

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
INSTITUTO DE ESTUDOS HISTÓRICOS DR. ANTÓNIO DE VASCONCELOS

Revista Portuguesa de História

TOMO IV

HOMENAGEM A GAMA BARROS

Volume I



COIMBRA / 1949

Pour des recherches sur les relations entre pays de la Méditerranée et pays de l'Atlantique au Moyen-Age

Les pays riverains de l'Océan Atlantique constituaient dans l'Antiquité la frange de la terre habitée. Ils le sont restés au Moyen-Age. Bien que leur population et leur importance relative dans le monde aient cru à partir de la chute de l'Empire romain d'Occident, la Méditerranée autour de laquelle sont groupés les centres politiques et religieux des Chrétiens, Rome, Constantinople, Jérusalem, demeure le pôle commun d'attraction des occidentaux.

Des pays de l'Atlantique venait cependant dans ceux de la Méditerranée l'étain des Iles Cassitérides, matière première essentielle depuis l'âge du bronze. D'autre part, l'extension progressive de la civilisation romaine à ces contrées en avait amené petit à petit les populations à désirer les épices, les tissus précieux, les bijoux, et les reliques qui provenaient de l'Orient méditerranéen. Et l'organisation unitaire du monde par les empereurs romains, puis la diffusion du christianisme avaient déterminé des courants sans cesse plus denses d'administrateurs, de soldats, de rhéteurs et de pèlerins entre les rivages de l'Océan, Rome et les Lieux Saints.

Sans doute hommes et marchandises utilisaient-ils, pour une part, la grande voie Sud-Nord ouverte par la nature de la Méditerranée à la mer du Nord par les vallées du Rhône et de la Saône et les plaines de Champagne. Mais beaucoup passaient par des voies plus occidentales qui unissaient précisément de façon plus directe les pays de l'Atlantique à ceux de la Méditerranée.

De même que la science n'a pas encore consacré au commerce et à la navigation dans l'Océan Atlantique au Moyen-Age (4) l'équi- (*)

(*) Monsieur Godechot, dans un ouvrage récent, fait commencer l'Histoire de l'Atlantique (Paris, 1948) au moment même où, les découvertes transformant cet Océan en Méditerranée, il prend une place centrale dans le monde.

valent des études fondamentales de HEYD et de SCHAUBE (2) sur le commerce de la Méditerranée à cette époque, de même aucun travail sérieux, comparable même de loin, au magistral ouvrage de SCHULTE sur les passages des Alpes n'a abordé ce problème des relations et des voies de communications entre les pays de la Méditerranée et ceux de l'Atlantique au Moyen-Age (3).

Ce champ de recherches semble s'ouvrir plus particulièrement aux savants des pays riverains de l'Océan. C'est pourquoi, invité en mars 1949 par la Faculté des Lettres de l'Université de Coimbre à donner à ses étudiants une série de cours d'histoire économique médiévale, il m'a semblé utile d'indiquer les principales directions de recherches qui m'étaient apparues au cours de mes travaux à Bordeaux, dans l'espoir que les travaux combinés d'érudits portugais et français viennent lever quelque jour ces incertitudes.

I. Voie maritime: Le périple de la péninsule ibérique

Le périple de la Péninsule Ibérique, déjà réalisé par le Carthaginois Hannon vers 500 avant J.-C., puis par Pythéas de Marseille vers 325 avant J.-C., a été pratiqué irrégulièrement, sans que les escales en soient connues, pendant le cours de la période romaine et au haut Moyen-Age : les vases grecs et les statues trouvés dans les villes romaines du Portugal, la légende de Saint-Jacques dont le corps aurait été transporté par mer de Jérusalem à Iria, les navigations des Normands et leurs diverses pénétrations en Méditerranée en sont la preuve. Aussi bien les vaisseaux musulmans passaient-ils constamment d'une mer dans l'autre quand la Péninsule presque tout entière et l'Afrique du Nord étaient soumises à l'Islam.

Mais le passage intense de marins du Nord en Méditerranée date des Croisades d'Orient. Inversement, c'est à l'occasion des

(2) HEYD (W.) Histoire du commerce du Levant au Moyen-Age. Leipzig, 1885-1886. SCHAUBE (A.) Handelsgeschichte der romanischen Volker des Mittelmeergebiets bis zur Ende der Kreuzzüge. Munich, 1906.

(3) SCHULTE (A.) Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien. Leipzig, 1900.

luttés contre les Musulmans de la Péninsule que les constructeurs et les marins des grands ports italiens de la mer Tyrrhénienne, Gênes et Pise, ont pénétré dans l'Océan où ils aidèrent l'archevêque de Compostelle, Diego Gelmirez, puis les rois de Castille (4). Ce n'est qu'au x^m^e siècle et surtout après la reconquête de Carthagène (1245) et de Séville (1248) par les Chrétiens qu'un courant régulier de navigation commerciale s'établit d'une mer dans l'autre : les beaux travaux de Mademoiselle DOEHAERD ont montré qu'à partir de 1277 les galères génoises gagnaient chaque année l'Angleterre et la Flandre (5); après 1314, les galères vénitienes font de même (6).

Mais nous ne savons rien de cette navigation au delà de Lisbonne : alors que du xiv^e^e au xv^e^e siècles nous voyons ces navires toucher à peu près tous les grands ports méditerranéens avant Séville, Cadix et Lisbonne, nous ne savons pas s'ils faisaient escale ni en quels ports entre Le Ferrol et Bristol ou Southampton. Certains érudits affirment que cette partie du voyage se faisait sans escale (7). Mais cette opinion semble peu compatible avec les dures conditions nautiques du Golfe de Gascogne et la longueur de l'itinéraire du cap Ortegale à File de Wight : comment admettre que des vaisseaux qui cabotent le plus souvent en Méditerranée franchissent avec hardiesse une fois dans l'Atlantique un des parcours les plus difficiles du monde ? Comment croire que, s'ils suivent les côtes, ils ne s'arrêtent pas dans certains ports ? Sans doute faut-il distinguer des périodes : la légende de l'arrivée par mer du chef de Saint Jean Baptiste à Angoulins, au sud de La Rochelle, la mention fréquente de La Rochelle dans les documents portugais (8), la présence dans ce port en 12[^]2 d'un vaisseau

(4) *Historia Compostelana*, dans **FLOREZ**, *España Sagrada*, t. **xx**.

(5) **DOEHAERD** (R.) Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du x^m^e et au début du xiv^e^e siècle, dans *Bulletin de l'Institut historique belge de Rome*, 1938, fase. xix.

(6) **SCHAUBE** (A.) Die Anfänge der venezianischen Galeerenfahrt nach der Nordsee, dans *Historische Zeitschrift*, t. ci (1908), p. 28-89.

(7) **SOTTAS** (J.) Les Messageries Maritimes de Venise au **xv^e^e** siècle. Paris, 1936, p. 127.

(8) **SANTARÉM** (Visconde de) Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal com as diversas potencias do mundo desde o principio da Monarchia portuguesa até aos nossos dias. Paris, 1843, t. ni, p. 12, 13, 17, 18.

appartenant au génois Gherardo Pessagno ⁽⁹⁾ et la précision du relevé des côtes atlantiques de la France sur le portulan du génois Pietro Vesconte ^(13L i) suggèrent qu'au moins jusqu'au xiv^{ème} siècle une escale devait être faite sur la côte française, probablement à La Rochelle ⁽¹⁰⁾. La totale disparition des archives de cette ville laisse le problème en suspens ; la solution pourra vraisemblablement ressortir de recherches systématiques dans les archives de Lisbonne et de Porto, dans celles des villes cantabriques et dans celles des ports bretons. Déjà, les textes concernant la navigation des pèlerins anglais vers Compostelle à la fin du Moyen-Age, auxquels se réfèrent MM. VASQUEZ DE PARGA et LACARRA suggèrent l'idée que les uns ne faisaient pas d'escales tandis que d'autres s'arrêtaient dans des ports intermédiaires qui ne sont pas nommés ⁽⁴¹⁾. En attendant de nouvelles découvertes, il paraît sage de s'en tenir à l'opinion de Miss CARUS-WILSON que les routes maritimes et les escales des bateaux dans l'Atlantique au xv^{ème} siècle encore sont très incertaines ⁽¹²⁾.

IL Voie transcontinentale: Le passage par l'isthme aquitain

La nature ouvre entre le Massif Central et les Pyrénées, par la vallée de l'Aude, le seuil de Naurouze et la vallée de la Garonne, une voie de communication aussi aisée entre Méditerranée et Atlantique que le couloir rhodanien entre Méditerranée et pays de la mer du Nord. Cette voie, déjà connue par Strabon ⁽¹³⁾, a été largement utilisée dès l'époque romaine ⁽¹⁴⁾. Il convient néanmoins

(9) SCHAUBE, *Handelsgeschichte*... p. 400.

(10) LÓPEZ (R.) *Genova marinara nel Dugento* : Benedetto Zaccaría, ammiraglio e mercante. Messine, *ig33*, p. 175.

(41) VÁZQUEZ DE PARGA (L.) LACARRA (J.) URÍA (J.) *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Madrid, 1948-49, t. ni, p. 122-129.

(12) CARUS WILSON (E.) *The Overseas Trade of Bristol in the Later Middle Ages*, Bristol Record Society, vol. VII, en note sur la carte hors-texte.

(13) STRABON IV, 1, 14, et iv, 2, 1 ; trad. Tardieu, p. 3n-3i3.

(14) CHARLESWORTH (M.) *Les routes dans le monde romain*, trad. Grimai, Paris, 1938, p. 190.

de noter que la Garonne était peut-être moins parcourue que les autres fleuves de France, puisqu'elle n'avait pas, comme eux, de corporation de bateliers : elle n'en eut une qu'au xvi^{ème} siècle. D'autre part, les voies romaines les plus fréquentées ne suivaient pas constamment le fleuve dont les crues ruinaient la chaussée établie sur d'étroites terrasses : elles coupaient plus ou moins profondément à travers la Gascogne, de Bazas à Toulouse par Eauze et Auch ou d'Agen à Toulouse par Lectoure ⁽¹⁵⁾. Inversement, la section Toulouse-Barcaronne-Narbonne, voie de passage obligée entre deux chaînes de montagnes, était utilisée par tous les voyageurs.

Au Moyen-Age, les communications entre Bordeaux et la côte méditerranéenne tendent à se faire plus exclusivement par la navigation de la Garonne en aval de Toulouse, par celle de l'Aude en aval de Carcassonne et par la route de la vallée. Les péages se multiplient sur le fleuve et sur la route et les grandes familles du Midi se disputent la possession de leurs fructueux revenus. Mais l'étude attentive des marchandises qui transitent par ces péages révèle qu'il s'agit avant tout de produits du haut pays aquitain ou pyrénéen: vins, pastels, céréales, marbres, bois qui gagnent Bordeaux et l'Angleterre et de produits d'importation océanique : sel, poisson, laines, ou méditerranéenne: épices, qui gagnent le haut pays aquitain ; il est très rare de rencontrer des marchandises qui transitent d'un mer dans l'autre. On ne voit d'importation d'épices, de soieries et de produits de luxe orientaux destinés au roi d'Angleterre que dans les rares années où Henri iii et Edouard i se trouvent à Bordeaux et dans le Bordelais : encore ignorons-nous par quelle route sont venus de Montpellier ces produits de faible tonnage que tous les auteurs mentionnent à l'envi ⁽¹⁶⁾. Il ne s'agit pas là de transit. Le transit d'une mer à l'autre n'est assuré au xii^{ème} siècle que pour l'étain et le cuivre par un texte unique du sérieux témoin que fut le géographe hispano-arabe Ibn-Saïd,

⁽¹⁵⁾ Selon la Table de PEUTINGER; cf. GRENIER (A.) Les voies romaines, t. iv du Manuel d'Archéologie gallo-romaine de DECHELETTE. Voir aussi *ITINERARIUM BURDIGALENSE*, ed. Geyer, *Itinera Hierosolymitana* p. 3-4.

⁽¹⁶⁾ Rôles Gascons n.^{os} 71 et 200. Cf. MALVEZIN (Th.) Histoire du commerce de Bordeaux, Bordeaux, 1892, t. 1, p. 296; MARSH (F.) English Rule in Gascony (1199-1259), Ann Arbor (Michigan), 1910, p. 70-71.

recopié ensuite par Abulféda ⁽¹⁷⁾ et au xiv^{ème} siècle, que pour les poissons salés dont de grandes quantités étaient expédiées chaque année, au moment du Carême, de Bordeaux à Avignon où résidait alors la Cour Pontificale ⁽¹⁸⁾.

Pour si étonnante que puisse paraître cette conclusion, il faut donc bien constater qu'il ne semble guère s'être fait par la vallée de la Garonne au Moyen-Age de grand commerce de transit entre les pays de l'Atlantique et ceux de la Méditerranée.

Les manuels du parfait commerçant composés par les hommes d'affaires italiens du xiv^{ème} et du xv^{ème} siècles, Pegolotti, Chiarini, Giovanni da Uzzano ⁽¹⁹⁾ qui renforcent ces conclusions en ne mentionnant jamais Bordeaux, suggèrent, au contraire, que d'autres routes étaient utilisées.

Pegolotti indique que le transport des laines d'Angleterre en Italie peut s'effectuer par Libourne où ces laines sont débarquées et d'où elles gagnent Montpellier par la route ⁽²⁰⁾. Il n'en dit pas plus, - il s'agit probablement de la route parallèle à la Dordogne qui, par Bergerac, gagnait Lalinde où elle recoupait la grande route romaine de Saintes à Cahors par Périgueux que les voituriers empruntaient ensuite. De Cahors l'on pouvait gagner la Méditerranée soit par Toulouse et le seuil de Naurouze, soit par la route qui franchissait les Cévennes et rejoignait par Lodève près d'Agde la grande voie côtière de la Narbonnaise. Il est peu probable que ce dernier itinéraire, si accidenté, fût très utilisé.

D'autre part, Pegolotti indique comme normal l'itinéraire routier La Rochelle-Nîmes qui s'accomplit communément en dix-sept jours et par lequel transitent laines et épices ⁽²¹⁾. Il semble sou-

⁽¹⁷⁾ Je suis redevable de ces renseignements concernant Ibn-Saïd à mon collègue M. G. CAHEN, professeur à la Faculté des Lettres de Strasbourg.

⁽¹⁸⁾ DIE AUSGABEN DER APOSTOLISCHEN KAMMER I 316-1378, éd. SCHAFER (K. H.) Paderborn, 1911-1937, passim.

⁽¹⁹⁾ PEGOLOTTI (Francesco di Balduccio) *Pratica délia mercatura*, éd. EVANS, Cambridge (Mass), 1939; CHIARINI *El libro de mercatantie e usanze de'paesi*, éd. BORLANDI, Turin, 1936; UZZANO (Giovanni da) *Pratica delle mercatura*, éd. PAGNINI *Delia decima e di altre gravezze*, Lisbonne et Lucques, 1766, t. iv.

⁽²⁰⁾ PEGOLOTTI, éd. EVANS, p. 257-258.

⁽²¹⁾ PEGOLOTTI, éd. EVANS, p. 269-270.

ligner ainsi l'existence d'une voie de communication dont le tracé nous apparaît sûr de La Rochelle à Cahors par Angoulins, Taillebourg, Saintes, Périgueux, Lalinde et sans doute Belvès : c'est celui de la vieille voie romaine qui suit la bande de plateaux calcaires dont sont bordés au sud-ouest les terrains anciens du Massif Central. VIDAL DE LA BLACHE avait, depuis longtemps, souligné l'importance de cette bande calcaire pour la construction de grandes églises et de puissants châteaux-forts (22) ; M. REY a montré comment la route qui la suivait avait probablement permis la pénétration et la diffusion, dans un pays prédisposé par la nature de son sous-sol à les recevoir et à les exploiter, des procédés de voûtement en coupoles sur pendentifs importés de Constantinople (23). Les marchandises, comme les hommes et les idées circulaient par cette route qui présente, dès le x^e siècle, l'avantage de se trouver, sur tout son parcours, en territoire soumis au roi de France.

Les deux itinéraires indiqués par Pegolotti semblent passer par Cahors. L'ensemble de considérations qui précèdent, suggérées par les textes, la carte des voies romaines et les données de l'archéologie attirent ainsi à nouveau l'attention sur Cahors. L'on a beaucoup discuté sur le sens du mot «Cahorsin» (24) : si le terme a certainement eu un caractère générique à la fin du xii^e et au xiv^e siècle et servait à désigner les usuriers, il n'en reste pas moins bien vraisemblable qu'il n'a pu prendre ce sens que parce que les hommes d'affaires cahorsins étaient connus et réputés dans une grande partie de l'Occident. Or nous sommes sûrs qu'ils n'étaient pas simplement des usuriers : ce sont des hommes d'affaires de Cahors qui ont financé l'expédition de Simon de Montfort contre les Albigeois, au début du xin^e siècle (25) ; des hommes d'affaires de Cahors fréquentaient les foires de Champagne tout

(22) VIDAL DE LA BLACHE, Tableau de la géographie de la France, t. I de l'Histoire de France de Lavis, Paris, 1903, p. 367.

(23) REY (R.) La cathédrale de Cahors et les origines de l'architecture à coupoles d'Aquitaine, p. 156-158.

(24) Cf. en particulier ARENS (F.) Grundsätzliches zur Problematik der «Kawerschen» (Caorsini) dans Vierteljahrschrift für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte, t. XXV (1932) p. 251-260.

(25) Catalogue des Actes de Simon de Montfort, éd. AUG. MOLINIER n.º 48 et 55 dans Bibliothèque de l'Ecole des Chartes, t. XXXIV (1873), p. 460-462.

au long du siècle ⁽²⁶⁾ ; et, au xiv^{ème} siècle, nous trouvons des hommes d'affaires de Cahors installés précisément à La Rochelle, à l'extrémité atlantique de la voie commerciale qui passe par leur ville, d'où ils assurent, en particulier, le transfert à Avignon des fonds apostoliques venus du Portugal grâce aux commerçants rochelais ⁽²⁷⁾. De pareils transferts ne peuvent se faire sans la contre partie fournie par un courant d'échanges régulier et constant. Le transfert des revenus apostoliques portugais de Lisbonne à Avignon, de 1348 à 1361, par des hommes d'affaires rochelais et cahorsins suggère qu'un courant de transit assez stable de marchandises empruntait entre la Méditerranée et l'Atlantique ces itinéraires septentrionaux à la charnière desquels se trouvait Cahors. Cette ville devait donc bien avoir le caractère d'une véritable place commerciale qui lui a été si souvent dénié.

III. Voies annexes: Les voies subpyrénéennes

Des voies moins importantes en apparence passaient aux pieds des Pyrénées, au Nord comme au Sud.

Celle du Nord suivait la vieille voie romaine de Toulouse à Saint-Bertrand de Comminges et de là à Dax et à Bayonne à travers le Béarn. Elle a surtout servi, semble-t-il, aux rapports de la région toulousaine avec les pays de l'Atlantique et à l'exportation du pastel du Lauragais en Angleterre par Bayonne. Elle était desservie par les muletiers béarnais. Il ne semble pas qu'elle ait été utilisée par les marchandises transitant d'une mer à l'autre, car elle allongeait la longueur du trajet maritime de 300 à 500 kilomètres par rapport aux itinéraires précédents.

Celle du Sud remontait depuis la région de Barcelone la vallée de l'Ebre et franchissait ensuite les Monts Cantabriques pour aboutir aux ports de la côte basque et asturienne. Le passage de Médi-

⁽²⁶⁾ CHAPIN (Miss) Les villes de foires de Champagne, Paris, 1937, p. 120, 121 et 156.

⁽²⁷⁾ RENOUARD (Y.) Les relations des Papes d'Avignon et des Compagnies commerciales et bancaires de 1310 à 1378, Paris, 1942, p. 243-45. Voir aussi, du même, Un Français du Sud-Ouest évêque de Lisbonne au xiv^{ème} siècle: Thibaud de Castillon (1348-1356) dans Bulletin des études portugaises et de l'Institut français au Portugal, t. XIII (1949), p. 29-52.

terranéens y est attesté dès le xn^{me} siècle: en 1166, un diplôme de Sanche vi, roi de Navarre, mentionne la possibilité pour des Génois de traverser ses terres (28). Il paraît vraisemblable de penser que certains des génois et des pisans qui ont construit la flotte de l'archevêque de Compostelle, Diego Gelmirez, sont venus en Galice par cette voie (29). C'était assurément celle qu'utilisaient les prélats de la Péninsule lorsqu'ils allaient à Rome. Au xiu^{eme} siècle, une forte colonie languedocienne installée à Burgos semble rester en rapports avec le Languedoc Oriental par cette même voie (30). Mais je n'ai encore relevé aucun transit de marchandises de l'Atlantique à la Méditerranée par cette voie détournée, accidentée, aux étapes mal définies. Elle mériterait en tout cas, ne fût-ce que pour son rôle dans l'histoire de la culture et de la civilisation, d'être étudiée spécialement.

Il y a donc dans l'étude de ces relations entre pays de la Méditerranée et pays de l'Atlantique au Moyen-Age du travail pour tous, portugais, espagnols, français. Les fonds d'archives sont riches, surtout dans la Péninsule. Il y a tout lieu de penser que la collaboration scientifique révélera, dans ce domaine comme dans d'autres, des éléments fondamentaux encore mal connus de la vie des hommes du passé. Et, du fait de la constance des conditions que propose la nature aux habitants de l'Occident, leur connaissance risque de profiter aux hommes d'aujourd'hui comme à ceux de demain.

Y. RENOARD.

(28) *Historiae Patriae Monumenta: Liber Jurium Reipublicae Genuensis*, t. i, n.° 250.

(29) Cf. supra note 3 ; textes cités par VERLINDEN (Ch.) *The rise of spanish trade in Middle Ages* dans *Economie History Review*, 1940, p. 50.

(30) BALLESTEROS BERETTA (A.) *San Fernando y el almirante Bonifaz*. Séville, 1948, p. 17-19.

(Página deixada propositadamente em branco)



LES VOIES DE COMMUNICATION
 ENTRE LA MER MÉDITERRANÉE ET L'Océan ATLANTIQUE

~~~~~ RIVIÈRES  
 ..... ROUTES