe centrale dans les Balkans, entre la mer Noire et les contreforts alpins de Slovénie et Carinthie.

1254 : Première mention d'une mine dans la région, à Brskovo, bientôt suivie par l'arrivée de mineurs saxons venus du Saint-Empire.

1346 : Création de l'empire serbe par le roi puis empereur Stefan Uroš IV Dušan Nemanjić (1331-1355).

1347 : Les Ottomans passent le détroit des Dardanelles, conquièrent Gallipoli et prennent pied en Europe.

1371 : Fin de l'empire de Serbie : instabilité politique liée à l'émergence de petites principautés serbes, dont la principauté de Serbie Moravienne contrôlant Novo Brdo.

1377 : Fondation du royaume de Bosnie par le ban puis roi Stjepan Tvrtko Ier Kotromanić (1353-1391). Ancien vassal de la Hongrie, le banat de Bosnie devient indépendant.

1389 : 28 juin : Bataille de Kosovo Polje (*Champ des Merles*) dans le sud de la Serbie entre une alliance bosno-serbe et le sultan ottoman Bayezid Ier. Le père de celui-ci, Murat Ier, est assassiné pendant la bataille, comme le prince de Serbie Lazar Hrebeljanović. Victoire ottomane.

1396 : 28 septembre : Bataille de Nicopolis (Bulgarie). Les Ottomans l'emportent contre une coalition chrétienne comportant entre autres des troupes allemandes, françaises et anglaises. La Serbie Moravienne se bat aux côtés des Turcs.

1402 : La principauté de Serbie Moravienne devient le despotat de Serbie.

1412 : Code minier du despote de Serbie Stefan Lazarević rédigé à Novo Brdo et copie d'un texte allemand.

1427 : Début du règne du despote de Serbie Georges (*Djuradj*) Branković jusqu'en 1456, considéré comme un des souverains les plus riches d'Europe grâce à ses mines.

1433 : Passage de Bertrandon de la Broquière à Novo Brdo. Apogée de production de la mine.

1439 : Première occupation turque de la Serbie, jusqu'en 1444.

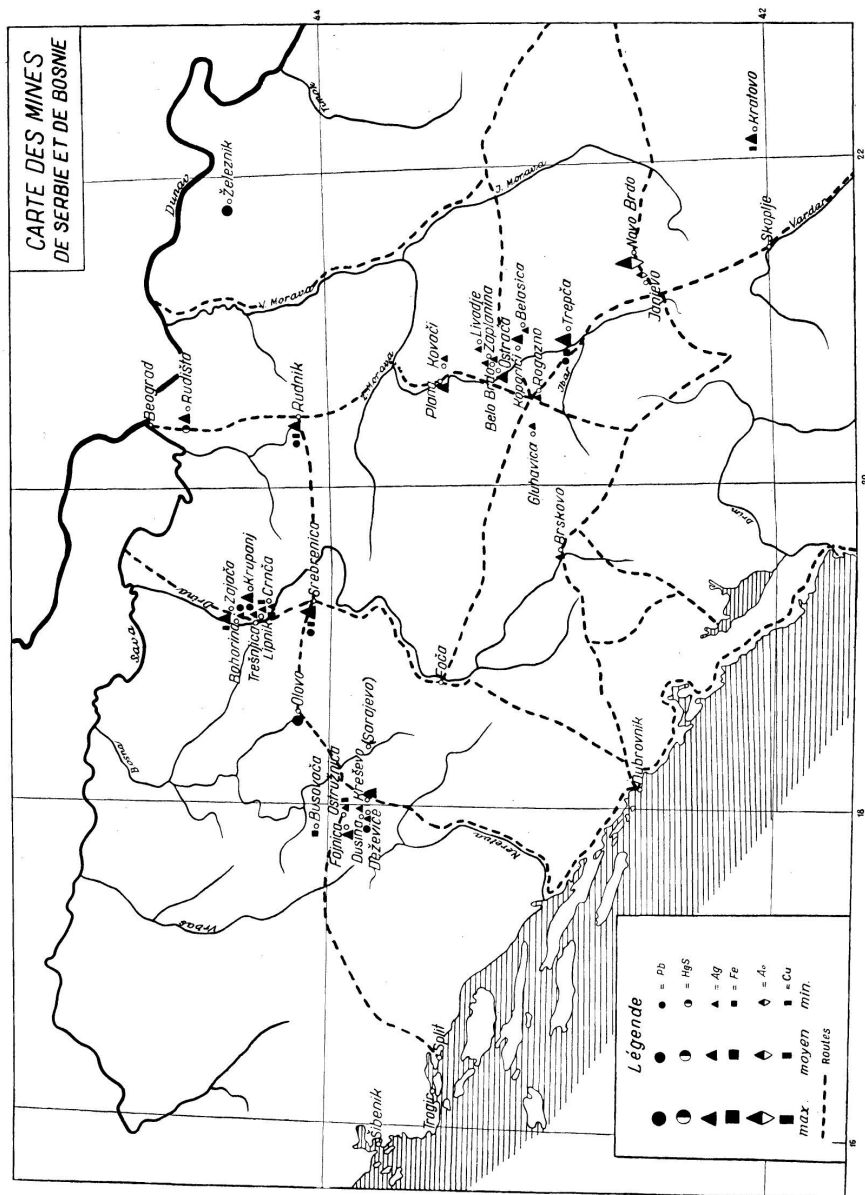
1444 : *10 novembre* : Bataille de Varna (Bulgarie). Défaite d'une croisade chrétienne dont l'ost est composé de soldats balkaniques et venus d'Europe centrale (Allemands, Polonais, Lituaniens...) face aux Ottomans.

1453 : *29 mai* :Prise de Constantinople par les Ottomans et fin de l'empire byzantin. Le sultan devient le souverain le plus puissant des Balkans.

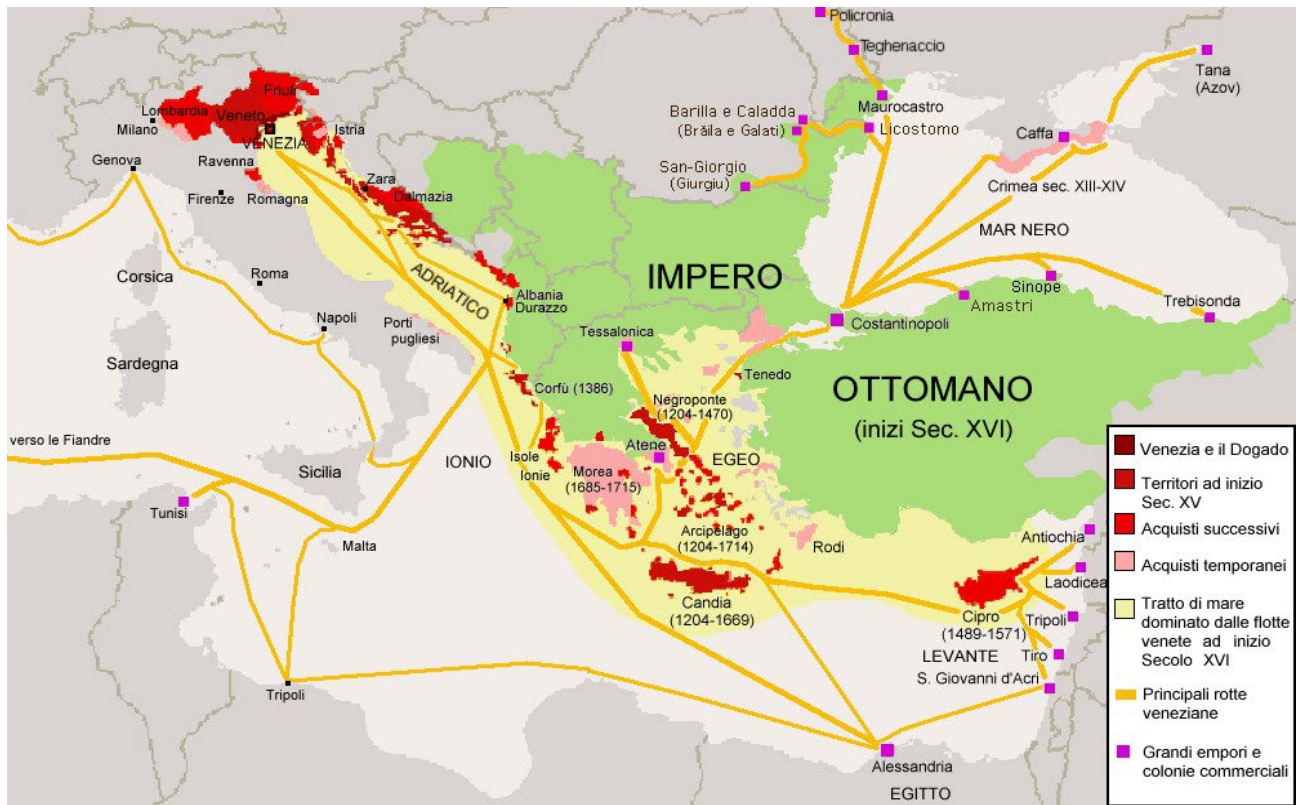
1459 : Conquête et occupation de la Serbie par les Ottomans.

1463 : Conquête et occupation de la Bosnie par les Ottomans. Fin de la dynastie Kotromanić régnant sur le pays depuis deux siècles.

CARTES



Carte des mines de Serbie et de Bosnie ainsi que des routes commerciales les reliant entre elles et à la côte, en particulier à Raguse (Dubrovnik). Ces mines produisent plomb, cuivre, fer, et surtout argent et argent aurifère (Au), en quantités variables. Trois régions sont concernées en particulier : le sud de la Serbie autour de Novo Brdo, le centre de la Bosnie près de Sarajevo, et la région frontalière de Srebrenica. Les routes commerciales quant à elles suivent souvent le cours des rivières à travers les montagnes. Carte tirée de D. KOVACEVIC-KOJIC, "Les mines d'or en Serbie et Bosnie, Annales. Économies, sociétés, civilisations, 15-2, 1960, p.249.



Carte des possessions vénitiennes dans la Méditerranée orientale et des routes commerciales reliant Venise à l'Orient, à la mer Noire, puis, surtout à partir du XVe siècle, vers l'Occident, la péninsule ibérique, le Maghreb, et l'Atlantique, en particulier vers les Flandres. Notons l'importance des routes commerciales passant par l'Adriatique reliant les comptoirs commerciaux à la métropole. En rouge foncé, la Vénétie et Venise. Les autres teintes de rouge représentent les nouvelles possessions vénitiennes au cours du temps, qu'il s'agisse de la

Terra Ferma ou du Stato da Mar, dont la Dalmatie, ainsi que les possessions temporaires en rose. En vert, l'empire ottoman à son extension du début du XVIe siècle, après les conquêtes des Balkans (Serbie, Bosnie, Albanie). Carte d'après G. BENVENUTI, Le Repubbliche

Marinare. Amalfi, Pisa, Genova, Venezia, 1989.

https://commons.m.wikimedia.org/wiki/File:Repubblica_di_Venezia.png#mw-jump-to-license

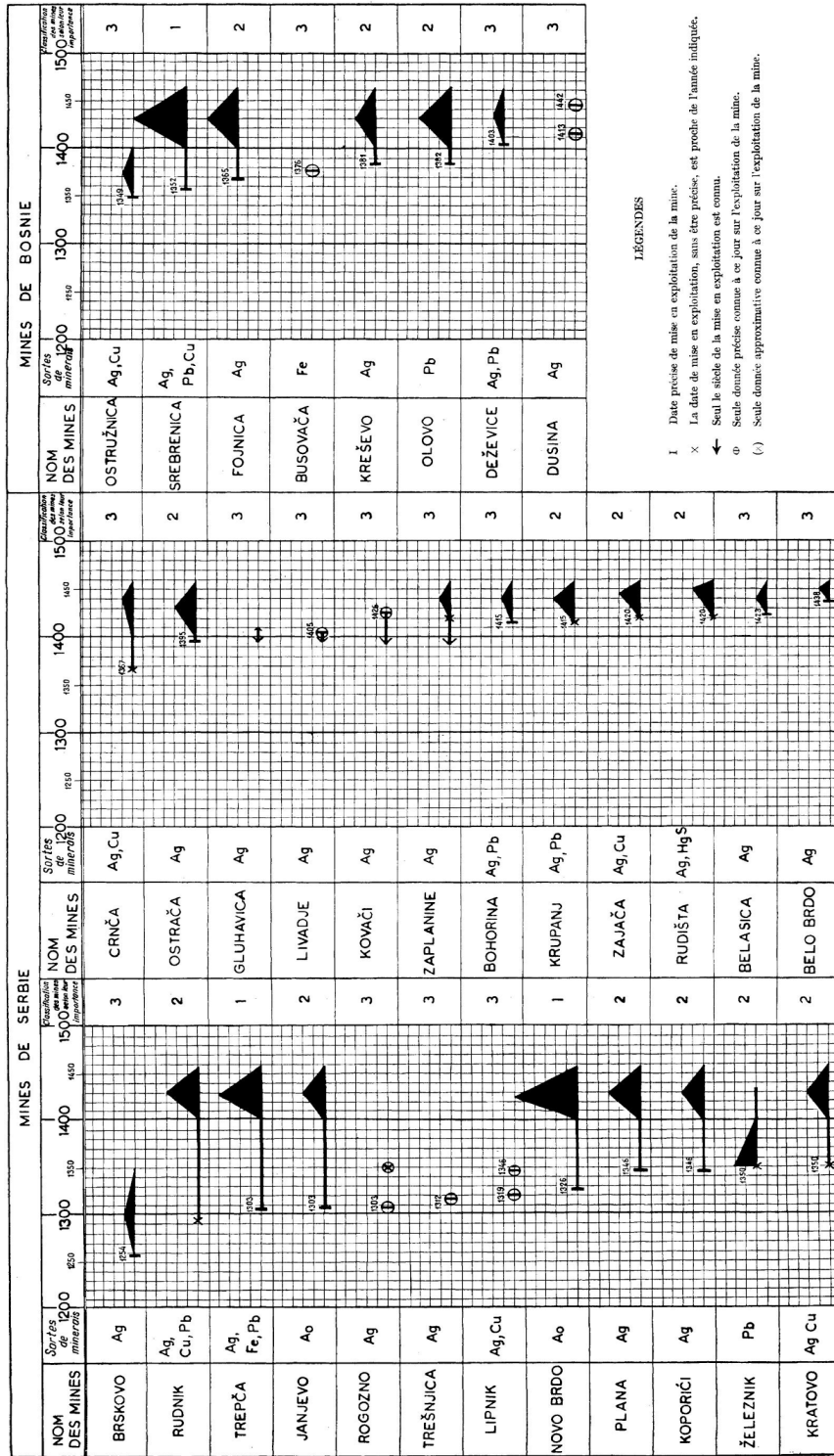


Carte de la mer Adriatique et des régions qui l'entourent ainsi que leurs arrière-pays, avec les frontières actuelles des pays. En rouge, quelques-unes des cités importantes du littoral, avec leurs noms italiens (1 : Sebenico, 2 : Traù, 3 : Spalato).



Carte simplifiée de Venise. Les six sestieri de la ville sont indiqués, du nord au sud : Cannaregio, où de nombreux bouchers sont installés, face à la terre ferme de l'autre côté de la lagune où engraisser les animaux destinés à l'abattoir, Santa Croce et surtout San Polo, coeur de la ville où se trouve notamment le Rialto, avec son marché et son hôtel de la Monnaie, la Zecca. En face se situe San Marco, avec sa célèbre place où se tient là aussi un marché et qui verra s'installer la Zecca après son déménagement au milieu du XVIe siècle. A l'ouest, Castello, quartier assez pauvre où s'installent de nombreux réfugiés, marins et travailleurs venus des Balkans, à proximité de l'Arsenal où beaucoup y exercent une activité professionnelle. Enfin, au sud, Dorsoduro dont dépend le faubourg de l'île de la Giudecca, face au cordon littoral, et dont l'éloignement du cœur de la ville favorise l'exercice des métiers nécessitant des ressources animales, comme les fabricants de chandelles ou les tanneurs. Plus au nord se trouve Murano, île des verriers, une des spécialités de Venise.

GRAPHIQUE



LEGENDES

- I. Date précise de mise en exploitation de la mine.
- X La date de mise en exploitation, sans être précise, est proche de l'année indiquée.
- ← Seul le siècle de la mise en exploitation est connu.
- ⊙ Seule donnée précise connue à ce jour sur l'exploitation de la mine.
- () Seule donnée approximative connue à ce jour sur l'exploitation de la mine.

Page précédente : graphique représentant les périodes d'exploitation des 32 mines de Serbie et de Bosnie, ainsi que leur importance en termes de quantité de métal extrait, souvent variable. La date de début d'exploitation ainsi que les types de minerais concernés (argent, argent aurifère, cuivre, plomb, fer...) sont également indiqués. Si certaines mines ont connu une exploitation sur un court laps de temps (Trešnjica, Busovača...), la plupart des mines d'importance sont exploitées depuis au moins cinquante à cent ans avant le XVI^e siècle. Il est intéressant de constater que, malgré quelques exceptions, la majorité d'entre elles connaissent l'apogée de leur production dans le premier tiers du XVI^e siècle, plus ou moins autour des années 1430, avant de décliner à nouveau. Notons l'importance écrasante des secteurs miniers de Novo Brdo, et Srebrenica, et de quelques autres comme Trepča ou Olovo, par rapport à beaucoup d'autres. Tableau tiré de D. KOVACEVIĆ-KOJIĆ, "Les mines d'or en Serbie et Bosnie, *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 15-2, 1960, p.257.

CONCORDANCE DES NOMS DE LIEUX ITALIENS ET SLAVES

Les cités de la Dalmatie étant originellement occupées par une population latinophone, dont le langage aujourd'hui disparu partageait des similarités avec les dialectes italiens et le roumain, la présence des peuples slaves a influé sur la toponymie de la région. Comme pour les individus possédant un nom dans leur langue natale et un nom italien, utilisé pour le commerce par exemple, à l'image des frères Kabužić/Caboga, les cités de la côte ont un nom slave et un nom italien, souvent de même racine, généralement tiré de la langue vénitienne, au vu de l'influence de la ville dans la région. En voici quelques-uns, avec en gras le nom slave sous lequel elles sont toujours connues aujourd'hui, et leur équivalent italien.

En Istrie :

Koper :

Capodistria

Piran : Pirano

Poreč : Parenzo

Rovinj :

Rovigno **Pula :**

Pola

Rijeka : Fiume

En Croatie et Dalmatie :

Senj :

Segna

Pag :

Pago

Zadar :

Zara

Šibenik : Sebenico

Trogir : Traù

Split : Spalato

Korčula :

Curzola

En Dalmatie du sud et Monténégro/nord de l'Albanie vénitienne :

Dubrovnik : Raguse

Herceg Novi : Castelnuovo (traduction littérale d'*Herceg*, "château", et *Novi*, "nouveau")

Kotor :

Cattaro

Budva :

Budua **Bar :**

Antivari

Ulcinj :

Dulcingo

Shkodër (albanais) : Scutari

ILLUSTRATIONS



Détail de la miniature d'un des graduels de Kutná Hora (Bohême), datant de la fin du XVe siècle. Les deux grands graduels représentent une coupe du sol qui permet de voir les mineurs en train d'exercer leurs activités dans les galeries, tandis qu'à la surface, toute une foule s'attèle à des tâches concernant les métaux qui viennent d'être extraits (nettoyage, tri, fonte, pesage, vente...). Les mineurs sont reconnaissables à leur tenue, qu'il s'agisse d'une convention de représentation ou d'un vrai uniforme. Même si ces graduels ont été réalisés un demi-siècle après l'apogée des mines des Balkans et dans une autre aire géographique, les similarités qu'ils partagent avec des documents plus anciens comme les vitraux de la cathédrale de Fribourg (années 1330) laissent faute de preuves contraires supposer que les mineurs de Bosnie et Serbie, influencés par leurs homologues d'Europe centrale et en particulier germaniques (Saxons), auraient pu leur ressembler dans leur tenue et leurs activités. Kutná Hora, République Tchèque. D'après le site internet de la mairie (<https://destinace.kutnahora.cz/d/l-enluminure-de-kutna-hora>).



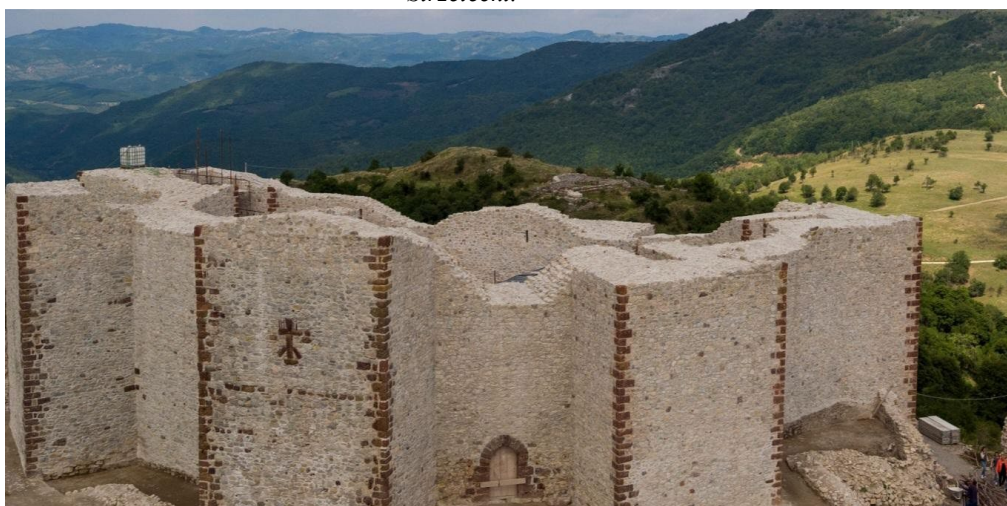
Mineurs creusant et remontant des sacs de pierre grâce à un treuil parmi les nombreuses illustrations de ce type sur un vitrail de la cathédrale de Fribourg-en-Brigau (Baden-Württemberg), début du XIVe siècle. Assez semblables aux mineurs de Bohême 150 ans plus tard, et possiblement aux mineurs de Serbie et Bosnie.

Fribourg, Allemagne.

(https://commons.m.wikimedia.org/wiki/File:Freiburg_Miner_1330.jpg#mw-jump-to-license)



Châsse (sorte de sarcophage) contenant les reliques de saint Siméon, dans l'église du même nom, à Zadar, Dalmatie. Soutenu par six statuettes d'ange, ce sarcophage à l'origine en bois a été décoré de plaques de métal venu de Bosnie et de Serbie et finement ciselées par un maître milanais. Réalisé vers 1380, à l'époque de l'occupation hongroise de la Dalmatie, cet objet montre la qualité des métaux précieux des Balkans à l'époque, ainsi que leur utilisation pour autre chose que le commerce. Zadar, Croatie. Photographie de J. Strzelecki.



Restes de la forteresse de Novo Brdo, Kosovo, surplombant l'ancienne mine, aux XIV^e et XV^e siècles la plus productive des Balkans et parmi les plus importantes d'Europe. Les fortifications, en plus de leur rôle défensif face aux éventuelles incursions visant ce lieu stratégique, à l'image de celles des Turcs ottomans, jouent également un rôle symbolique : elles représentent le pouvoir et la richesse du roi, puis prince, empereur et despote de Serbie. Située à plus de 1000 m d'altitude, à l'est de Pristina, elle était autrefois entourée d'un bourg très peuplé, et comportant une importante communauté ragusaine, venant se fournir en argent pour l'envoyer à Dubrovnik, d'où il est expédié en immense majorité à Venise. Si la commune compte aujourd'hui moins de 200 habitants, Novo Brdo est l'un des cœurs de l'État serbe de la fin de l'époque médiévale, et est toujours un lieu de rassemblement fréquent pour les Serbes, dans le contexte actuel des tensions ethniques au Kosovo. C'est ici que le despote Stefan Lazarević (1389-1427), fils du prince Lazar Hrebeljanović mort sur le champ de bataille de Kosovo Polje, fait rédiger au début du XV^e siècle son code minier, copie d'un texte allemand. Novo Brdo, Kosovo. Photographie de A. Llapashtica.



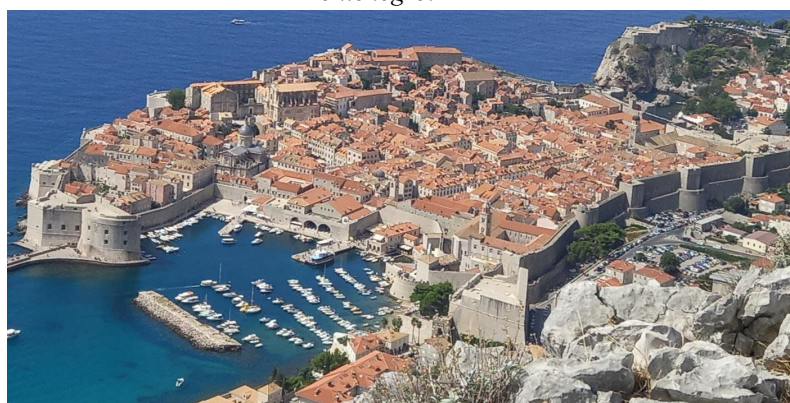
Un boucher s'apprête à abattre un bœuf au maillet dans cette miniature de la version latine du XIV^e siècle du *Tacuinum Sanitatis* d'Ibn Butlân. Derrière lui, son collègue est chargé de découper la viande. A Venise, l'abattage s'est longtemps pratiqué à proximité des boucheries et des vendeurs de viande des marchés de Rialto et de la place Saint-Marc. Cependant, les restes de carcasses ainsi que les organes restants des animaux étaient souvent jetés directement dans les canaux, ce qui provoque des maladies et des mauvaises odeurs. L'abattage s'est petit à petit déroulé davantage sur la côte nord de Cannaregio, face à la terre ferme où engraisaient les animaux venus des Balkans (Istrie, Dalmatie, Bosnie, Serbie...) voire de plus loin, notamment de Hongrie. (https://commons.m.wikimedia.org/wiki/File:12-alimenti.carni_bovine.Taccuino_Sanitatis_Casanatense_418.jp_g#mw-jump-to-license)



Cathédrale Saint-Laurent (Sveti Lovre) à Trogir, en Dalmatie (Traù pour les Vénitiens). Le bâtiment actuel date de la domination vénitienne au XIII^e siècle, et son campanile, inspiré par ceux de Venise et dont des similaires sont présents dans de nombreuses villes de la côte, date du XIV^e siècle. Ces similarités architecturales témoignent des influences et des échanges autres que commerciaux entre Venise et ses colonies de la façade adriatique des Balkans. Trogir, Croatie. Photographie de A. Perković.



Vue actuelle de Perast, dans les bouches de Kotor (Cattaro pour les Italiens). Là aussi, le campanile date de la période vénitienne, au XIV^e siècle. Les deux îlots (sanctuaire de la Madonna Dello Scalpello à droite, et de Sveti Djordje/San Giorgio/Saint-Georges à gauche) comprennent des bâtiments religieux, mais étaient aussi des lieux d'échanges au Moyen Âge, en complément du marché de Perast. Cependant, ceux-ci sont de plus en plus abandonnés au fur et à mesure de la menace turque. Nous pouvons noter la configuration du terrain dalmate : les bouches de Kotor sont un enchaînement de trois fjords successifs, les plus grands d'Europe du sud, où les montagnes des Alpes Dinariques se jettent presque à pic dans la mer Adriatique. La côte est ainsi constituée de milliers d'îles, de détroits, de péninsules et de fjords montagneux. Perast, Monténégro.



Vue actuelle de la vieille ville de Dubrovnik (Raguse). D'abord sous tutelle vénitienne, puis théoriquement vassale de la Hongrie -pratiquement indépendante en réalité-, depuis la paix de Zara en 1358, Raguse est le relai primordial pour l'approvisionnement en métaux de Venise, les Ragusains ayant formé de petites colonies dans les districts miniers de l'intérieur des terres. Si la république ragusaine a quelques petites vellétés de conquête, notamment vers l'embouchure de la Neretva, ou s'impose à des cités plus petites -en allant exploiter illégalement les ressources de Korčula toute proche, sans l'avis de ses habitants par exemple-, elle reste la première partenaire de Venise dans le commerce adriatique. En vérité, son rôle est même essentiel, ne serait-ce que pour la distribution des métaux précieux de Serbie et Bosnie. Là aussi, son architecture rappelle Venise, en étant adaptée au relief dalmate. La Monnaie de la cité de Raguse, équivalent de la Zecca de Venise, se trouve au centre de l'image, face au port, contre les remparts. Dubrovnik, Croatie.

BIBLIOGRAPHIE

SOURCES

Documents d'archives

- Archives de Venise : *Senato Misti (SM)*
Senato da Mar (SMar)
Deliberazioni del Maggior Consiglio di Venezia
- Archives de Dubrovnik : *Diversa Notariae Reformationes*
Diversa Cancellarie
- Registres du port de Korčula

Sources littéraires

- Bertrandon de la Broquière, *Le Voyage d'Outre-Mer*, SCHEFER Charles éd., 1892
- Marino Sanudo, *Itinerario di Marino Sanuto per la Terraferma veneziana compiuto l'anno MCCCCLXXXIII*, BROWN Rawdon Lubbock éd., Padoue, 1847.
- Marino Sanudo, *I Diarii*, BROWN Rawdon Lubbock éd., Padoue, 1847.
- Marino Sanudo, *Itinerario per la Terraferma veneziana; Edizione critica e commento a cura di Gian Maria Varanini*, VARANINI Gian Maria éd., Rome, 2014.

Documents édités

- Statuta et leges civitatis et insulae Curzulae : 1214-1558*, HANEL Jaromir J. éd., Zagreb, 1877.
- Capitolare de Aurifex, in *Capitolari delle arti veneziane : sottoposte alla giustizia e poi alla giustizia vecchia dalle origini al MCCCXXX*, MONTICOLO Giovanni éd., Venise, 1896, p.115-134.
- Actae Bosnae potissima ecclesiastica cum incertis editorum documentorum regestis ab ano 925 usque ad annum 1752*, FERMENDŽIN Euzebije éd., Zagreb, 1892.
- KANDLER Pietro, *Codice diplomatico Istriano*, vol.3-4, Venise, 1986.
- KOVACEVIĆ-KOJIĆ Desanka, "Trgovačka knjiga braće Kabužiča (Caboga) 1426-1433", *Spomenik SANU*, CXXXVII, 1999.
- MAHNKEN Irmgard, *Dubrovački patricijat u XIV veku*, Dubrovnik, 1960.
- POPOVIĆ-RADENKOVIĆ Mirjana, "Le relazioni commerciali fra Dubrovnik (Ragusa) e la Puglia nel periodo Angioino (1266-1422)", *Archivio storico per le Provincie napoletane*, 37, Naples, 1957, p.1-36.
- SMICIKLAS Tadija, *Codex Diplomaticus X*, Zagreb, 1912.
- STOJANOVIĆ Ljubomir, *Les anciennes chartes serbes et lettres*, Belgrade, 1929-1934.

BIBLIOGRAPHIE

- ARENSEN Sarah, "Food for a Maritime Empire: Venice and its bases in the Middle Ages", in FRIEDLAND Klaus dir., *Maritime Food Transport at Sea*, Cologne, 1994.
- AYMARD Marcel, "Jean-Claude HOCQUET, Le Sel et la fortune de Venise", *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 38^e année, N. 2, 1983, p. 414-417.
- BAILLY-MAITRE Marie-Christine & MINVIELLE-LAROUSSE Nicolas, "Entre artisanat et industrie, le monde de la mine au Moyen Âge" in BURRI Sylvain & OUERFELLI Mohamed dir., *Artisanat et métiers en Méditerranée médiévale et moderne*, Aix-en-Provence, 2018.
- BALARD Michel, "Le transport des denrées alimentaires en Méditerranée à la fin du Moyen Âge", in FRIEDLAND Klaus dir., *Maritime Food Transport at Sea*, Cologne, 1994.
- BALARD Michel, *La Méditerranée médiévale : espaces, itinéraires, comptoirs*, Paris, 2006.
- BOJOVIĆ Boško, "Entre Venise et l'empire Ottoman, les métaux précieux des Balkans (XVe-XVIe siècle)", in *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 6, 2005, p.1277-1297.
- BOŽIĆ Ivan, "Ekonomski i društveni razvitak Dubrovnika u XIV-XV veku" [Le développement économique et social de Dubrovnik aux XIV-XVe s.], *Istorijski Glasnik*, I, 1949, p.21-61.
- BRAUDEL Fernand, "Monnaies et civilisation. De l'or du Soudan à l'argent d'Amérique, un drame méditerranéen", *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 1946, 1-1, p.9-22.
- BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme : XVe-XVIIIe siècle*, Paris, 1967.
- BRAUNSTEIN Philippe, "Relations d'affaires entre Nurembergeois et Vénitiens à la fin du XIVe siècle", *Mélanges de l'École française de Rome, Moyen Âge*, Rome, 1964.
- BRAUNSTEIN Philippe, *Travail et entreprise au Moyen Âge*, Bruxelles, 2003.
- BRAUNSTEIN Philippe, *Les Allemands à Venise 1380-1520*, Rome, 2016.
- CARTER Francis W., "The Commerce of the Dubrovnik Republic", *Economic History Review*, 2, 1971, p. 370-394.
- CARTER Francis W., *Dubrovnik (Ragusa) : A Classic City State*, Londres-New York, 1972.
- CESSI Roberto, *La Repubblica di Venezia e il problema adriatico*, Naples, 1953.
- CHALINE Olivier, DARTOUX Jean-Christophe, *La mer vénitienne*, Arles, 2010.
- ĆIRKOVIĆ Sima, "Production of Gold, Silver and Copper in the central parts of the Balkans", in SCHNEIDER Jürgen dir., *Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte*, Stuttgart, 1978, p.41-69.
- ĆIRKOVIĆ Sima, "Dubrovačka kovnica i proizvodnja srebra u Srbiji i Bosni", *Istorijski glasnik*, 1-2, 1976.
- CONTE Francis, *Les Slaves*, Paris, 1986.
- CROUZET-PAVAN Elisabeth, *Venise, une invention de la ville*, Paris, 1997.
- CROUZET-PAVAN Elisabeth, *Venise triomphante, les horizons d'un mythe*, Paris, 1999.
- CROUZET-PAVAN Elisabeth, *Le Moyen Age de Venise. Des eaux salées au miracle des pierres*, Paris, 2015.
- CROUZET-PAVAN Elisabeth, *Venise. VIe-XXIe siècle*, Paris, 2021.

- DOUMERC Bernard, "La crise structurelle de la marine vénitienne : le problème du retard des *mude*", *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 3, 1985, p.605-620.
- DOUMERC Bernard, "Les Vénitiens confrontés au retour des rapatriés de l'empire colonial d'Outre-Mer (fin XVe-début XVIe siècle)" in BALARD Michel & DUCCELLIER Alain, *Migrations et diasporas méditerranéennes (Xe-XVIe siècles)*, Paris, 2002.
- DOUMERC Bernard, *Venise et son empire en Méditerranée, IXe-XVe siècle*, Paris, 2012.
- DOUMERC Bernard, in CABANES Pierre dir., *Histoire de l'Adriatique*, Paris, 2001.
- DOUMERC Bernard, "Le dispositif portuaire vénitien (XIIe-XVe siècle)", in *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, La Rochelle, 2004.
- DOUMERC Bernard, "Trajectoires impériales en Adriatique : l'exemple vénitien pendant le Moyen Âge (IXe-XVe siècle)", in GOUGUENHEIM Sylvain, *Les empires médiévaux*, Paris, 2019.
- DUCCELLIER Alain dir., *Les chemins de l'exil. Bouversements de l'Est européen et migration vers l'Ouest à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1992.
- DUCCELLIER Alain, "Spostamenti individuali e di massa dall'Europa orientale verso l'Italia alle fine del Medioevo : il caso dei popoli balcanici", in *Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del basso medioevo*, Spolète, 1996, p.371-400.
- FABIJANEC Sabine-Florence, *Le développement commercial de Split et Zadar aux XVe-XVIe siècles. Un commerce transitaire entre l'Europe Centrale et la Méditerranée*, vol. I, Sarrebruck, 2011.
- FABRE Ghislaine, LE BLEVEC Daniel & MENJOT Denis, *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge*, Paris, 2006.
- FARA Andrea, "Il commercio di bestiame ungherese verso la Penisola italiana tra tardo Medioevo e prima Età moderna (XIV-XVI secolo)", *Mélanges de l'École française de Rome - Moyen Âge*, 125-2, Rome, 2013.
- FAUGERON Fabien, "Nourrir la ville : l'exemple de la boucherie vénitienne à la fin du Moyen Âge", *Histoire Urbaine*, 16, 2006, p.53-70.
- FAUGERON Fabien, *Nourrir la ville. Ravitaillement, marchés et métiers de l'alimentation à Venise dans les derniers siècles du Moyen Âge*, Rome, 2014.
- FINE John Van Antwerp Jr., *The Late Medieval Balkans. A Critical Survey from the Late Twelfth Century to the Ottoman Empire*, Detroit, 1987.
- FRANCESCHI Franco & TADDEI Ilaria, *Les villes d'Italie du milieu du XIIe siècle au milieu du XIVe siècle : économies, sociétés, pouvoirs, cultures*, Levallois-Perret, 2005.
- HARTMUTH Maximilian, "Mineral Exploitation and Artistic Production in the Balkans after 1250".
- HOCQUET Jean-Claude, *Le sel et la fortune de Venise. Production et monopole*, Paris, 1978.
- HOCQUET Jean-Claude, "L'Adriatique, golfe de Venise ? Commerce, ports et relations à la fin du Moyen Âge", *Anales de la Universidad de Alicante, Historia Medieval*, 23, Alicante, 2022, p.13-32.
- HÓMAN Bálint, "La circolazione delle monete d'oro in Ungheria dal X al XIV secolo e la crisi europea dell'oro nel secolo XIV", *Rivista Italiana di Numismatica*, XXXV, 1922, p.109-156.

- HRABAK Bogumil, "Dubrovačko srebro u Italiji u Kataloniji u XIV, XV i XVI veku", *Istorijski glasnik*, 1-2- 1980.
- IMHAUS Brunehilde, *Le minoranze orientali a Venezia, 1305-1510*, Rome, 1997.
- IVETIĆ Egidio, "Le città dell'Istria (1250-1330)", in *Le città del Mediterraneo all'apogeo dello sviluppo medievale*, Pistoia, 2001, p.73-110.
- IVETIĆ Egidio, "I Croati a Venezia. Alcuni studenti recenti", *Studi Veneziani*, 46, 2003, p.15-30.
- KOVACEVIĆ-KOJIĆ Desanka, "Les mines d'or et d'argent en Serbie et en Bosnie", *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, 15/2, 1960, p.248-258.
- KOVACEVIĆ-KOJIĆ Desanka & CIRKOVIĆ Sima, "L'économie naturelle et la production marchande aux XIIIe-XVe siècles dans les régions actuelles de la Yougoslavie", *Balkanica*, XIII-XIV, 1982-1983, p.45-56.
- KOVACEVIĆ-KOJIĆ Desanka, "Srpsko srebro i zlato u europskoj proizvodnji (XIV-XV vijek)", in TERZIĆ Slavenko dir., *Evropa i Srbi*, Belgrade, 1995.
- KREKIĆ Bariša, *Prilog istoriji mletacko-balkanske trgovine XIV veka*, Belgrade, 1957.
- KREKIĆ Bariša, *Dubrovnik in the 14th and 15th centuries. A city between east and West*, University of Oklahoma Press, 1972.
- KREKIĆ Bariša, "Venetian merchants in the Balkans hinterland in the fourteenth century", in SCHNEIDER Jürgen, *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege I : Mittelmeer und Kontinent. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, Stuttgart, 1978, p.413-429.
- KREKIĆ Bariša, *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages*, Dubrovnik, 1980.
- KREKIĆ Bariša, "Venezia e l'Adriatico", in ARNALDI Girolamo, CRACCO Giorgio & TENETI Alberto dir., *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Rome, 1997.
- LANE Frederic C., "Family Partnerships and Joint Ventures in the Venetian Republic", *Journal of Economic History*, 4, 1944, p.178-196.
- LANE Frederic C., *Venise, une République maritime*, Paris, 1985.
- LANE Frederic C., "Exportations vénitiennes d'or et d'argent (1200-1450)", in DAY John dir. *Études d'histoire monétaire, XII-XIXe siècles*, 1984.
- MUELLER Reinhold Christopher, "Veneti facti privilegio : stranieri naturalizzati a Venezia tra XIV e XVI secolo", in CALABI Donatella & LANARO Paola dir., *La città italiana e i luoghi degli stranieri, XIV-XVIII secolo*, Laterza, 1998, p.41-51.
- MUELLER Reinhold Christopher, "Aspects of Venetian Sovereignty in Medieval and Renaissance Dalmatia", in DEMPSEY Charles dir., *Quattrocento Adriatico. Fifteenth Century Art of the Adriatic Rim*, Florence, 1996, p.29-56.
- NEF John U., *Mining and Metallurgy in Medieval Civilisation*, Cambridge, 1952.
- NYSTAZOPOULOU-PÉLÉKIDOU Marie, "Mouvements de populations, migrations et colonisations en Serbie et en Bosnie (XIIe-XVe siècle)", in COULON Damien dir., *Chemins d'outre-mer : Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Paris, 2004.
- O'CONNELL Monique, *Men of Empire. Power and Negotiation in Venice's Maritime State*, Baltimore, 2009.

- ORTALLI Gherardo, *Beyond the Coast. Venice and the Western Balkans : the Origins of a Long Relationship*, Vienne, 2009.
- ORTALLI Gherardo, SCHMITT Oliver Jens & ERMANNOR Orlando, *Il Commonwealth veneziano tra 1204 e la fine della Repubblica. Identità e peculiarità*, Venise, 2015.
- POUMARÈDE Géraud, *L'empire de Venise et les Turcs, XVIe-XVIIe siècle*, Paris, 2020.
- POUSSOU Jean-Pierre & LOTTIN Alain, *Naissance et développement des villes minières en Europe*, Arras, 2004.
- SCHMITT Oliver Jens, *Korčula sous la domination de Venise au XVe siècle. Pouvoir, économie et vie quotidienne dans une île dalmate au Moyen Âge tardif*, Paris, 2019.
- ŠIMUNIĆ-BURŠIĆ Marina, ALJINOVIC Dunja & CANCELLIERE S., "Kirmenjak-pietra d'Istria : a preliminary investigation of its use in Venetian cultural heritage", *Geological Society*, 271, 2007, p.63-68.
- SPREMIĆ Momčilo, *Despot Djuradj Branković i njegovo doba*, Belgrade, 1994.
- THIRIET Freddy, *Histoire de Venise*, Paris, 1965.
- TUCCI Ugo, "L'Ungheria e gli approvvigionamenti veneziani di bovini nel'500", in KLANICZAY Tibor éd. *Rapporti veneto-ungheresi all'epoca del Rinascimento*, Budapest, 1975, p.153-172.
- VERLINDEN Charles, "Venezia e il commercio degli schiavi provenienti delle coste orientali del Mediterraneo", in PERTUSI Agostino dir., *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, Venise, 1973.
- VIALLO Marie F., *Venise et la Porte Ottomane (1453-1566)*, Paris, 1995.
- ZECCHIN Luigi, *Vetro e vetrai di Murano. Studi sulla storia del vetro*, vol.3, Venise, 1987.
- ZYSBERG André & BURLET René, *Venise, la Sérénissime et la mer*, Paris, 2000.

TABLE DES MATIERES

Introduction	5
PARTIE I : GÉOGRAPHIE, TRAFICS, ÉCHANGES	16
I. L'empire vénitien en Adriatique et son hinterland	16
A) Une ferme domination commerciale en Adriatique ?	16
B) Les ressources en Dalmatie et dans son arrière-pays	20
1. <i>Sur la côte : le bois, le sel, les vignes et l'huile</i>	21
2. <i>Dans les terres : le grain et le bétail</i>	23
3. <i>Les mines des Balkans et l'exploitation minière médiévale</i>	25
C) Le maintien des échanges commerciaux entre Venise et les Balkans même en temps de crise	30
1. <i>Chronologie de la fin du Moyen Âge en Adriatique : un contexte hostile</i>	30
2. <i>Les stratégies vénitiennes pour conserver l'hégémonie commerciale</i>	32
II. Le transport des marchandises	35
A) Les routes commerciales et leur fréquentation.....	35
B) La logistique du transport de marchandises	39
III. Une économie commerciale ancrée dans un système d'échanges plus large	43
A) La république ragusaine	43
1. <i>La présence ragusaine dans le commerce des métaux des Balkans</i>	44
2. <i>Le commerce des métaux entre Raguse et Venise</i>	46
B) Des échanges plus lointains	48
PARTIE II : LES HOMMES ACTEURS DES ÉCHANGES ENTRE VENISE ET LA CÔTE BALKANIQUE DE L'ADRIATIQUE	53
I. De Venise vers la péninsule balkanique	53
A) Marchands et négociants	53
B) Les acteurs vénitiens secondaires du commerce dans les Balkans	56
II. Les déplacements des populations balkaniques vers Venise	60
A) Marchands et négociants étrangers à Venise et dans les territoires vénitiens d'Outre-Mer	60
B) Les déplacements vers Venise annexes au commerce	65
C) L'installation et le rôle des communautés balkaniques à Venise	70
PARTIE III : LES PRODUITS ET MARCHANDISES, OBJETS DU COMMERCE ENTRE VENISE ET LA CÔTE ADRIATIQUE DES BALKANS	75
I. Des types de produits de nature et de quantité divers	75

II. Un trafic surveillé et légiféré	79
A) Législation et distribution	79
B) Les étapes de transformation des marchandises.....	83
III. Un commerce participant au développement de la ville de Venise et à l'autonomie de ses colonies	87
A) Les marchandises des Balkans, des produits utiles	87
B) Un facteur de développement des colonies des Balkans.....	90
C) Le déclin de la fin du XV ^e siècle	93
Conclusion	97
Annexes.....	102
Chronologie récapitulative	103
Cartes.....	107
Graphique	111
Concordance des noms de lieux italiens et slaves	113
Illustrations	115
Bibliographie.....	119
Table des matières	124

Ce travail de recherche s'intéresse aux liens commerciaux existant entre la république de Venise et la côte adriatique de la péninsule balkanique dans les deux derniers siècles de l'époque médiévale. La mer Adriatique a souvent été considérée comme un *lac vénitien* (F. Braudel) au vu de la place importante qu'occupe Venise dans la région, au moyen de contrôle des routes maritimes et d'implantation de colonies dans les cités côtières d'Istrie, de Dalmatie et du nord de l'Albanie. Ce travail tente de démontrer en quoi les Balkans occidentaux présentaient également un réel intérêt économique et commercial pour Venise entre le XIVe et la conquête ottomane de la deuxième moitié du XVe siècle, au même titre que les colonies plus lointaines d'Égée, de Crète, d'Albanie ou d'Asie. Il s'agit donc de démontrer l'importance des échanges commerciaux dans la façade adriatique des Balkans pour le développement de Venise, de sa cité et de sa puissance aux XIV-XVe siècles.

Ce travail permet de rendre compte de l'étendue géographique de ces échanges et des différents milieux mis en relation, qu'il s'agisse de la péninsule italienne ou de la côte adriatique, mais également des espaces liés à ces échanges, parfois indirectement, comme les royaumes de Serbie, de Bosnie, ou de Hongrie et d'ainsi donner une idée de la taille de l'*hinterland* adriatique concerné par le commerce avec Venise. Cette étude permet également de mettre l'accent sur les principales ressources locales qui font l'objet de troc : bois, pierre, nourriture, viande, animaux, mais surtout des métaux précieux, en particulier l'argent et l'argent aurifère, la production des nombreuses mines bosno-serbes allant croissant à une époque de pénurie pour le reste de l'Europe, dont profite grandement Venise. Ces échanges profitent aussi au déplacement des hommes des deux rives de l'Adriatique, non seulement des marchands, mais aussi des navigateurs, des artisans, des magistrats... Si les rapports s'amenuisent au fur et à mesure de l'avancée ottomane et de l'émergence des puissances locales (Raguse, Hongrie, Serbie), les cités de la côte adriatique parviennent à maintenir leur lien avec la métropole en conservant leur autonomie y compris au milieu du XVe siècle, alors que Venise se tourne davantage vers le commerce avec l'Europe de l'ouest, la terre ferme et la conquête du nord-ouest de l'Italie.

La mer Adriatique représente donc une interface, un lieu de rencontre entre les péninsules italienne et balkanique, entre le monde italo-latin et le monde slave, et plus largement, entre Europe occidentale et orientale. De par sa position et sa puissance, Venise est également la porte d'entrée vers l'Europe centrale et du nord, catalyseur des échanges et des liens entre les différentes parties de l'Europe médiévale.

This research paper focuses on the commercial links between medieval Venice and the western Adriatic coast of the Balkans region during the XIVth-XVth centuries. Adriatic Sea has long been considered as a *Venetian lake* (F. Braudel), as throughout medieval and renaissance times the Venetian Republic has been the main economic, naval and military power of the region. Nonetheless, even though venetian domination of the Adriatic seems at the first glance to be mainly a strategic way to defend to city, trade and commercial exchanges between Venice and its colonies on the coastal area of Istria, Dalmatia and northern Albania shows the importance and the economic interest of western Balkans for Venice from the 1300s to the ottoman conquests of the mid-XVth century, just like were more commonly referred venetian colonies such as the ones of the Aegean sea, Crete, Albania or Asia. Thus, the purpose of this paper is to demonstrate the importance of trading with Adriatic western Balkans in the development of Venice -both the city itself and its dominion upon the gulf- at this time.

Geographically speaking, the exchanges between the Venetian Republic and the Balkans Adriatic coast link two different areas: Northern Italy and the mostly Slavic Adriatic coasts, where Italian culture and language are nonetheless heavily present. Trade not only links Venice to its colonies, but also, to some extent and sometimes indirectly, to other states of the Balkans, mostly the kingdoms of Serbia, Bosnia, and Hungary. The *hinterland* of Adriatic venetian colonies may thus reach Balkans countryside and Central Europe. Most of the goods imported to Venice *via* this region are natural and agricultural resources: wood, stone, meat, food, animals, but mostly metals such as gold and silver, during a global penury of Europe's production from the bigger mines. With the merchandises came many men, mostly merchants, but also sailors or politicians, thanks to whom the link between Venice and the Balkans is so prevalent. Even though the relations between the two banks of the Adriatic tend to decrease as new local powers emerge (Serbia, Republic of Ragusa, Ottoman empire), the coastal Adriatic cities still manage to keep their links with the metropolis, while they manage to maintain a certain autonomous status, even when Venice starts to focus on its conquest of northern Italy and trade with Western Europe.

These exchanges link two distinct peninsulas, Italy and Balkans and so two cultural worlds, latin-italian one and slavic one, as well as, more widely, the two sides of Europe, West and East. By its location and its power, Venice is also the main hub that links the Balkans to Central and Northern Europe, as it shows the city's role in the exchanges from all parts of medieval Europe.