

LA VILLE MÉDIÉVALE EN DÉBAT

Amélia Aguiar Andrade

Adelaide Millán da Costa, *éditeurs*



LA VILLE MÉDIÉVALE
EN DÉBAT

IEM – Instituto de Estudos Medievais

Coleção ESTUDOS 8

LA VILLE MÉDIÉVALE
EN DÉBAT

AMÉLIA AGUIAR ANDRADE
ADELAIDE MILLÁN DA COSTA
Éditeurs

Lisboa 2013

Comité scientifique

Giuliano Pinto, Università di Firenze

Élisabeth Crouzet-Pavan, Université Paris IV – Panthéon – Sorbonne

Isabel del Val Valdivieso, Universidad de Valladolid

Louis Sicking, Universiteit Leiden

J.A. Salorzáno Telechea, Universidad de Cantabria

Ce livre a été subventionné par la Fundação para a Ciência e Tecnologia.

L'Instituto de Estudos Medievais de la Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa est subventionné par la Fundação para a Ciência e Tecnologia.

Titre	La ville médiévale en débat
Éditeurs	Amélia Aguiar Andrade, Adelaide Millán da Costa
Édition	IEM – Instituto de Estudos Medievais
Référence de l'image	Palácio Nacional de Mafra, <i>O Ofício dos Defuntos</i> , fl.116v°.
Collection	Estudos 8
ISBN	978-989-97066-9-9
Layout	Ana Pacheco
Dépot legal	377747/14
Impression	A Triunfadora – Artes Gráficas, LDA.

Table des matières

Avant-propos	9
<i>Amélia Aguiar Andrade</i>	
<i>Adelaide Millán da Costa</i>	
Des sources pour une histoire des villes comparée?	
Essai de typologie thématique	11
<i>Thérèse de Hemptinne</i>	
La ciudad medieval: realidad construida.	
Metodología para el conocimiento del espacio urbano	29
<i>Beatriz Arízaga Bolumburu</i>	
Les caractéristiques économiques des villes portuaires de la	
France atlantique à la fin du Moyen Âge: l'exemple des ports aquitains	
(Bayonne, Bordeaux et Libourne)	53
<i>Michel Bochaca</i>	
Villes et territoires dans l'Empire à la fin du Moyen Âge:	
pour une approche régionale entre villes, principautés et royauté	
en Allemagne	71
<i>Pierre Monnet</i>	
Politiques et stratégies financières des élites urbaines aux derniers siècles	
du Moyen Âge: quelques questions et perspectives de recherche	89
<i>Denis Menjot</i>	
L'Europe urbaine de la fin du Moyen Âge:	
les promesses et les malédictions d'une modernité	107
<i>Marc Boone</i>	
L'unification européenne par les circuits portuaires	133
<i>Wim Blockmans</i>	

La ville médiévale au Portugal. Perspectives et tendances 145

Amélia Aguiar Andrade

La culture écrite et les pouvoirs urbains.

Les archives d'une ville portugaise au xv^e siècle: le cas d'Évora 157

Filipa Roldão

Property study contributions towards the understanding of the

medieval town: the parish of Santa Justa, Coimbra 167

Maria Amélia Álvaro de Campos

Urban economy in a 'Kingdom without Cities':

population and exchange in late medieval Portugal 175

Flávio Miranda

Les villes portuaires au Portugal médiévale: perspectives de recherche..... 185

Ana Cláudia Silveira

Pour un débat sur la ville médiévale 201

Adelaide Millán da Costa

Avant-propos

Ce livre représente l'aboutissement d'un vaste dessein: celui d'encourager le débat sur la *ville médiévale*, un domaine historiographique qui a une tradition reconnue dans les études menées à la Faculdade de Ciências Humanas e Sociais (FCSH) de l'Universidade Nova de Lisboa. En effet, en 1981, dans le cadre du premier master en histoire médiévale institué au Portugal, A. H. Oliveira Marques proposa d'organiser un séminaire biennal sur ce thème. Cette initiative s'inscrivait dans un programme de recherche innovant qui visait à produire, à court terme et en suivant une proposition d'analyse commune, des monographies sur les agglomérations urbaines portugaises du Moyen Âge. La période d'enthousiasme que connut le médiévisme portugais dans les années 1980 fut propice à l'élaboration d'un grand nombre de monographies et à la publication de l'*Atlas das Cidades Medievais*. Cette proposition franchit même les murs de la FCSH, puisqu'elle se diversifia et s'étendit, dès les années 1980, à d'autres universités, grâce aux contributions des masters qui avaient été créés entre-temps à Porto et à Coimbra. En encourageant l'étude de thématiques fondamentales pour la connaissance de la ville médiévale, comme la gestion urbaine par exemple, ces formations apportèrent une contribution essentielle au renouvellement complet de l'histoire urbaine médiévale au Portugal. Toute cette dynamique allait néanmoins s'essouffler dans les décennies suivantes, bien que la production de travaux universitaires sur la ville ait continué.

Revendiquant cet héritage et désireux de le perpétuer, l'Instituto de Estudos Medievais tend à encourager la recherche sur la ville, avec Lisboa comme point de départ. Il rassemble des chercheurs de divers horizons et qui ont des approches différentes, afin de favoriser une réflexion enrichissante autour de problématiques et

de méthodologies associées à l'étude des agglomérations urbaines. Ce livre s'inscrit aussi dans cet objectif.

C'est ainsi que nous avons lancé un défi à plusieurs auteurs, qu'ils ont tous relevé avec brio: aux historiens confirmés, nous avons demandé de capitaliser la structuration de leur pensée, de leur *savoir penser* et de leur *savoir faire l'Histoire*, pour l'appliquer à un regard prospectif sur la ville médiévale; aux jeunes chercheurs, nous avons demandé d'exposer les nouvelles propositions d'analyse étudiées et les questions de fondement théorique et méthodologique auxquelles ils étaient confrontés dans leur domaine spécifique de travail. Le nombre limité de participants à cet ouvrage et l'indication spécifique du thème à développer par chacun procèdent d'un choix délibéré et parfaitement ciblé. Il ne s'agissait pas en effet de croiser des représentations contradictoires sur les villes médiévales, issues d'horizons chronologiques et géographiques d'analyse différenciés, ni non plus de présenter des constructions méthodologiques et conceptuelles strictement théoriques, ou des *états de l'art* détaillés. Les textes sont organisés comme s'il s'agissait d'un parcours, en tenant compte des variables qui influencent le développement d'un projet de recherche: les sources et méthodologies, les perspectives d'approche et les grandes problématiques qui orientent les recherches.

En suivant ces paramètres, le fil conducteur du livre est le partage des connaissances, des interprétations, des interrogations, voire des doutes. Plus qu'un recueil de textes refermé sur lui-même, cet ouvrage a l'ambition de servir d'instrument de stimulation à de multiples débats.

Amélia Aguiar Andrade
Adelaide Millán da Costa

Des sources pour une histoire des villes comparée? Essai de typologie thématique

Thérèse de Hemptinne

Universiteit Gent

Résumé

Les initiatrices du livre *La ville médiévale en débat* m'ayant demandé de faire un tour d'horizon des sources qui nous engagent à faire de l'histoire des villes européennes de façon comparative, l'essai est consacré à l'heuristique des thèmes dont l'étude comparée est susceptible d'approfondir nos connaissances du phénomène "ville médiévale". Mon point de départ se situe dans les Pays-Bas méridionaux, les questions fil rouge sont celles des identités urbaines et de la mémoire archivistique des villes. Qu'est-ce qui fait d'une communauté d'habitants une ville? Quand et comment ces habitants prennent-ils conscience de leur différence? Que font-ils pour préserver leurs particularités et pour en perpétuer la mémoire? Les thèmes abordés - institutions, économie, société, cultures - se situent tous dans le cadre de ces questions. Pour chaque thème, les types de sources censés les mieux aptes à apporter des réponses aux questions posées sont évoqués. Le plaidoyer de la conclusion concerne une histoire comparée de la conscience archivistique des villes.

Mots-clés

Heuristique. Histoire comparée. Identités urbaines. Mémoire archivistique.

Introduction

Les sources qui nous ont été transmises de l'époque médiévale en Europe occidentale privilégient dans certaines régions la recherche historique sur les villes, leurs gouvernants et les gens qui y habitaient. Apparemment, même s'il faut tenir compte des aléas de la transmission sélective par les générations successives et de la conservation aléatoire à cause des conditions atmosphériques, des dommages de guerre, des catastrophes naturelles et autres destructions intempestives, les gens des villes ont tout au long de leur histoire pris grand soin de conserver les traces de leur patrimoine identitaire. Les États centralisateurs de l'époque moderne n'ont pas réussi à vandaliser complètement la mémoire archivistique des villes et les zélés de la Révolution Française se sont plutôt acharnés sur les archives d'autres privilégiés de l'époque dite féodale.

Ces trésors des archives urbaines médiévales qui ont survécu aux vicissitudes du temps dans de nombreuses régions d'Europe ont aiguisé la curiosité des historiens et les ont incité à faire des études comparatives du phénomène urbain. Partout en Europe des centres d'excellence et des instituts de recherche et d'enseignement en histoire urbaine comparée et des revues spécialisées ont vu le jour ainsi que des musées entièrement consacrés à l'histoire d'une ville. Le Moyen Âge et la période pré-moderne y sont bien représentés. Des organismes internationaux, tels la *Commission Internationale pour l'Histoire des Villes* (CIHV) et l'*Association Européenne d'Histoire Urbaine* (AEHU/EAUH) favorisent les échanges entre les historiens des villes et chercheurs de disciplines apparentées au moyen de congrès et de publications¹. Des réseaux se sont organisés qui facilitent la communication entre chercheurs².

Même si dans son concept essentialiste *la ville* n'a jamais existé nulle part, et qu'il faut se garder de trop généraliser des phénomènes spécifiquement locaux ou particuliers à une certaine époque, il faut bien constater que certains types de villes correspondent partout aux mêmes critères, à peu près du moins, et que les gens qui y habitaient ou y étaient de passage ont dû vivre des expériences communes qui les différenciaient de ceux pour qui la ville était un espace de vie ignoré.

Les gens des villes du Moyen Âge, et plus particulièrement leurs élites, nous ont laissé des témoignages nombreux de leur statut, de leurs activités et de leurs aspirations. Ces sources écrites à caractère urbain abondantes, même si la chronologie de leur apparition et l'évolution de leur existence sont souvent divergentes (tout

¹ Voir <http://www.historiaurbium.org> (pour la CIHV) et <http://www.eauh2012.com/european-association-for-urban-history/> (pour l'EAUH).

² Par exemple, la newsletter du *Centre for Urban History* de l'Université de Leicester <http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/news/newsletter/>

comme les phénomènes urbains qu'elles éclairent) selon que l'on étudie l'Europe du Sud ou du Nord, nous permettent des comparaisons intéressantes pour en distiller les caractéristiques communes et celles qui les différencient³.

Un questionnaire thématique, qui aborde des phénomènes historiques qui ont déjà suscité l'intérêt commun de beaucoup d'historiens des villes européennes, servira ici de base à un essai d'inventaire des sources disponibles pour des recherches comparatives. Pour faire de l'histoire comparative, il faut des points de repère communs dans la problématique qu'on veut étudier, telle la question de la continuité ou de la rupture⁴, mais aussi des sources assez comparables pour permettre un rapprochement pertinent. Il est évident que mon point de départ se situe dans l'orbite de mon propre champs de recherche, les Pays-Bas méridionaux et qu'il appartiendra aux intéressés de voir ce qui est faisable par rapport à leur expérience avec les sources concernant d'autres territoires et réseaux urbains. Ce qui suit est une téméraire tentative d'état des lieux en réponse à l'appel des éditrices de ce livre et ne prétend en aucun cas à l'exhaustivité, ni en ce qui concerne les sources, ni pour ce qui est de la bibliographie.

L'heuristique des sources inédites dépasse largement le cadre des archives municipales et même des archives publiques en général - qu'elles soient, par exemple, celles d'institutions ecclésiastiques ou caritatives locales, ou celles des autorités supra-locales et centrales, mais aussi de notaires et de personnes privées - puisque les sources concernant l'histoire des villes sont aussi présentes en grand nombre dans des bibliothèques et chez des particuliers, descendants de dynasties urbaines ou collectionneurs⁵.

³ Sur les difficultés de faire de l'histoire comparée, plus particulièrement quant il s'agit des villes du Nord et du Sud, voir É. CROUZET-PAVAN et É. LECUPPRE-DESJARDIN, «Introduction» dans É. CROUZET-PAVAN et É. LECUPPRE-DESJARDIN (éds.), *Villes de Flandre et d'Italie (XIII^e-XVI^e siècle). Les enseignements d'une comparaison*, Turnhout, Brepols, 2008 [*Studies in European Urban History (1100-1800)*, 12], p. 1-10.

⁴ Voir C. GOODSON, A. LESTER, C. SYMES, «Introduction» dans C. GOODSON, A. LESTER, C. SYMES, (éds.), *Cities, Texts and Social Networks, 400-1500. Experiences and Perceptions of Medieval Urban Space*, Farnham, Ashgate, 2010, p. 7. Sur les défis de l'histoire comparative voir aussi l'ouvrage collectif récent édité par P. CLARK, *The Oxford Handbook of Cities in World History*, Oxford University Press, 2013, plus particulièrement l'«Introduction» de l'éditeur, p. 2-8, et sur les questions de continuité ou discontinuité dans l'Europe du Moyen Âge, la contribution de M. BOONE, *Medieval Europe*, p. 221-239 (221-223).

⁵ Sur les sources du Moyen Âge en général, on verra la série *Typologie des sources du Moyen Âge occidental* dirigée par L. GENICOT et aujourd'hui par R. NOËL, 86 fascicules (+ mises à jour) parus depuis 1972 chez Brepols, Turnhout, dont certains, cités plus loin, utiles à l'heuristique de l'histoire des villes. Voir L. GENICOT, «Introduction», Turnhout, Brepols, 1972, 1985² [*Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc.1]. Pour un large panorama international des sources inédites et des grandes collections et répertoires de sources, on consultera aussi R. VAN CAENEGEM, avec la collaboration de F. GANSHOF, *Introduction aux sources de l'histoire médiévale*, nouvelle édition mise à jour par L. JOCQUÉ, traduction de l'anglais par B. VAN DEN ABBEELE, Turnhout, Brepols, 1997 [*Corpus Christianorum Continuatio Mediaevalis*]. Pour un florilège de sources les plus anciennes spécifiques à l'histoire des villes d'Europe au Moyen Âge, voir *Elenchus fontium historiae urbanae quem edendum curaverunt* C. VAN DE KIEFT et J. NIERMEIJER, Leiden, Brill, à partir de 1967; volumes parus: 1. *Germany, Belgium, The Netherlands, Scandinavia, singulas partes ediderunt* B. DIESTELKAMP, M. MARTENS, C. VAN DE KIEFT, B. FRITZ; 2.1. G. VAN HERWIJNEN, P. LEUPEN,

Les sources de l'identité urbaine

Une question, que les historiens s'accordent à estimer primordiale, concerne l'identité urbaine et la représentation de cette identité. Qu'est ce qui fait au Moyen Âge d'une localité habitée une ville et de ses habitants des citoyens? Quant et comment les communautés urbaines se forment-elles? À quel moment et de quelle façon ses membres prennent-ils conscience de leur distinction par rapport aux autres? De quelle manière (se re)présentent-ils l'origine de leur cité? Quels en sont les éléments matériels et humains fondateurs? Comment naît l'identité politique, économique, sociale et symbolique d'une ville? Comment les gens des villes et plus précisément leurs dirigeants s'y prennent-ils pour se forger une idée de leur spécificité vis-à-vis de ceux qui n'ont pas droit à cette appellation et pour la propager? Ou sont-ce plutôt d'autres observateurs, les gens d'Église, par exemple, qui les premiers se rendent compte de ce qui est en train de se passer et qui nous laissent des traces de leur perspicacité, de leur étonnement ou de leur inquiétude? De toute façon, nous historiens sommes tributaires des sources disponibles pour tenter de répondre à ces questions. Et même si les sources sont abondantes, les réponses que nous leur extorquons sont loin d'être évidentes ou univoques.

Pour répondre à ces questions fondamentales, les historiens se sont longtemps contentés des sources (écrites) les plus patentes et les plus universelles⁶.

Il s'agit tout d'abord des documents à fonction législative et constitutionnelle sous diverses formes: coutumes, privilèges⁷ et serments réciproques, dont la tradition est longtemps restée orale avant d'être consignée par écrit, *paix*, lois, bans et ordonnances⁸, mais aussi manuels de droit savant, tous les fondements

F. IRSIGLER (éds.), *Recueil de textes d'histoire urbaine française des origines au milieu du XIIIe siècle. Textes réunis par A.-M. LEMASSON et PH. WOLFF*, édition mise au point par B.-M. TOCK. *Recueil de textes d'histoire urbaine luxembourgeoise des origines au début du XIVe siècle. Textes présentés par M. PAULY*, Arras, Artois Presses Université, 1996 (en coédition avec le CLUDEM). 2.2. *The United Kingdom, Ireland, quem edendum curaverunt* C. VAN DE KIEFT et G. VAN HERWIJNEN, *quam ediderunt* S. REYNOLDS, W. BOER, G. MAC NIOCAILL, Leiden, Brill, 1988. 3.1. *Quellensammlung zur Frühgeschichte der österreichischen Stadt (bis 1277)*, *quem edendum curaverunt* G. VAN HERWIJNEN, P. LEUPEN et W. RAUSCH, *quam edidit* W. KATZINGER, Leiden, Brill, 1992; 3.2. Textes hongrois (Titre en hongrois), par A. KUBINYI, 1997; 3.3. *Quellensammlung zur Frühgeschichte der Stadt in Rumänien (bis 1301)*, *quem edendum curaverunt* P. NIEDERMAIER, *quam ediderunt* G.I. CANTACUZINO e. a., Bucarest, Editura academiiei române, 2005.

⁶ C. GOODSON, A. LESTER, C. SYMES, (éds.), *Cities, Texts and Social Networks*, *op. cit.* (note 4), p. 4-11.

⁷ B. DÖLEMEYER et H. MOHNHAUPT (éds.), *Das Privileg im europäischen Vergleich*, Frankfurt am Main, Vittorio Klostermann, 2 vol., 1997 et 1999 [*Ius Commune*, Veröffentlichungen des Max-Planck-Institut für Europäische Rechtsgeschichte Frankfurt am Main, Sonderhefte, Studien zur Europäischen Rechtsgeschichte 93, 125] offre un survol des connaissances actuelles sur la variété des fonctions et de la portée juridique des privilèges (urbains et autres) en Europe de l'ouest (à l'exclusion de l'Espagne et du Portugal) principalement au Moyen Âge et pendant l'Ancien Régime.

⁸ A. WOLF, «Die Gesetzgebung der entstehenden Territorialstaaten» dans H. COING (éd.), *Handbuch der Quellen und Literatur der neueren europäischen Privatrechtsgeschichte. 1: Mittelalter (1100-1500): die gelehrten Rechte und die Gesetzgebung*, München, Beck, 1973, p. 517-800; L. GENICOT, *La loi*, Turnhout,

politico-juridiques du droit spécifique des villes, qui font de leurs habitants et plus particulièrement de leurs bourgeois des privilégiés vis-à-vis de ceux qui ne le sont pas, et qui règlent les rapports des citoyens entre eux et avec les représentants d'autres pouvoirs et d'autres communautés qui dépendent ou non de ces villes.

Les anciens inventaires d'archives municipales peuvent nous informer sur la manière dont se construit la conscience archivistique des magistrats des villes et sur l'importance qui est accordée à la bonne conservation et à la transmission aux générations successives des documents qui établissent les qualités politico-juridiques spécifiques de la ville.

Il s'agit ensuite des documents juridiques qui témoignent de la façon dont les normes sont appliquées: procès civils et criminels des échevins, actes et registres de juridiction gracieuse, dossiers des juridictions au niveau des quartiers et des corporations de métiers, registres d'appels aux juridictions supérieures, actes et registres du droit de rémission des souverains... Tous ces documents doivent nous permettre d'appréhender la spécificité du système juridique urbain et d'en évaluer les rapports de force avec les justices d'autres pouvoirs.

Les textes hagiographiques et historiographiques, qu'ils proviennent de non-résidents (clercs et laïcs étrangers à la ville) ou d'ecclésiastiques locaux ou encore de représentants sur place du pouvoir central, sans oublier les *ricordanze* et autres libelles des propres manants et bourgeois, qu'il s'agisse de documents à caractère autobiographique ou non, nous apportent des témoignages indispensables de la perception qu'ont d'une part les étrangers à la ville, et d'autre part les ressortissants des villes de leur propre existence au sein d'une communauté urbaine. Gestes épiscopales et abbatiales⁹, vies de saints¹⁰, miracles, histoires, annales, chroniques¹¹, livres de mémoire comme ceux de la ville de Gand¹², livres de raison sont là pour

Brepols, 1977 (+ mise à jour, 1985) [*Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc. 22]. J.-M. CAUCHIES et É. BOUSMAR (dir.), «Faire bans, edictz et statuz»: légiférer dans la ville médiévale. Sources, objets et acteurs de l'activité législative communale en occident, ca. 1250-1550. Actes du colloque international tenu à Bruxelles les 17-20 novembre 1999, Bruxelles, 2001 [Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 87]. Sur les *libri iurium* (cartulaires urbains rassemblant la documentation constitutionnelle (*Statuta*), et celle concernant les rapports des villes avec d'autres autorités et avec le territoire qu'elles contrôlent) des villes italiennes des XIII^e et XIV^e siècles voir A. ROVERE, «Tipologia documentale nei *Libri iurium* dell'Italia comunale» dans W. PREVENIER et T. HEMPTINNE (éds.), *La diplomatie urbaine en Europe au Moyen Âge. Actes du congrès de la Commission internationale de Diplomatie, Gand, 25-29 août 1998*, Leuven-Apeldoorn, Garant, 2000, p. 417-436.

⁹ M. SOT, *Gesta episcoporum. Gesta abbatum*, Turnhout, Brepols, 1981 (mise à jour 1985) [*Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc. 37].

¹⁰ Un exemple parmi tant d'autres, cité dans C. GOODSON, A. LESTER, C. SYMES, (éds.), *Cities, Texts and Social Networks*, op. cit. (note 4), p. 1, la vie de saint Thomas Becket par Guillaume FitzStephen qui décrit Londres et ses habitants en 1174.

¹¹ E. VAN HOUTS, *Local and regional chronicles*, Turnhout, Brepols, 1995 [*Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc. 74], p. 24-26, 42-49. A compléter par R. DUNPHY (éd.), *Encyclopedia of the Medieval Chronicle*, Leiden & Boston, Brill, 2010.

¹² A.-L. VAN BRUAENE, «Stadskronieken van Gent», dans R. DUNPHY (éd.), *Encyclopedia of the*

nous aider entre autre chose à percevoir l'idée que les contemporains se font de la ville et des gens qui y habitent, et pour ce qui est des étrangers des rapports qu'ils entretiennent avec eux.

Pour appréhender la gestion journalière des villes par leurs édiles et par exemple les pratiques d'inclusion et d'exclusion, il faut consulter les registres de délibérations des magistrats, les livres d'entrée et d'issue, les recensements, les comptabilités urbaines, les listes de milice et celles des confiscations de biens après des révoltes contre les autorités locales ou territoriales.

Il faut utiliser aussi les textes didactiques, littéraires et pamphlétaires: descriptions de villes et de leurs habitants par des voyageurs, guides de pèlerins, traités de morale, farces et fabliaux, rôles de rhétoriciens, poèmes, chansons, apologies et beaucoup d'autres formes littéraires que les contemporains ont produites avec l'intention ou non de ventiler leurs idées sur le phénomène urbain. A propos de ce type de sources, il est bien évident que les historiens des villes doivent se pencher sur la question de la transmission de ces écrits, et plus particulièrement de la diffusion de leurs copies et éditions successives, pour en mesurer l'impact géographique et sur une plus longue durée.

N'oublions pas non plus les anthroponymes et les *patrocinia*: noms et prénoms de personnes peuvent nous renseigner aussi bien sur leur statut social, activité professionnelle, provenance géographique, lieu de domicile, appartenance religieuse que sur leurs liens de parenté, tandis que les noms des saints patrons des églises, des autels et des confréries en disent long sur la prééminence des paroisses les unes vis-à-vis des autres, et sur les pratiques dévotionnelles des paroissiens.

La même chose vaut pour les sources toponymiques qui nous renseignent sur l'existence et l'emplacement de lieux urbains aujourd'hui parfois disparus: noms de bâtisses ecclésiastiques, municipales et seigneuriales ou de bâtiments abritant d'autres activités profanes (telles une *monnaie* ou un endroit où on rend la justice), noms de rues, de places, de marchés, de quartiers, de canaux, de ponts, de portes, enseignes commerciales... que nous retrouvons dans tant de documents urbains médiévaux - surtout ceux issus de la juridiction gracieuse concernant des transactions immobilières - noms qui sont parfois conservés, sous une forme plus ou moins bâtarde, dans la toponymie actuelle. Ces noms de lieux ne sont-ils pas des sources essentielles pour notre connaissance de la topographie, de l'hydrographie et de l'urbanisme ainsi que de toutes les activités humaines dans les différents secteurs qui y sont représentés?

Medieval Chronicle op. cit. (note 11), p. 1385. Voir aussi: *Les sources narratives des Pays-Bas médiévaux*: www.narrative-sources.be et H. BRAND, P. MONNET, M. STAUB (éds.), *Memoria, Communitas, civitas. Mémoire et conscience urbaines en Occident à la fin du Moyen Âge*, Ostfildern, Thorbecke, 2003 [Beihefte der *Francia* 55].

J'en viens ainsi aux sources monumentales¹³, dont beaucoup de traces nous sont heureusement parvenues jusqu'à ce jour, même si les entreprises d'assainissement et de modernisation des XIX^e et XX^e siècles en ont fait disparaître beaucoup ou les ont complètement dénaturées: enceintes, tours et portes, bâtiments municipaux et de l'autorité centrale, palais et résidences princières et seigneuriales, marchés et fontaines, bâtiments commerciaux et industriels, infrastructures portuaires et arsenaux, prisons, étuves et bains, maisons-tours et caves en pierre; refuges d'abbayes, couvents, églises cathédrales, collégiales et paroissiales, écoles secondaires et universitaires, béguinages, hôpitaux, orphelinats, monts de piété... La plupart de ces monuments sont emblématiques du phénomène urbain, même au niveau des villes de modeste envergure, car on ne les voit pas dans d'autres sites habités qui n'ont pas statut de ville.

Que dire des sources iconographiques, sinon qu'elles sont capitales pour que nous puissions nous rendre compte de quelles ressources les citadins et plus particulièrement les élites disposaient pour propager l'idée qu'ils se faisaient de leur propre ville et de leur propre urbanité? Monnaies, sceaux¹⁴, bannières, épitaphes et autres monuments épigraphiques¹⁵, motifs héraldiques et emblématiques gravés ou brodés sur des objets et vêtements ayant appartenu à l'équipement de commis municipaux, cartes et plans, dessins d'architectes, décorations extérieures et intérieures de bâtiments publics et privés, *jardinets*, dessins et peintures de décors temporaires et de cortèges à l'occasion de festivités de masses en plein air¹⁶, *vues* dans des œuvres picturales destinées à être admirées dans des endroits publics, civils ou ecclésiastiques, commanditées par des mécènes imbus de leur statut de citadins¹⁷.

Enfin, l'archéologie du centre des villes médiévales, souvent d'ailleurs grâce à des fouilles préventives, nous révèle des choses inédites sur l'histoire du tissu urbain et sur les conditions dans lesquelles les habitants y pratiquaient leurs activités. Tandis que les fouilles à l'intérieur des églises et dans d'anciens cimetières urbains nous informent sur les conditions de vie, l'alimentation, la morbidité, la

¹³ L. GENICOT, *L'architecture. Considérations générales*, Turnhout, Brepols, 1978 [*Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc. 29].

¹⁴ M. PASTOUREAU, *Les sceaux*, Turnhout, Brepols, 1981 [*Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc. 36], p. 65-66, 70-72.

¹⁵ R. FAVREAU, *Les inscriptions médiévales*, Turnhout, Brepols, 1979 (mise à jour, 1985) [*Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc. 35].

¹⁶ Pour une typologie du *jardinet*, et les décors temporaires, voir par exemple V. FLAMMANG et M. VAN EECKENRODE, «Le *jardinet* de Hainaut: essai de typologie et clés d'interprétation (XIV^e -XVIII^e siècles). Mises en scène d'un comté lors des inaugurations princières en Hainaut», *Bulletin de la Commission royale d'Histoire de Belgique*, t. 177, 2011, p. 45-80, avec édition de sources.

¹⁷ L'ouvrage collectif de P. JOHANEK (Hg.), *Bild und Wahrnehmung der Stadt*, Vienne, Cologne, Weimar, Böhlau Verlag, 2012 [*Städteforschung. Veröffentlichungen des Instituts vergleichende Städtegeschichte in Münster, Darstellungen, Band 63*] en donne un aperçu notamment pour les anciens Pays-Bas: M. BOONE et E. LECUPPRE-DESJARDIN, «Entre vision idéale et représentation du vécu. Nouveaux aperçus sur la conscience urbaine dans les Pays-Bas à la fin du Moyen Âge», p. 79-97.

mortalité et les manières d'affronter l'au-delà particulières aux gens des villes. Les artefacts datables du Moyen Âge retrouvés sur les sites fouillés, tels les objets épigraphiques, les trésors de monnaies et produits manufacturés, importés ou fabriqués sur place, sont autant d'avancées précieuses dans nos connaissances relatives à la ville comme cadre de vie.

Thèmes de recherche et sources pour les aborder

D'autres thèmes de recherche comparée, même si les sources qu'il faudrait pouvoir mettre en œuvre ne sont pas toujours évidentes partout, ont déjà été abordés ou sont envisageables.

La place des villes dans leur environnement régional, et l'importance des aspects physiques, politiques, économiques et sociaux pour estimer cette place est un thème que la comparaison enrichit considérablement. Comment le phénomène urbain s'inscrit-il dans l'espace d'un territoire plus vaste? En quoi la dimension des villes (grandes, moyennes, petites) influence-t-elle la perception que les contemporains en ont? Leur typologie (cité épiscopale, port fluvial ou maritime, résidence seigneuriale ou princière, ou tout cela à la fois) importe-t-elle dans cette perception? Des sources de nature juridique, politique et économique valables sont disponibles pour répondre à ces questions de façon comparative. Les réseaux interurbains et les rivalités (ou au contraire les solidarités) politiques et économiques au niveau régional sont à étudier dans ce cadre.

Ensuite il y a la question de l'attrait des villes: comment en mesurer l'impact? En utilisant des sources démographiques de nature fiscale (*catasti*, livres de paiements d'entrée et d'issue tenus par les municipalités, listes de nouvelles recrues dans les métiers et listes de bourgeois forains par exemple)¹⁸, mais aussi patronymiques (d'où viennent les gens qui s'installent dans une ville ?), en étudiant la présence des béguinages et des ordres mendiants, dont l'influence sur les politiques et les consciences urbaines ne peut être surestimée¹⁹. Pourquoi vient-on s'établir en

¹⁸ Par contre les (grandes) villes sont souvent absentes des listes de relevés de feux à intention fiscale, par ce qu'elles étaient astreintes à une *cotisation forfaitaire*. Les villes sont donc moins bien loties que les campagnes en ce qui concerne les sources démographiques directes. Voir M.-A. ARNOULD, *Les relevés de feux*, Turnhout, Brepols, 1976 (mise à jour, 1985) [*Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc. 18], p. 33-36.

¹⁹ Voir par exemple pour les anciens Pays-Bas: W. SIMONS, *Stad en apostolaat: de vestiging van de bedelorden in het graafschap Vlaanderen (ca. 1225-ca. 1350)*, Bruxelles, 1987 [*Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van België, Klasse der Letteren*, 121]; IDEM, *Cities of Ladies: Beguine Communities in the medieval Low Countries, 1200-1565*, Philadelphia (PA), University of Pennsylvania Press, 2003; P. BERTRAND, *Commerce avec dame pauvreté: structures et fonctions des couvents mendiants à Liège (XIIIe-XIVe s.)*, Genève, Droz, 2004 [*Bibliothèque de la Faculté de philosophie et lettres de l'Université de Liège*, 285].

ville ou y séjourne-t-on et pourquoi certaines villes sont-elles plus attrayantes que d'autres²⁰? Pour répondre à ces questions il ne faut pas seulement consulter les sources normatives qui nous informent sur le statut juridique plus ou moins favorable des habitants des villes. Il faut aussi voir les comptabilités de grands chantiers de construction, de manifestations saisonnières (foires et marchés, fêtes votives et carnavalesques, évènements sportifs, concours de représentations théâtrales et autres manifestations de masse, par exemple à l'occasion de joyeuses entrées princières) attirant marchands et chalands, transporteurs d'hommes et de marchandises, demandeurs d'emploi et chercheurs de bonne fortune, mais aussi arracheurs de dents, amuseurs publics, badauds, mendiants, prostituées et voleurs-à-la-tire, et les sources policières et judiciaires conséquentes à ces évènements. Il faut bien évidemment prendre en compte aussi toutes les sources qui nous renseignent sur la présence plus ou moins permanente ou passagère des princes et de leur cour en ville, susceptible d'attirer des artisans et des marchands de produits de luxe, mais aussi de gens en quête d'aumônes et de largesses princières lors de la célébration d'évènements familiaux et de festivités de cour. Sans oublier toutes les sources révélatrices de bonne ou de mauvaise conjoncture militaire, économique et sanitaire susceptible d'attirer de leurs campagnes ou d'autres villes de potentiels nouveaux manants ou inversement de les faire fuir vers des endroits plus sûrs ou plus sains. Toutes les sources concernant un marché de l'emploi prospère ou déclinant, que ce soit dans le secteur de l'industrie, de l'artisanat ou du tertiaire sont à utiliser. Je pense à des révélateurs, tels l'existence de bureaux d'administrations locales, régionales et centrales laïques et ecclésiastiques créatrices d'emplois pour des intellectuels mais aussi pour des domestiques, la présence d'infrastructures d'accueil et de soins ainsi que d'éléments de confort physique et psychologique, en particulier la présence de reliques ou d'images de saints vénérés. Toutes ces sources donc, et j'en oublie certainement, aident à voir clair dans la question de l'attractivité des centres urbains et de la mobilité des migrants et des gens de passage²¹.

Autre thème propice à l'étude comparative: les structures géo-sociales à l'intérieur des villes²². Quels sont les groupes sociaux présents dans les villes et

²⁰ Voir en dernier lieu sur cette question le volume édité par C. QUERTIER, R. CHILÀ, N. PLUCHOT, «Arriver en ville»: *Les migrants en milieu urbain au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2013, et plus particulièrement l'«Introduction» de D. MENJOT.

²¹ Voir par exemple *Neubürger im späten Mittelalter. Migration und Austausch in der Städtelandschaft des alten Reiches (1250-1550)*, Berlin, Duncker & Humblot, 2002 [*Zeitschrift für historische Forschung*, Beiheft 30], et L. LUCASSEN & W. WILLEMS (éd.), *Living in the City: urban Institutions in the Low Countries, 1200-2010*, London, Routledge, 2012.

²² À ce sujet voir M. BOONE & M. HOWELL (éd.), *The Power of Space in Late Medieval and Early Modern Europe. The Cities of Italy, Northern France and the Low Countries*, Turnhout, Brepols, 2013 [*Studies in European Urban History (1100-1800)*, 30].

où sont-ils localisés dans l'espace urbain? Est-il possible de suivre la mobilité des familles, d'observer la concentration de certains secteurs d'activité, de situer des quartiers plus ou moins homogènes socialement, de différencier des endroits huppés et calmes, de ceux grouillants d'activités marchandes et industrielles, ou encore de ceux réputés dangereux et malsains? Il faut aller à la recherche des quartiers et paroisses où s'installent, vivent et se rencontrent riches et pauvres, bourgeois et manants, clercs, religieux et laïcs, nobles et roturiers, gens au service des autorités locales et serviteurs de l'État central, marchands-entrepreneurs et artisans des différents métiers. La question du pourquoi et du comment de l'implantation de familles d'ancienne et de nouvelle noblesse dans les villes est un sujet en vogue actuellement. Mais nous voulons aussi savoir si des groupes marginaux se fixent dans des endroits bien définis, et si les magistrats réglementent l'établissement des gens utiles et de ceux qu'on qualifie d'inutiles ou de nocifs à la communauté et au bien public. Des quartiers bien délimités socialement sont-ils voulus par les magistrats, parce que propices à la paix interne? Ou sont-ils le fruit du hasard d'un agencement urbain anarchique ou encore la conséquence de la topographie et de l'hydrographie? De nombreux types de sources sont à la disposition des chercheurs pour aborder ces questions: délibérations et ordonnances des magistrats, procès devant des justices de quartiers et de métiers, documents toponymiques et cartographiques, registres de transactions immobilières et actes de notaires, documents établis par les maîtres des Tables du Saint Esprit des paroisses...²³.

Quant au gouvernement interne des villes et à la justice qu'exercent les magistrats et autres juges subalternes, des questions à ce sujet retiennent aussi l'attention des chercheurs. Qui représente l'autorité publique dans les villes? Comment le gouvernement et la justice sont-ils organisés et qui participe au pouvoir? Quelles sont les relations de ces autorités urbaines avec d'autres autorités politiques et judiciaires dans d'autres villes et à la campagne, mais aussi à d'autres niveaux de la hiérarchie? Qui sont les représentants en ville de ces autres pouvoirs? Quelles sont leurs attributions et de quelle façon se mêlent-ils des affaires urbaines? Comment les relations entre pouvoirs concurrents sont-elles organisées? Peut-on constater de la solidarité entre villes quant il s'agit de défendre des intérêts communs vis-à-vis d'un pouvoir supérieur ou subalterne, ou est-ce que au contraire ce sont les rivalités qui l'emportent? Les villes sont-elles en mesure de réaliser une autonomie politique, juridique, économique et fiscale, et si oui comment? Quel type de fiscalité (directe ou indirecte) privilégie-t-on? Comment est organisée pratiquement le maintien de

²³ Voir par exemple C. DELIGNE et C. BILLEN (dir.), *Voisinages, coexistences, appropriations. Groupes sociaux et territoires urbains (Moyen Âge-16^e siècle)*, Turnhout, Brepols, 2007 [*Studies in European Urban History (1100-1800)* 10].

l'ordre public à l'intérieur des villes? Ce sont des sujets qui ont probablement été les plus et les mieux étudiés, et je ne m'étendrai donc pas aux sources assez évidentes qui sont utilisées pour aborder ces questions de manière comparative²⁴. Chartes de lois, registres de délibérations des magistrats et autres juges, et ordonnances municipales, mais aussi registres échevinaux ou consulaires des procès criminels ainsi que ceux des instances judiciaires supérieures, appels à la grâce du souverain et lettres de rémission, et bien sûr comptabilités urbaines, comptes des représentants du pouvoir central, enquêtes sur les abus de pouvoir, ainsi que correspondances des villes entre-elles et avec d'autres autorités dans le cadre de réunions *parlementaires* sont à la disposition des chercheurs en quête de réponses à ces questions.

Ont été bien étudiées aussi les questions suivantes concernant l'économie: Quels sont les secteurs d'activité économique représentés, comment sont-ils organisés et qu'ont-ils de spécifiquement urbain? Comment sont organisées les relations avec l'économie du monde rural? Quel est le poids de l'économie rurale et du monde des campagnes en général dans l'efflorescence des villes, et en sens inverse quel est l'impact des villes sur l'exploitation des ressources agricoles (utiles à l'alimentation et à l'industrie) et sur les autres ressources dans les campagnes? Pensons à l'exploitation de tourbières, de forêts, de carrières et de mines, qui fournissent des matières premières au chauffage, à la construction, au monnayage, à l'armement et à l'alimentation (sel) des villes. Dans quelle mesure les habitants des villes ont-ils pris en main l'exploitation et le transport de ces ressources et cela a-t-il contribué à leur enrichissement voire au changement de leur statut social? Des laïcs citadins ont-ils été les agents des grands propriétaires fonciers ecclésiastiques (abbayes, chapitres et couvents) et princiers et cela a-t-il contribué à leur fortune? Comment les villes ont-elles influencé les infrastructures routières et fluviales dans les territoires environnants? Très généralement: Quels sont les facteurs qui influencent le boom ou le déclin économique des villes? Des telles questions se sont imposées très tôt aux chercheurs. On a étudié l'artisanat des produits destinés à la consommation locale, régionale et internationale et la structure des corporations de métiers (dont par exemple les hiérarchies et l'hérédité). On s'est penché sur l'industrie urbaine destinée à produire des denrées et des marchandises vendues sur le marché local, mais on a surtout prêté attention aux industries qui produisaient pour l'exportation lointaine et faisaient la réputation internationale de certains centres urbains. Cela a abouti à l'étude du commerce local, régional et surtout international et à celle du commerce de l'argent. L'existence de foires récurrentes et

²⁴ Pour l'historiographie belge, voir les publications de l'ex Crédit Communal: C. BILLEN et M. BOONE, «L'histoire urbaine en Belgique: construire l'après-Pirenne entre tradition et rénovation», dans *Città & Storia*, V, 2010, p. 3-22.

de réseaux marchands et financiers entre villes proches et plus lointaines a suscité ce genre de recherches. La présence de marchands et d'hommes d'affaires étrangers a aussi stimulé l'étude des capacités hôtelières et du courtage, mais aussi de toutes les infrastructures d'accueil que les magistrats des villes mettaient en œuvre pour les attirer. Il pouvait s'agir d'infrastructures portuaires et marchandes, mais aussi de privilèges et de passe-droits concernant la justice et la fiscalité. Le secteur du bâtiment et plus particulièrement celui concernant les ouvrages défensifs des villes, semble avoir été partout un secteur économique important pour la prospérité des villes et révélateur de conjonctures et de tendances. Tous ces thèmes économiques sont bien évidemment très propices aux études comparatives.

Enfin le secteur tertiaire n'a pas été oublié par les historiens des villes, car la présence de secrétaires, de clercs, de notaires, de huissiers, de messagers et autres professionnels (tels médecins, chirurgiens, sages-femmes, géomètres, fonctionnaires de police, espions) au service des pouvoirs locaux, ainsi que la présence de serviteurs de l'État (procureurs, avocats, greffiers, scribes) dans diverses administrations implantées en ville engendre une demande accrue et donc de l'emploi dans tous les autres secteurs de l'économie locale. Les services en ville sont nombreux et souvent organisés en corporations, tels les transporteurs bateliers et routiers, les porte-faix, les courtiers, les changeurs, les maîtres et maîtresses d'école, sans oublier le secteur de la domesticité, très important et qui donne de l'emploi, tout comme le secteur de la production textile d'ailleurs, à beaucoup de femmes encore célibataires ou seules par choix, abandon ou veuvage. Quant aux secteurs encore moins reluisants de l'économie parallèle, tels la prostitution, la mendicité et tous les moyens de survie plus ou moins tolérés, réglementés ou prohibés, ils sont eux aussi bien présents dans les villes et les femmes y sont présentes en grand nombre.

Il va sans dire que les recherches sur les économies des villes sont sans cesse renouvelées et que les sources disponibles sont la plupart du temps d'une grande richesse et d'une grande diversité²⁵. Elles permettent d'étudier tous les thèmes mentionnés et sans doute beaucoup d'autres encore. Qu'il s'agisse des documents d'archives des corporations, des autorités locales, territoriales, centrales, ecclésiastiques²⁶, mais aussi d'ouvrages conservés dans des bibliothèques et consacrés aux pratiques politiques et économiques, tels les livres des métiers, traités de morale ou didactiques, les historiens y ont puisé pour écrire l'histoire économique des

²⁵ R.-H. BAUTIER et J. SORNAY, *Les sources de l'histoire économique et sociale du Moyen Âge*, I, Paris, 1968 ne mentionnent cependant pas ou très indirectement les sources concernant les villes.

²⁶ On pense, par exemple, aux tarifs de tonlieu de marché et de transit, rédigés sur ordre des détenteurs, qu'ils soient souverains, princes territoriaux ou seigneurs laïques et ecclésiastiques. G. DESPY, *Les tarifs de tonlieux*, Turnhout, Brepols, 1976 [*Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc. 19].

villes. On n'oubliera pas non plus l'importance des outils artisanaux, sources pour l'historien des villes aussi bien que pour celui des campagnes²⁷.

Autre thème dont l'étude comparée semble aller de soi: les mouvements contestataires et de rébellions contre les autorités²⁸. Comment se manifeste le mécontentement politique et social en milieu urbain? En ce, il y-a-t-il des différences selon le type de ville (ville industrielle ou plutôt marchande, ville centrale ou de périphérie) et selon le type de gouvernement (seigneurial, oligarchique ou plus ou moins participatif)? Quelles en sont les causes majeures et sont-elles différentes des causes observées lors des révoltes et contestations rurales? La violence est-elle le moyen d'action par excellence ou peut-on en observer d'autres, plus pacifiques? Les historiens peuvent-ils parvenir à savoir qui étaient les participants aux émeutes, dans quelles catégories sociales et quels secteurs économiques il faut les situer? Contre qui ou quoi se tournait la vindicte des protestataires et révoltés? Comment les autorités locales et centrales ont-elles fait face à ces mouvements? Ce sont-elles alliées entre elles pour les combattre, ou au contraire les autorités centrales et celles d'autres villes ont-elles fait alliance avec les insurgés? Des phénomènes *trainées de poudre* sont-ils courants, dans le sens que les réseaux urbains ont pu engendrer des révoltes presque simultanées dans une série de ville liées entre elles par des liens politiques et économiques et que l'émulation entre les meneurs a joué un rôle dans la propagation du mouvement? Les troubles politiques et sociaux dans les villes ont-ils un impact sur les populations des campagnes environnantes? Comment les gouvernants et les élites pris à partie réagissent-ils? La contre-violence, la répression sanglante, le bannissement et les confiscations de biens sont-elles les seules réactions possibles ou la pacification et la réconciliation sont-elles aussi au prix de concessions politiques, économiques et fiscales?

Pour étudier tous ces aspects des luttes politiques et sociales les sources sont nombreuses, car ces révoltes et autres revendications sont récurrentes dans les villes. Pour les magistrats urbains il faut donc en garder la mémoire vivante pour les générations suivantes, aussi bien en ce qui concerne les éléments instigateurs de mécontentement (parfois consignés dans des libelles, pamphlets et cahiers de doléances) que les perturbateurs eux-mêmes (dont on établit des listes avec la description de leurs méfaits), ou encore des manières utilisées pour réprimer (on conserve souvent les documents de procès) et pacifier ce genre de conflits. Les magistrats doivent aussi tenir les comptes des confiscations et autres mesures répressives (liste des bannis). Tout cela donne naissance à une documentation des

²⁷ J. DAVID, *L'outil*, Turnhout, Brepols, 1997 [*Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc. 78].

²⁸ À ce propos on peut citer par exemple: M. BOURIN, G. CHERUBINI, G. PINTO (dir.), *Rivolte urbane e rivolte contadine nell'Europa del Trecento. Un confronto*, Firenze, University Press, 2008.

troubles abondante et jalousement conservée pour la postérité. Les changements intervenus dans l'ordre politique après pacification seront révélés par des listes de magistrats, et par les nouvelles lois et ordonnances promulguées. Mais il y a aussi les groupes perturbateurs eux-mêmes qui aiment à se glorifier de certaines actions héroïques et se doivent d'être toujours prêts à passer le flambeau de la révolte à leurs successeurs. Ce n'est pas pour rien que dès la fin du Moyen Âge les princes et souverains des États modernes en formation tenteront de s'emparer et de détruire précisément les archives de ces groupes. Enfin, des observateurs plus ou moins impliqués (parce que membres des communautés urbaines) ou plus ou moins neutres (parce que spectateurs religieux ou ecclésiastiques séculiers, ou encore au service d'autres villes ou d'une autre autorité) racontent dans leurs chroniques et histoires les faits mémorables et inquiétants pour l'ordre public qui se sont déroulés dans les villes en commotion. Inutile de préciser que leurs récits sont pour les historiens des sources d'inestimable valeur.

Un corollaire de ce thème est celui de la guerre et de l'impact sur les villes des entreprises militaires. Les villes sont-elles des champs de bataille ou plutôt des refuges devant les menaces guerrières? Sont-elles des lieux de recrutement de troupes (milices et mercenaires), des endroits stratégiques, des bastions militaires à protéger et à prendre? De quelle façon sont-elles impliquées dans les efforts de guerre financiers des souverains, des princes territoriaux et autres seigneurs féodaux? Quelles retombées économiques positives peuvent-elles attendre de l'industrie de l'armement, de l'équipement et du ravitaillement des troupes, du renforcement de leurs propres ouvrages défensifs? Les réponses à toutes ces questions se trouvent surtout dans les sources comptables et fiscales.

Autre thème qui intéresse les historiens des villes, celui des pratiques religieuses et des activités culturelles. Quelles manifestations religieuses et culturelles urbaines (intra-urbaines et trans-urbaines) pouvons-nous épinglez? Il y-a-t-il des pratiques religieuses (comme celles des recluses et des béguines, par exemple) et dévotionnelles spécifiques au milieu urbain? Ces activités sont-elles des éléments susceptibles de renforcer ou de mettre en péril la cohésion identitaire des membres d'une collectivité urbaine? Quels sont les éléments de sociabilité ou d'individualisme qui en ressortent?

Plusieurs des sources déjà nommées concernant la quête de l'identité urbaine sont ici à utiliser en priorité. Toutes les sources que nous ont laissées les confréries religieuses et professionnelles, les guildes d'exercices militaires (tels le tir à l'arc et à l'arbalète), les sociétés de rhétorique et les puits de poésie et de théâtre: listes de membres, règlements internes, convocations aux concours (intra et interurbains), comptabilités internes et municipales sont à éplucher, mais aussi les catalogues de

bibliothèques publiques et privées, les inventaires après-décès et les testaments. Ces derniers documents sont des indicateurs privilégiés autant pour les pratiques religieuses publiques (puisqu'ils mentionnent les dons aux églises, aux couvents, confréries et organisations charitables ainsi que le choix d'un lieu de sépulture) que pour les pratiques privées (puisqu'ils mentionnent les legs de livres d'heures, de livres de prières et de pratiques de dévotion), et peuvent témoigner aussi des liens que les citadins entretiennent avec leur milieu (rural) d'origine²⁹. Et bien sûr il faut penser à toutes les épaves littéraires et artistiques qui nous sont parvenues des œuvres conçues dans et pour les milieux urbains, aussi bien mécènes individuels que commanditaires de groupements politiques, caritatifs, professionnels, religieux, fabriques d'église et autres. Et pour ce qui est de la culture et de la religion dite populaire, toutes les mentions de processions, de cortèges, de manifestations carnavalesques et autres dans les comptes municipaux, mais aussi de la volonté de contrôle et de répression de prétendus abus lors de ces manifestations publiques dans les ordonnances municipales et dans les documents de visitations ecclésiastiques sont à prendre en compte.

La famille, la vie familiale et la maisonnée est un autre thème de prédilection des historiens des villes³⁰. Questions de démographie: nuptialité, natalité, morbidité et mortalité, mais aussi d'histoire sociale, économique et psychologique. Quelle est l'importance de l'entourage familial pour la situation d'un individu établi en ville? Quels sont les moyens et les conditions nécessaires pour fonder une famille? Quels sont les codes qui régissent l'établissement de nouvelles familles par mariages, remariages, adoptions et migrations? Quelles sont les mesures prises par les autorités cléricales et urbaines pour assurer la paix à l'intérieur des familles et entre les familles? Il y a-t-il une structure familiale spécifique à la ville et quels en sont les conséquences pour l'habitat urbain et la cohésion sociale? De qui est composé le noyau familial en ville? Quelle est la place des *parents et amis*, des serviteurs, des apprentis et des domestiques dans la maisonnée? Que signifie le fait d'habiter sous un même toit et de partager des occupations professionnelles, mais aussi la table et le lit?

Pour ce thème également les sources ne manquent pas: recensements pour motifs fiscaux, liste de membres de métiers et de confréries portant des mentions

²⁹ W. SIMONS, ««Dieu, li premierz, plus anchhiens et souverains bourgeois de tous». Sur la place de la religion dans les villes flamandes (XIIIe-XVe siècle)» dans É. CROUZET-PAVAN et É. LECUPPRE-DESJARDIN (éds.), *Villes de Flandre et d'Italie, op.cit.* (note 3), p. 77-103.

³⁰ Pour ne citer qu'un exemple: M. HOWELL, *The Marriage Exchange: Property, social Place, and Gender in Cities of the Low Countries, 1300-1550*, Chicago (Ill.), University of Chicago Press, 1998, basé sur des sources de la ville de Douai. L'auteure privilégie ici, comme dans beaucoup d'autres de ces ouvrages, une approche «gender» de son sujet. Pour une approche comparative: M. CARLIER et T. SOENS (éd.), *The Household in Late Medieval Cities. Italy and Northwestern Europe compared*, Louvain-Apeldoorn, Garant, 2001.

de liens de famille, cadastres, inventaires après-décès, testaments, registres et documents de transactions immobilières, registres concernant les modalités de tutelle des veuves et des orphelins, documents de justice civile et criminelle de tous les niveaux, documents ecclésiastiques comptables des amendes après visitations des paroisses, registres des procès devant l'official de l'évêque, registres paroissiaux et tant d'autres...

Le thème de la santé et de la mort en ville est lui aussi très pertinent. Les préoccupations sanitaires et écologiques actuelles poussent les historiens à investiguer les causes de maladies et de mortalité (accidentelle et autres) dans les milieux urbains au Moyen Âge. Les citoyens encouraient-ils des risques spécifiques à cause des conditions sanitaires, de l'habitat, du trafic, de la surpopulation, et des pollutions dues à des activités industrielles typiquement urbaines? Ou inversement les structures médicales, hospitalières et charitables étaient-elles de nature à tempérer ces conditions de vie néfastes? Ici aussi le choix des sources urbaines est large, tandis que celles qui devraient nous renseigner sur la situation dans les campagnes sont beaucoup moins évidentes. Ceci est également vrai pour la question de savoir si l'attitude des gens des villes devant la mort et la perspective de l'au-delà était différente de leurs contemporains des campagnes.

Enfin une question qui a sans doute été trop peu abordée comparativement jusqu'à présent et qui devrait pourtant intriguer les historiens des villes: le *gender*. Le phénomène urbain (et toutes ses caractéristiques juridiques, économiques et sociales dont je viens d'en nommer quelques-unes) influence-t-il les structures patriarcales et les relations de pouvoir entre hommes et femmes au Moyen Âge? En d'autres termes, les villes comme entités de vie en communauté sont-elles, plus que les autres types d'habitat et de sociétés, sources et porteuses de changements dans les conditions réciproques des gens de sexes différents? Ou faut-il y constater, comme ailleurs, un équilibre patriarcal sur la longue durée dont les petites altérations par-ci, par-là ne sont que des incidents de l'Histoire? Je me garderai bien de tenter de répondre ici à ces questions et de faire un inventaire des sources qu'il faudrait mettre en œuvre pour y parvenir. Je me contenterai de rompre une lance pour qu'on tienne compte davantage de ce questionnement en faisant de l'histoire des villes comparée.

Toutes les questions dont il a été fait état plus haut ont fait l'objet d'investigations dans des études de cas par les historiens des villes au Moyen Âge, souvent même aussi dans des perspectives de comparaison et d'interdisciplinarité³¹, mais un

³¹ Je ne citerai pour exemple que le fascicule à thème du *Journal of Interdisciplinary History*, t. 32/4, 2002, p. 515-704, intitulé «The Productivity of Urban Space in Northern Europe», dans lequel des historiens de l'espace des anciens Pays-Bas et de l'Angleterre, ont démontré de façon convaincante l'utilité d'un tel exercice.

recensement des sources communes ou tout au moins comparables pour faire avancer la recherche comparée reste à faire.

Pour une histoire comparée de la conscience archivistique des villes

Pour terminer, revenons-en à notre point de départ: la question de l'identité des villes et plus particulièrement à la façon dont les élites urbaines concevaient et chérissaient leur identité. Pour se pencher sur cette question, il pourrait être très utile de faire des enquêtes sur la façon dont les municipalités du Moyen Âge géraient et utilisaient leurs archives à des fins politiques, juridiques, commémoratives et autres. Quelles sortes de documents voulait-on conserver à tout prix et pourquoi, quelles précautions prenait-on pour les sauvegarder dans un endroit approprié (à l'abri des intempéries et des convoitises), pour limiter l'accès aux archives et pour en préserver l'aspect secret? À quels moments et à quels fins trouvait-on utile de sortir des documents des coffres-forts et autres armoires blindées? Qui était à l'origine de la translation ou de l'ouverture des coffres: les édiles eux-mêmes ou les autorités centrales? Que faisait-on des documents qu'on sortait des archives et s'empressait-on, besogne faite, de les réintégrer?

Ce qui m'a frappée dans le cas des archives de la ville de Gand c'est le soin jaloux avec lequel les magistrats ont, au cours des siècles et malgré de nombreuses embûches, entouré leur trésor de chartes, leurs cartulaires et leurs registres³². Ce soin obsessionnel s'explique par l'idée communément répandue à la fin du Moyen Âge que l'existence physique du document s'identifiait avec son impact juridique réel. On n'était assuré de ses droits que par la possession matérielle d'un document les prouvant. Ici, à la fin du XIII^e siècle, les privilèges conservés dans la maison des échevins furent confiés au couvent des Franciscains pour plus de sûreté lors de troubles politiques. Ce n'est que plus de cent ans plus tard, en 1401, que les échevins estimèrent les circonstances favorables pour récupérer leur chartrier et le déposer au beffroi de la ville dans un coffre-fort muni de trois serrures dont les clés furent confiées à trois personnes différentes. Il est clair que les documents qu'il contenait étaient d'une valeur inestimable pour les édiles dans leur combat contre le pouvoir comtal pour l'autogestion de leur ville. On ne s'étonne donc pas que la cassation de chartes de lois à l'occasion de révoltes contre ce pouvoir s'est toujours accompagnée d'un rituel dramatique. Ainsi, en 1469, suite à une *Joyeuse Entrée* fort chahutée de Charles le Téméraire, les Gantois furent contraints d'apporter leur document le plus estimé, la charte dite *de Senlis* que le roi Philippe le Bel leur avait accordée

³² L. GACHARD, *Notice historique et descriptive des archives de la ville de Gand*, 1852.

en 1301, au duc dans sa résidence de Bruxelles, où elle fut rituellement annulée devant un parterre choisi de témoins. Peu après le décès du duc Charles en 1477, c'étaient les Gantois qui, en guise de revanche, prenaient l'initiative de déclarer nulles et non avenues toutes les ordonnances de ce prince et annulaient à leur tour un traité en leur défaveur que son père leur avait imposé après une défaite militaire en 1453. Ce document est pourtant parfaitement conservé aux archives de Gand, les coupures dans le parchemin ayant été habilement réparées, car dès que le pouvoir princier eut été rétabli les conditions du traité maudit furent remises en vigueur. Ce genre d'avatars, les privilèges gantois en connurent bien d'autres au XVI^e siècle et plus particulièrement sous Charles-Quint. Lors des troubles de 1539, on sortit, à la demande des corporations de la ville, toutes les chartes une par une du *secret* pour les confronter avec un inventaire et ainsi prouver qu'elles y étaient toujours bien conservées, et elles furent lues publiquement une à une. À cette occasion un document haï par les Gantois, par ce qu'il contenait des atteintes à leurs privilèges, le *Calfvel* (Peau de velin) imposé par Charles Quint en 1515, fut déchiré en mille morceaux et sa copie dans un cartulaire biffée. La vengeance du prince fut terrible quand le 30 avril 1540, par la *Concessio Carolina*, il abolit tous les privilèges de sa ville natale et des corporations de métiers. Tous les documents qui en témoignaient furent confisqués et envoyés à la Chambre des Comptes ducale à Lille. Ce n'est qu'en 1577 que les États-Généraux donnèrent aux Gantois l'autorisation de récupérer leurs documents confisqués. Ce qu'ils firent promptement en envoyant des émissaires à Lille pour y rechercher leurs précieuses chartes. Des inventaires successifs (1432, 1525, 1532, 1536, 1543, 1578), dont certains conservés jusqu'à ce jour, témoignent de toutes ces tribulations mais aussi des efforts incessants consentis par les édiles, entre autre par l'établissement de cartulaires, pour en sauver la mémoire³³.

À notre époque de Wiki Leaks et de scandales provoqués par des fuites orchestrées de documents supposés devoir demeurer secrets, il me paraît intéressant d'essayer de savoir quand et dans quelles circonstances, les responsables politiques des villes du Moyen Âge ont pris conscience de l'importance de leur patrimoine archivistique, et de quelle façon et par quels moyens ils ont réussi à le préserver.

³³ Sur ce cas gantois: T. HEMPTINNE et W. PREVENIER, «Les actes urbains, témoins d'une conscience identitaire, instruments de décision politique et de contrôle social en Flandre, à Gand en particulier, aux XIV^e et XV^e siècles», dans *Histoire Urbaine*, 35, décembre 2012: *Les mots de l'identité urbaine à la fin du Moyen Âge, Dossier préparé par É. CROUZET-PAVAN et É. LECUPPRE-DESJARDIN*, p. 13-30 (surtout p. 13-20). Une élève de M. Boone, T. Van Gassen prépare une thèse de doctorat sur le sujet à l'Université de Gand.

La ciudad medieval: realidad construida. Metodología para el conocimiento del espacio urbano

Beatriz Arízaga Bolumburu
Universidad de Cantabria

Resumo

Actualmente podemos llegar a conocer la “ciudad medieval”, bien por los restos que aún perduran, o bien por un estudio retrospectivo de las fuentes textuales, iconográficas, cartográficas y fotográficas antiguas. La pervivencia de la estructura urbana medieval, en la mayor parte de los casos, ha trascendido los siglos medievales. A través de sus restos emergentes, que hasta comienzos del siglo XX han sido numerosos, y de las fuentes gráficas, se puede, con una metodología adecuada, rescatar la imagen de la ciudad medieval. En esta aportación se planteará el análisis crítico de la imagen histórica de la ciudad medieval. Dicho análisis nos debe garantizar la verosimilitud de las imágenes que deseamos emplear en el conocimiento de la realidad construida.

Pallavras llave

Edad Media. Espacio urbano. Ciudad. Cartografía histórica. Imagen ciudad.

Introducción

En el año 2002 publiqué un trabajo sobre las fuentes de información más adecuadas para la obtención de datos sobre el paisaje urbano medieval¹. En él se presentaban los tipos de fuentes textuales que mayor información proporcionaban. Llamábamos la atención sobre la necesidad del uso de la sección de licencia de obras en los archivos contemporáneos, pues, buscando en los expedientes más antiguos, podemos encontrar propuestas de modificaciones o destrucciones de elementos constructivos medievales. Otra fuente informativa de gran valor, además de los documentos medievales, son los Diccionarios Histórico Geográficos que todos los países elaboran en los siglos XVIII y XIX. En España comienzan a editarse en la segunda mitad del siglo XVIII perdurando el género hasta la segunda mitad del siglo XIX². Dichos diccionarios ofrecen descripciones de realidades urbanas que desde antiguo habían perdurado y se mantenían en pie, aunque pocas décadas después desaparecieran debido al progreso y la modernidad. Algunos diccionarios, como el de Pascual Madoz, incorpora un atlas en los que se representan las ciudades más relevantes de cada provincia. Reflexionamos también sobre las fuentes gráficas de carácter histórico, sobre la iconografía y la cartografía, sobre la posibilidad de utilizar estos recursos tras someterlos a una rigurosa crítica que garantice la fiabilidad de la información. Por último se recapacitaba sobre la necesidad de utilizar la información directa, la generada por la propia ciudad. En primer lugar recuperando los fondos fotográficos antiguos que atestiguan visualmente la existencia de realidades construidas en otras épocas históricas y que hoy día están desaparecidas. En segundo lugar estudiando el urbanismo histórico a partir del análisis del parcelario que aporta informaciones inexistentes en los textos. En tercer lugar conviene conocer todos los resultados proporcionados por las campañas de arqueología urbana, de arqueología de lo construido, así como las campañas de prospección.

La propuesta metodológica de 2002, básicamente, sigue siendo válida, aunque en el ámbito de la cartografía y de la iconografía histórica se han producido nuevas aportaciones que es conveniente incorporar. Esta es la razón del actual artículo, una presentación de las nuevas investigaciones sobre la veracidad de las fuentes gráficas de carácter histórico.

¹ B. ARIZAGA BOLUMBURU, *La imagen de la ciudad Medieval. La recuperación del paisaje urbano*. Santander, Universidad de Cantabria, 2002.

² El más renombrado de todos los españoles es el de P. MADDOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, 1845-1850. Conjuntamente con el Diccionario se editó el Atlas de Coello.

Actualmente disponemos de algunas obras excelentes realizadas en el siglo XVII que han visto la luz con posterioridad, el atlas de Pedro Texeira³ que cartografía toda la costa de la Península Ibérica, reflejando el emplazamiento y disposiciones urbanas de prácticamente todas las villas y ciudades costeras y el atlas de Heliche que presenta 131 bocetos de ciudades y fortalezas recreando especialmente el emplazamiento de ellas⁴. Y en esta última década se han producido un buen número de estudios de análisis iconográficos y cartográficos realizados por historiadores del Arte, por geógrafos y cartógrafos que han aportado informaciones nuevas de necesaria incorporación. Estas dos circunstancias motivan que volvamos a plantearnos la importancia de las fuentes iconográficas y cartográficas de carácter histórico para el conocimiento de la ciudad medieval como una realidad construida.

Trataremos de ofrecer una reflexión metodológica para el conocimiento, desde el presente, de la realidad urbana medieval.

¿Es posible hoy día conocer, tener una idea aproximada de cómo fue el medio urbano en el que vivió la sociedad medieval hace cinco siglos? La respuesta no es sencilla, ya que la estructura construida de origen medieval que ha llegado hasta nosotros, ha sido modificada por las sucesivas sociedades que la han ido habitando. La ocupación continua de la ciudad puede alterar, en primer término, la edificación, lo construido, las viviendas, y también puede afectar, aunque en menor medida al diseño de la planta. A pesar de estos cambios podemos intentar con las fuentes de información y metodología adecuadas acercarnos lo mas posible a la realidad construida de la ciudad medieval.

La red urbana europea es, en buena medida, heredera del impresionante proceso urbanizador que se produjo entre los siglos XI al XIV. Lógicamente el paisaje urbano de la ciudad medieval, el que quedó constituido en el siglo XV, ha ido evolucionando sutilmente a lo largo de los siglos, perdiendo elementos edificatorios e incorporando otros. Todavía hasta la primera mitad del siglo XX muchas ciudades de origen medieval mantenían la estructura urbanística de esa época. El cambio sustancial se produce a mediados del siglo XX, con el éxodo masivo de población rural a las ciudades, éstas, sufren severas modificaciones que en ocasiones dificulta el reconocimiento de la ciudad medieval originaria.

Desde la segunda mitad del siglo XX el tejido histórico es extremadamente frágil. Ya no se producen sustituciones parciales de lo construido, sino que se interviene con frecuencia sobre el plano. No sólo asistimos a una rápida sustitución

³ Esta obra, durante años perdida, ha sido publicada recientemente por F. PEREDA y F. MARIAS, (eds.), bajo el título de *El Atlas del Rey Planeta. La Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos de Pedro Texeira (1634)*, Hondarribia-Fuenterrabía, Nerea, 2002.

⁴ R. SÁNCHEZ RUBIO, I. TESTÓN NÚÑEZ, C. SÁNCHEZ RUBIO, *Imágenes de un Imperio Perdido. El Atlas del Marqués de Heliche*, Badajoz, Junta de Extremadura, 2004.

de los elementos edificados, sino que percibimos una constante intervención sobre la planta urbana, sobre el diseño urbanístico medieval. Diseño que, salvo destrucciones bélicas o casos aislados de modificación, había permanecido intacto desde su origen hasta las primeras décadas del siglo XX.

A lo largo de la historia la interrelación de los dos elementos, plantas y alzados, plano y edificación ha sido un hecho dinámico, en perpetua evolución, pero con un ritmo evolutivo lento, sin embargo, en los tiempos actuales el ritmo de intervención es tan rápido que amenaza la pronta desaparición de los centros históricos o su identificación.

Tras la pérdida de no pocos ejemplos de ciudades históricas de origen medieval, la sociedad se fue sensibilizando y comenzaron las actuaciones de restauración y mantenimiento. En prácticamente todos los países europeos, en el siglo XX, se han desarrollado, con mayor o menor fortuna, planes de restauración, rehabilitación y recuperación de patrimonio urbano. Hasta los años 70 del siglo XX los fondos destinados a restauración urbana, incidían primordialmente en los inmuebles declarados *monumentos históricos*: palacios, torres, castillos, iglesias, o fortificaciones. Eran unidades aisladas que merecían ser salvadas de la destrucción y el abandono por ser símbolos importantes de la ciudad y de su sociedad. Sin embargo otros elementos constructivos no tan nobles como viviendas urbanas, fuentes, puentes, tiendas, fueron olvidados y se perdieron para siempre.

Afortunadamente los centros históricos de las ciudades medievales serán objeto de mayor atención a partir de la década de los años 80 del siglo XX. Las autoridades nacionales e internacionales se interesan por los conjuntos urbanos históricos en su totalidad. Ya no se concibe salvar un solo edificio, sino que preocupa el entorno en el dicho edificio se encuentra y también el conjunto urbano con sus calles y viviendas comunes. Se produce también un interesante debate sobre el tipo de intervenciones restauradoras que deben hacerse, concluyendo que los centros urbanos deben recuperarse en función de sus habitantes. Lo ideal es que dichos centros urbanos restaurados no terminen convirtiéndose en bonitas carcasas vacías, o en museos al aire libre por donde poder pasear, sino que sigan manteniendo su función primordial de espacio habitado. Hay que lograr que las ciudades históricas sean un instrumento socialmente útil y rentable para la comunidad que las habite.

Parece que la sensibilidad actual y los recursos empleados en la recuperación de ciudades históricas ha paralizado, en parte, el deterioro que estaban sufriendo en los tiempos actuales. Estas políticas de acción positiva son favorables para nuestro intento de conocer la imagen de la ciudad medieval.

La ciudad histórica que ha sido ocupada ininterrumpidamente a lo largo del tiempo es, en si misma, un documento histórico con aportaciones sucesivas. Para

conocer dicho documento, en la época que nos interesa (siglos XIV y XV), debemos saber aplicarle la crítica adecuada que nos permita, al igual que en los documentos textuales, suprimir añadidos y restablecer pérdidas.

En este ámbito de investigación es de extraordinaria importancia la información que proporciona la propia ciudad y sus representaciones visuales, la iconografía histórica, la cartografía histórica y la fotografía antigua. Se trata de una información directa, en contraposición de las informaciones indirectas aportadas por la documentación textual. Que duda cabe que la información textual también puede informarnos sobre el aspecto físico de la ciudad, pero la documentación medieval generada en la villa o sobre ella se ocupa con mayor interés de los problemas y relaciones sociales y económicas entre sus vecinos que en relatarnos el aspecto físico del medio en el que viven. Son interesantes las aportaciones de los libros de viajes en los que estos describen lo que ven cuando se acercan a los núcleos urbanos y también las descripciones contenidas en los Diccionarios Histórico Geográficos⁵. En este artículo nos centraremos exclusivamente en las fuentes de carácter gráfico.

El recurso iconográfico

El empleo de la iconografía histórica es una oportunidad única e irremplazable para restituir, en parte, la fisonomía de la ciudad. Sin embargo el lenguaje iconográfico de épocas antiguas resulta complejo en su interpretación porque tiene normas y pautas de expresión propias que es necesario conocer y desentrañar.

El lenguaje iconográfico anterior al siglo XIV suele representar a la ciudad como un ideograma, mas que como una realidad existente. En la alta Edad Media la ciudad se dibuja con una forma estereotipada, siguiendo el arquetipo de la ciudad ideal cristiana. La Jerusalén del Apocalipsis, centro del mundo cristiano, se representa a lo largo de toda la Edad Media, con forma circular, con varios recintos amurallados protegidos por fuertes torres y un interior abigarrado de construcciones. Esta iconografía alto medieval perdura en el tiempo y todavía en la obra de D'Hartmann Schedel editada en Nuremberg en 1493 se sigue representando a Jerusalén con recreaciones basadas en el mismo concepto de ciudad redonda con varios recintos amurallados, esto es, el estereotipo perdura a lo largo del tiempo.

Desde finales del siglo XV disponemos de numerosas imágenes urbanas de lugares importantes, aunque no siempre tenemos la certeza de que respondan a la

⁵ Las aportaciones de la información textual a la comprensión de la imagen de la ciudad están analizadas en la obra B. ARIZAGA BOLUMBURU, *La imagen de la ciudad Medieval*, op. cit.p. 21-30. Es de destacar para la Península la obra de J. GARCIA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal desde los tiempos mas remotos hasta finales del siglo XVI*, Madrid, Aguilar, 1952, 2 vols.

realidad a la que se refieren, mas bien tenemos dudas razonables de que puedan ser utilizadas como fuente de información concreta. La aparición de obras impresas contribuye a difundir las imágenes urbanas, pero en el imaginario medieval el símbolo de la ciudad sigue siendo el recinto amurallado y torreado, con puerta de entrada y densa ocupación interior entre la que se destacan las flechas y torres de campanarios o fortalezas interiores.

Hay trabajos relevantes de autores que analizan estas iconografías y desentrañan la forma en la que están concebidas, orientándonos e indicándonos cuales de estas expresiones gráficas pueden ser tomadas como fuentes informativas y cuales o qué tipos deben ser desechadas. Destacamos especialmente el artículo de Francisco Cornejo sobre la veracidad de las imágenes urbanas representadas en las primeras obras impresas⁶. Presentaremos a continuación una síntesis de su argumentación.

En 1474 se publica en Colonia una crónica histórica ilustrada denominada *Fasciculus Temporum*, en la que aparecen 9 imágenes de ciudades. Estas representaciones no pueden tomarse como documentos gráficos auténticos porque las distintas ciudades están dibujadas con matrices xilográficas estereotipadas. Además se combinan de manera diferente para dar apariencia de particularidad en cada una de ellas. Así Catania y Siracusa tienen la misma imagen para ambas, y en el asedio de Roma por los turcos se emplean dos matrices una para representar una ciudad en ruinas, que también es utilizada para otras ciudades y la otra representa un campamento militar, juntando ambas se ofrece la idea del asedio y destrucción, pero lo mismo podía ser para cualquier otra ciudad.

⁶ F. CORNEJO, «Cuando la vista engaña: los grabados de vistas y ciudades en los primeros tiempos de la Imprenta» pp.1-35 en *Exposición Virtual de Cartografía Histórica en la Biblioteca de la Universidad de Sevilla (siglos XV-XVIII)*, Sevilla, Junio 2010, - <http://bib.us.es/>. R. KAGAN, *Las ciudades del siglo de Oro. Las vistas españolas de Anton Van den Wyngaerde*, Madrid, El Viso, 1986. D. CABRA LOREDO y E. SANTIAGO PAEZ, *Iconografía de Sevilla 1400-1650*, Madrid, El Viso, 1988.

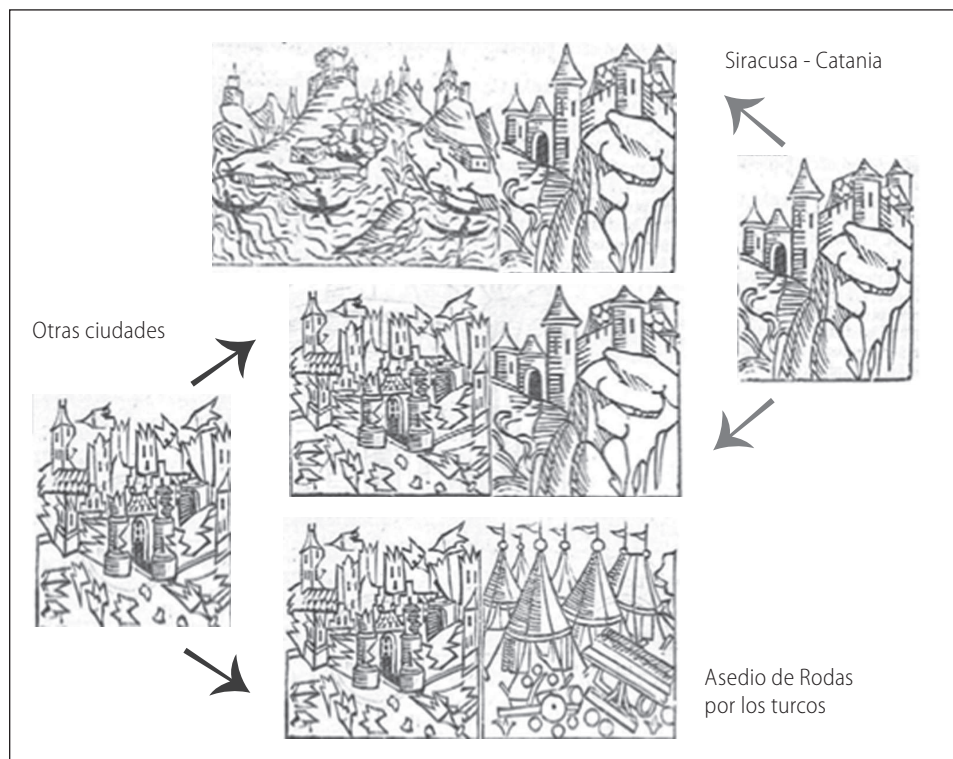


Figura 1

Combinación de grabados en matrices de madera empleados en la obra *Fasciculus Temporum* según el estudio realizado por F. Cornejo⁷

En ediciones posteriores se van incorporando mas matrices que combinadas dan enormes posibilidades ilustrativas. Normalmente son reales aquellas que representan la ciudad en la que se reedita la obra, porque desean dejar constancia de la imagen de la ciudad en la que ve la luz la obra editada. Colonia, Venecia y Nuremberg gozan de ilustraciones particulares que incorporan elementos reales en la matriz. Colonia, con la torre del ayuntamiento, la torre defensiva en construcción, la muralla y el río se identifica como tal. No sabemos con exactitud si todo el resto de la ciudad es un reflejo exacto o si se ha rellenado de forma artística. De cualquier modo hay que valorar las primeras imágenes, claramente identificadas, de ciudades y pensar que fueron realizadas recogiendo la información mas fidedigna posible.

En obras descriptivas de carácter general o en crónicas se siguen introduciendo elementos ilustrativos que provienen de las matrices en madera que dispone el editor.

⁷ F. CORNEJO, «Cuando la vista engaña», *op. cit.* p. 25 - lámina IV, matrices empleadas en *Fasciculus temporum* (Venecia, Erhardus Ratdolt, 1484).

Eran planchas de gran valor económico por el coste que suponía encargar dibujos nuevos y se reempleaban, a veces, acompañándoles de algunos añadidos. Todavía en la reedición de la crónica mundial de Bernardinus Benalius publicada en 1513, de las 93 imágenes de ciudades representadas sólo hay 5 *vistas* reales (Venecia, Génova, Roma, Florencia y Verona). El resto estaban compuestas a partir de 44 matrices.

Otra obra analizada por Cornejo es la de Pedro de Medina, el *Libro de las Grandezas y cosas memorables de España* (1548), que es una crónica histórica de España y Portugal. Hay 127 ilustraciones algunas como la imagen de una ciudad se emplearon hasta 28 veces para decorar el texto relativo a las descripciones de ciudades. El resto de las imágenes está generado a partir de 31 matrices diferentes. Sólo son reales las imágenes de Sevilla (lugar de edición de la obra), donde aparece el río, los barcos la Torre del Oro y la Giralda, Lisboa donde se marcan especialmente las colinas intramuros así como el puerto y barcos, y Toledo que se representa como una imagen plana sin volumen donde el río bordea a toda la ciudad con dos puentes que la atraviesan⁸.



Medina Sidonia	Jerez de la Frontera	Écija	Antequera	Córdoba
Jaén	Baeza	Badajoz	Segovia	Ávila
Salamanca	Palencia	León	Burgos	Cuenca
Calahorra	La Coruña	Oviedo	Pamplona	Málaga
Alhama	Valencia	Zaragoza	Gerona	Gúete
Jaca	Daroca	Barcelona		

Figura 2

Matriz de ciudad de la obra de Pedro de Medina empleada en la representación de las ciudades señaladas

⁸ PEDRO DE MEDINA, *Libro de grandezas y cosas memorables de España* (1548), Edic. Facsimil, Madrid, Instituto de España y Biblioteca Nacional, 1994. Existe una copia virtual en www.juntadeandalucia.es/cultura/bibliotecavirtualandalucia/catalogo-imagenes

La reutilización de las matrices tiene cierto interés para nosotros siempre que reflejen una vista real, ya que la imagen representada en el taco de madera está cristalizada en el tiempo y puede ofrecernos una visión mas antigua de la ciudad que la de la fecha de edición del libro.



Figura 3
 La ciudad de Lisboa en la obra de Pedro de Medina página LXVIII
 (pág. 156 en la edición digital)

Las vistas

Ha quedado reflejada la dificultad y reticencia que existió para que las ilustraciones urbanas dejaran de ser meras imágenes estereotipadas y pasaran a ser vistas reales. Las *vistas* entendidas como la representación gráfica de un paraje real, tomado del natural, con la pretensión de ser lo más exacto posible, intentan la identificación precisa de la ciudad. Para lograrlo los artistas elegirán para sus representaciones ejemplos próximos, ciudades cercanas, o se desplazaran para realizar los dibujos. También emplean nuevas técnicas de representación espacial como el cuadro reticulado o la cámara oscura.

Estas técnicas avanzan espectacularmente con el conocimiento y desarrollo de las leyes de la perspectiva, que buscan la manera correcta de dibujar sobre un plano de dos dimensiones estructuras y objetos de tres dimensiones. El cuadro reticulado se conocía desde antiguo, Ptolomeo ya recomendaba su uso, pero se difundió en tiempos de Alberti (siglo XV), que explica cómo utiliza el sistema de la cuadrícula en sus dibujos: «lo primero dibujo en la superficie a pintar un cuadrángulo de ángulos rectos, grande cuanto me place, que me sirve de ventana abierta desde la cual se ve la historia, y determino cuan grandes quiero que sean los hombres en la pintura»⁹.

Pero la exactitud en la representación paisajista no podrá lograrse hasta que no se utilice de forma metódica la cámara oscura o cámara negra de Leonardo da Vinci, que era conocida desde principios del siglo XVI. Esta técnica comenzará a emplearse de forma sistemática a partir de la segunda mitad del siglo XVI y sobre todo en el siglo XVII. Se sabe que la cámara negra se utilizó con profusión para componer paisajes tomados del natural. Era una especie de estancia realizada en tela negra, perfectamente cerrada, en cuyo interior se situaba el dibujante con sus instrumentos y útiles necesarios. Por un diminuto orificio practicado en una de las paredes entraba la luz, transportando la imagen invertida al interior de la cámara, de manera que el pintor con un calco podía copiar el dibujo. Estos artilugios eran orientables y se movían para que se pudiera componer la vista de la ciudad en varias partes.

Hemos hecho referencia a las técnicas conocidas, pero no sabemos en que medida fueron empleadas en las *vistas* que a nosotros nos interesan. Cada imagen que queramos emplear debe ser sometida a un análisis riguroso de veracidad.

En la segunda mitad del siglo XVI aparecen publicadas imágenes de ciudades elaboradas con intención de mostrar la mayor información posible y con rigor. De entre lo publicado nos interesa especialmente la obra dirigida por Braun, la

⁹ A. SANCHEZ DEL BARRIO, *Estructura urbana de Medina del Campo*. Valladolid, 1991, p. 32.

Civitatis Orbis Terrarum que se consta de seis volúmenes y 530 *vistas*, se comenzó a editar en 1572 y no finalizó el último volumen hasta cuarenta y cinco años más tarde. Braun canónigo de la catedral de Colonia fue el impulsor y coordinador de la obra, organizó a un amplio número de informantes, dibujantes y colaboradores que hicieron posible tan magna empresa. Contrató a dibujantes y grabadores y fue el propietario de las matrices en madera, éstas siguieron utilizándose en posteriores reediciones de la obra hasta el siglo XVIII. Se trata de una obra excepcional, participaron en ella los mejores cartógrafos y grabadores holandeses¹⁰. De entre todas las presentadas se sabe que muchas de estas *vistas* fueron realizadas a partir de grabados ya existentes por autores anónimos y también de antiguos grabados de madera de Sebastian Münster, y los referidos a las ciudades de los Países Bajos de Jacob Roelof. Por tanto aunque se compuso la obra en la segunda mitad del siglo XVI, hay muchas que están tomadas del natural bastantes años antes de la edición. Esta circunstancia nos aproxima más la imagen a la realidad medieval.

En el planeamiento de la obra de Braun estaba presente la voluntad de dibujar la ciudad de la forma más exacta posible. En la época existía un cierto debate sobre la preeminencia de la medida sobre el dibujo o de éste sobre la medida. Geógrafos y agrimensores pugnaban por representar la ciudad de forma exacta, especialmente en la planta, mientras que dibujantes y pintores ofrecían mayor información del conjunto dando una imagen casi-exacta. Braun señala que las imágenes recogidas en su obra se basan en *dos rationis pingendi*, una ratio geométrica y una ratio perspectiva. Es decir que en la composición de sus *vistas* se empleaban los datos de la geometría topográfica y la perspectiva artificial de los dibujantes. De esta manera se dispone el dibujo medido, podríamos decir que casi a escala, y se le incorpora el elemento pictórico, la perspectiva, que da sensación de verosimilitud y aporta mayor información.

La combinación de los datos topográficos con el dibujo en perspectiva justifica la *exactitud* de muchas de estas *vistas* urbanas que nos aportan una información gráfica valiosa para la recuperación de la imagen medieval urbana¹¹.

A pesar de ser una obra dirigida por una sola persona, la gran cantidad de *vistas* que ofrece no mantienen los mismos códigos de representación. Las *vistas* son de diferentes tipos, por un lado tenemos las:

¹⁰ G. BRAUN, *Civitatis Orbis terrarum*, Colonia, vol. 1 (1572), vol. 2 (1575), vol. 3 (1581), vol. 4. (1588), vol. 5 (1598) y vol. 6 (1617). Dibujaron y grabaron esta obra entre otros Frans Hogenberg, Simon Van der Neuvel, Joris Hoefnagel y el danés Heinrich von Rantzau.

¹¹ F. MARIAS, «Imágenes de ciudades españolas: de las convenciones cartográficas a la corografía urbana» en *El atlas del rey Planeta (Pedro Texeira 1634)*, op. cit. (nota 3), p. 99-117.

Vistas horizontales, que todavía no se han desprendido del ideograma de ciudad, son panorámicas de conjunto en la que aparece la ciudad al fondo y se representa el símbolo urbano, las murallas y torres que sobresalen de ella. No llegan a percibirse las viviendas particulares y mucho menos el plano. Son las que menos información proporcionan ya que lo construido en primer plano oculta el resto de las edificaciones. Pero ofrecen información detallada del emplazamiento. El punto de observación no suele ser alto.

Vistas verticales, vistas cenitales o vuelo de pájaro. Están realizadas desde un punto de vista imposible para la época. El punto de observación del dibujante no está en tierra sino en el aire, son abstracciones. Se denominan de esta forma cuando el ángulo de visión está entre los 60° y 90°. Para poder realizarlos se documentan sobre el terreno y se elaboran planos precisos por agrimensores o cartógrafos. El dibujante aporta a estos datos y croquis la edificación que puede verse cuando se recorre la ciudad o villa a pie, los plasma en perspectivas caballerías.

Vistas oblicuas que puede ser equivalente a la foto aérea oblicua. Es la forma representativa que mayor información urbana contiene. Los autores realizaron un extraordinario esfuerzo por incluir información sobre el emplazamiento, los recintos urbanos y el interior de la ciudad. Se trata de un dibujo conceptual que intenta ofrecer una imagen completa de la realidad urbana. Cuando el punto de observación no permitía ver el interior de la ciudad, empleaban la técnica de elevar unos 45° la planta para visualizar y plasmar el interior. Un ejemplo de este tipo de *vistas* puede verse en la figura 4.



Vista horizontal de Dresde



Vista oblicua de Lisboa



Vista vertical de Bruselas

Figura 4
Diferentes códigos representativos urbanos en la obra de Braun

Aunque la calidad de los dibujos urbanos sea muy superior a la de otras épocas, también es conveniente analizarlos y someterlos a crítica para saber el grado de fiabilidad que nos ofrecen. Desde 1990 están apareciendo en el panorama editorial varios trabajos de urbanistas, historiadores del arte y cartógrafos que se ocupan del análisis de estas obras pictóricas con resultados muy satisfactorios. Se ha llegado a determinar el punto de mira del artista para confeccionar las *vistas*, así como sus desplazamientos para poder ofrecer una panorámica mas amplia. Así mismo se ha comprobado que coinciden con la planimetría actual y cuando algún edificio notable está algo desplazado en el plano, no se debe a error de cálculo, sino a la voluntad de no ocultar con él algún otro situado en un plano posterior. Sainz Guerra en su análisis de la vista de Valladolid de Braun concluye que es una fiel representación del paisaje y de la estructura urbana y arquitectónica de la ciudad¹².

Por nuestra parte en el caso de la *vista de San Sebastián* de Braun hemos empleado como método comparativo la fotografía aérea con unos resultados sorprendentes. Únicamente hubo que modificar algunos milímetros la obra pictórica para que coincidiera perfectamente con la foto aérea oblicua. Los accidentes montañosos están perfectamente situados, y el puerto y la fortaleza sobre el monte Urgull, coinciden totalmente. Lógicamente hay discrepancia con el perfil de la costa, a causa de los rellenos realizados en los dos últimos siglos, así como en el cauce del río que en la actualidad está canalizado. Por tanto podemos dar total credibilidad a la imagen de la ciudad de San Sebastián en el siglo XVI¹³.

La *vista* que representa Bilbao tiene un componente conceptual importante. Por un lado representa una vista oblicua de la ciudad muy buena, pero además pretende informarnos del tipo de ciudad. Es un puerto fluvial importante del Cantábrico y para ello sitúa la ciudad en un territorio amplio de manera que se vea al fondo el mar, la ría que comunica con la ciudad, el puerto de esta y la propia ciudad con su forma y estructura urbana, véase la figura 5.

¹² J. SAINZ GUERRA, *Cartografía y ciudad. Las huellas de la ciudad en la cartografía de Valladolid hasta el siglo XIX*, Valladolid, 1990, p. 18-32.

¹³ La imagen comparativa de la vista de Braun con la Foto aérea se ha publicado en el artículo de B. ARIZAGA BOLUMBURU y L. FERNANDEZ GONZÁLEZ, «San Sebastián villa portuaria y atlántica en la Edad Media», *Revista Litoral Atlántico*, nº 3 “Villas al mar” *ciudades medievales*, Noja, 2001, p. 55-68 y en el libro B. ARIZAGA BOLUMBURU, *La imagen de la ciudad Medieval*, op. cit., p. 45.

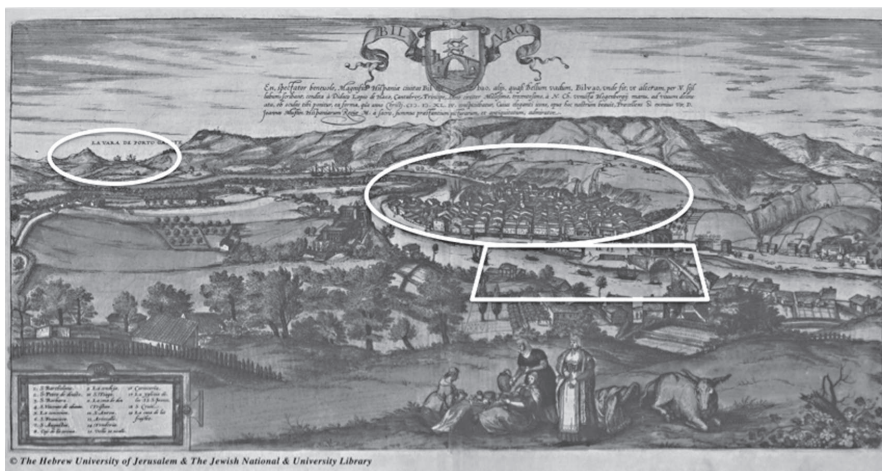


Figura 5

Vista de la villa de Bilbao, puerto fluvial del Cantábrico

Además de la obra de Braun, que por sus dimensiones no puede ser comparada con ninguna otra, para la Península disponemos también de las excelentes representaciones urbanas del siglo XVI de Anton van den Wyngaerde (Amberes 1525- Madrid 1571). Su dibujo es mucho más exacto y minucioso y aporta más información concreta de las partes. Tiene la ventaja, también, de que en ocasiones se aproxima tanto al escenario urbano que su dibujo representa con detalle la construcción urbana doméstica. Se percibe la densidad constructiva, la forma de la vivienda, los materiales empleados. La fidelidad y exactitud de su descripción topográfica y arquitectónica ha sido comprobada en varios ejemplos, especialmente cabe destacar el estudio de Medina del Campo de Sánchez del Barrio. Este autor identifica el lugar de observación desde el que se programó el dibujo, aunque la construcción pictórica tiene un punto visual más elevado, lo eleva artificialmente para tener un ángulo de visión más amplio y aportar mayor información al dibujo. También recurre a ciertos recursos que le permiten incluir el máximo de edificios en un espacio pictórico limitado, para ello desplaza ciertos milímetros algunas torres para que no oculten a otras y puedan estar todas presentes en el papel. A diferencia de los grabados editados por Braun, Wyngaerde se muestra mucho más exacto en cuanto a la proporción de las edificaciones¹⁴.

¹⁴ A. SANCHEZ DEL BARRIO, *Estructura urbana*, op. cit.

Con posterioridad pueden ser utilizadas como fuente de información los fondos de cuadros pictóricos. Buena parte de las ciudades que se ven en los fondos de los cuadros flamencos representan ciudades imaginarias pero no irreales, se construyen con partes reales de diferentes ciudades, por lo que no pueden identificarse con una ciudad concreta pero si nos aportan información determinada sobre la estructura y forma urbana regional. Mas precisas son las pinturas paisajistas holandesas del siglo XVII y la *vedutista* italiana¹⁵.



Figura 6

Detalle del barrio y puente de Zaragoza (Wyngaerde)

El recurso cartográfico

En el siglo XVII comienzan a aparecer colecciones de atlas con mapas de países, mapas regionales, provinciales, debido al interés mostrado por los gobernantes europeos por disponer de un conocimiento exacto de su territorio.

El primer gran atlas de España lo realizó Pedro de Texeira por encargo de Felipe IV. Este monarca le pidió que realizara una descripción de las costas y puertos de su reino. Comenzó el viaje para realizar los cálculos y reunir el material en 1622

¹⁵ El estudio mas antiguo sobre la imagen de la ciudad medieval en la pintura se lo debemos a P. LAVEDAN, *Représentation des villes dans l'art du Moyen Âge*, Paris, 1954.

en la costa guipuzcoana, en la frontera con Francia y finalizó siete años más tarde en 1629 en la frontera catalano-francesa. Con posterioridad a la labor de campo y mar, confeccionó el atlas, en la forma que conocemos, en Madrid, siendo editado en 1634. Presenta los puntos fuertes y débiles de la costa. El resultado fue una obra de extraordinario valor estratégico y geográfico, que el monarca la reservó para sí mismo y su círculo de asesores.

La obra destinada para uso del rey y de sus consejeros no fue conocida por el público en general y se le perdió la pista hasta que Felipe Pereda y Fernando Marías la redescubren en la Biblioteca de Viena y preparan una edición cuasi-facsímil que se edita en 2002¹⁶. El atlas consta de 116 imágenes. 11 de Guipuzcoa, 5 de Vizcaya, 5 de Cantabria, 9 de Asturias, 19 de Galicia, 21 de Portugal, 16 de Andalucía, 2 de Murcia, 5 de Valencia y 7 de Cataluña. Lleva incorporado un complemento textual del propio autor con la descripción de los núcleos urbanos. Parece que también se informó sobre el terreno con ayuda de la población, ya que aporta datos sobre la intencionalidad de realizar obras y defensas, en algunos puertos, que no pudo conocer con el simple reconocimiento visual.

Se sabe que buena parte del recorrido de las costas lo hizo por mar, así se explica la exactitud del contorno de la costa, el posicionamiento de los islotes, la situación de las rías y en definitiva la forma en la que se podía acceder a las costas y puertos desde el mar. Aporta las distancias entre puertos y calcula el calado de puertos rías y ensenadas, dibujándolo en los mapas. Utiliza como medidas la braza de mar y las leguas. Estos datos se obtuvieron con instrumentos de precisión, Texeira al final de su obra dice en relación al perímetro de la Península que él a calculado que «aunque muchos dan más leguas a España y otros la siguen dando menos... Esto es lo que he hallado aviéndola medido geoméricamente con toda precisión y particular cuidado»¹⁷. Según los cálculos de Texeira las costas españolas contaban con 23 ciudades principales, 149 villas, 82 puertos, 22 muelles, 35 castillos y 125 torres y atalayas. Esta información era primordial para preparar las defensas de las fronteras.

En cuanto a la información urbana nos ofrece principalmente el asentamiento de las ciudades portuarias en su entorno. Dibuja las ciudades con una perspectiva que permite identificar fácilmente las villas y ciudades. Los dibujos están realizados como si el autor estuviera en el mar a cierta altura sobre el nivel de éste, se realizan desde un punto imaginario. Desde el punto de observación elegido (artificial) dibuja

¹⁶ Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos de Pedro Texeira (1634), editada por F. PEREDA y F. MARIAS, *El Atlas del Rey Planeta*, op. cit. F. PEREDA y F. MARIAS, «De la cartografía a la corografía: Pedro de Texeira en la España del seiscientos», *ERIA*, nº 64-65, 2002, p. 129-157.

¹⁷ F. MARIAS, «La llave del Atlas: génesis, ejecución y contenido de un relato geográfico sobre el litoral de la península ibérica», en *El Atlas del Rey Planeta*, op. cit., p. 293-303.

perfectamente la fachada marítima, la capacidad de sus puertos y la protección que pueden ofrecer a sus navíos. No son planos de villas, en el sentido estricto, sino dibujos en los que resalta las partes más destacadas, las más reconocibles. Aparecen las villas y ciudades en su entorno, con los accidentes geográficos que las rodean. Especialmente le interesa destacar la costa y la accesibilidad tierra adentro, a través de los cauces de los ríos, que los dibuja de tal forma que aportaba información sobre su navegabilidad.

Concretamente en el caso de la villa de Deva en el litoral cantábrico, hemos podido comprobar con exactitud que la información pictórica ofrecida por Texeira es del todo pertinente. Coincide totalmente su información gráfica con la información textual de siglos anteriores que hemos podido manejar¹⁸. En un pleito de comienzos del siglo XVI en los que se dirimían los derechos jurisdiccionales sobre la ría de Deva, queda claro que el puerto de dicha villa es su ría. La ría era navegable hasta el puerto fluvial de Alzola, señalado en el atlas. Las embarcaciones marítimas, de cierto porte, no podían llegar hasta allí, y el trayecto final lo realizaban las embarcaciones fluviales llamadas *alas* que tomaban el relevo del transporte de mercancías río arriba. El lugar que delimitaba el transporte marítimo y fluvial, también está representado en el atlas, con el pequeño puerto de Astigarribia, que tenía muelle donde desembarcaban las mercancías destinadas tierra adentro. Al fondo de la ría Texeira señala otro punto de carga y descarga, Mendaro. Justamente este punto fluvial es el último lugar al que acceden las embarcaciones, *alas*, a partir de ese lugar las mercancías se cargan en bestias o en carros siguiendo las rutas terrestres. Queremos dejar claro que las informaciones textuales sobre la navegabilidad de esta ría están recogidos de forma expresiva en el dibujo que realiza de la villa de Deva. Comprobada la exactitud de la información gráfica de Texeira, podemos pensar que va a ser así en todos los casos representados a lo largo de las costas españolas, véase la figura 7.

Las villas costeras, no están demasiado definidas en el atlas de Texeira, porque ese no era el objetivo de la obra. Sin embargo Texeira dominaba de forma excepcional el arte de la representación cartográfica urbana como queda reflejado en cartografías parciales, en hojas sueltas que se han encontrado, que demuestran que podía ser mucho más preciso en la representación urbana¹⁹. Donde realmente demostró sus capacidades como cartógrafo urbano es en el plano realizado en 1656 sobre la topografía de Madrid, es una obra excepcional por sus dimensiones y por su minuciosidad. El rigor y la exactitud demostradas por Texeira, tanto para la

¹⁸ B. ARIZAGA BOLUMBURU, «Las rías y brazos de mar como generadoras de riqueza, en *Agua y sociedad en la Edad Media Hispana*». M. I. Del Val Valdivieso (edit), *Agua y sociedad en la Edad Media Hispana*, 2012, p. 387-412.

¹⁹ Fondos digitalizados de la Biblioteca Foral de Vizcaya. Hojas sueltas con imágenes de dibujos de Texeira, entre otros, la villa de Guetaria.

representación de mapas como de planos, ha quedado sobradamente demostrada. En la *Descripción de España y de sus costas*, el dibujo de la ciudad no es el objetivo prioritario pero sí ofrece información interesante y valiosa de los emplazamientos de las villas portuarias y del poblamiento del entorno. La obra de Pedro Texeira es extraordinaria pero no se publicó y fue muy poco conocida para el gran público.

Años más tarde se realizaron otras obras de gran envergadura como la de Tomás López que en 1760 realizó alrededor de 200 mapas de España y América, a partir de información antigua y nuevas encuestas y dibujos que le fueron enviados desde las distintas regiones según el cuestionario por él solicitado²⁰. Vicente Tofiño San Miguel (1732-1795) publicó lo *Derrotero de la costa de España en el Mediterraneo*, y el *de las costas de España en el Océano Atlántico*²¹. Las 45 cartas de esta obra fueron reunidas en el *Atlas marítimo de España*²².

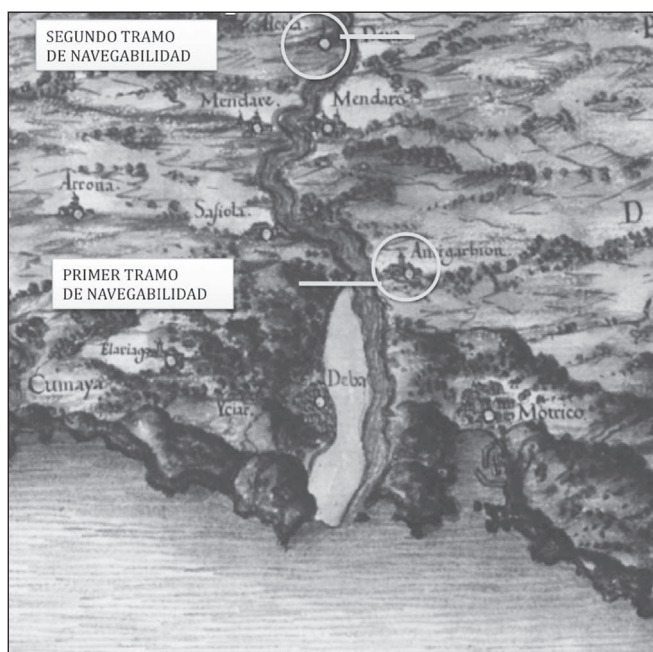


Figura 7

La villa de Deva en la obra de Texeira

²⁰ T. LOPEZ, *Atlas geográfico de España, que comprende el mapa general de la península, todos los particulares de nuestras provincias, y del Reyno de Portugal.* (Realizado entre 1730 y 1802) Madrid 1910. Hay una edición facsímil *El Atlas Geográfico de España (1804) producido por Tomás López*. Madrid: Centro Nacional de Información Geográfica, 2005. 69 páginas +

²¹ V. TOFIÑO SAN MIGUEL, *Derrotero de las costas de España en el Mediterraneo y su correspondiente de África para inteligencia y uso de cartas esféricas*, Madrid, 1789. *Ibidem.*, *Derrotero de las costas de España en el océano Atlántico y de las islas Azores o terceras*, Madrid, 1789.

²² V. TOFIÑO SAN MIGUEL, *Atlas marítimo de España*, Madrid, 1789.

A finales del siglo XVIII la corte española le encargó el sondeo y demarcación de todos los puertos de España. Labor que realizó desde 1783 a 1788. Para la confección del levantamiento cartográfico de las costas utilizó el método empleado por Picard y La Hire en la confección del mapa de Francia. Ya en su primera obra el derrotero de las costas²³ explicó el método de triangulación utilizado. Tofiño realiza el primer mapa científico de las costas españolas midiendo una cadena geodésica litoral y determinando posiciones astronómicas de los puntos mas notables. Su atlas contiene 45 cartas o mapas de perfiles de costa y algunos mapas-planos mas detallados.

La cartografía del siglo XVIII, y especialmente el atlas de Tofiño es de extraordinaria calidad. Refleja la realidad física tal y como era en el momento de su descripción cartográfica. Son por tanto documentos válidos para el conocimiento del espacio antiguo y si queremos para retrotraernos hasta la Edad Media. Pero podemos, también, someterlos a un proceso crítico para certificar su exactitud y su validez.

Hasta mediados del siglo XX era muy difícil para cualquier investigador comprobar si lo plasmado en las cartografías históricas, realizadas con una óptica vertical, respondía exactamente a la realidad o era una imagen aproximada. Con las series de fotografías aéreas de los vuelos de los años 50 del siglo XX y con posteriores y mejores, la imagen cenital, la vista de pájaro, se ha ido haciendo familiar, pero no siempre coinciden en nuestra mente las imágenes actuales con las cartas y mapas antiguos. La razón de esta diferencia radica en los cambios sufridos por el terreno en los últimos ochenta o cien años, que modifican la realidad actual en relación con las representaciones del siglo XVIII y XIX.

Para demostrar la exactitud de la cartografía histórica y su validez como fuente de información para el estudio de las ciudades medievales hemos escogido un ejemplo concreto del atlas de Tofiño, el plano de San Sebastián. A través de este ejemplo Romero Fernández y Escudero Infante de la Universidad de Sevilla explican el proceso de georeferenciación de una cartografía histórica con las imágenes proporcionadas por Google Earth²⁴. Vamos a seguir su planteamiento para mostrarlos resultados de la georeferenciación. Es una técnica geográfica que permite asignar una serie de coordenadas geográficas procedentes de una imagen de referencia (cartografía histórica en este caso) a una imagen digital de destino. La cartografía histórica presenta ciertas dificultades para la georeferenciación, la primera, su imprecisión debido a los instrumentos de medida menos exactos, cuanto mas antigua es la representación, y la segunda, las transformaciones sufridas por el terreno en la actualidad, que modifican los puntos de referencia, como la línea de costa que ha sido alterada en las zonas urbanas, o ciertas alturas que son rebajadas.

²³ V. TOFIÑO SAN MIGUEL, *Derrotero de las costas de España, o en el océano Atlántico, op.cit. Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo, op. cit.*

²⁴ ROMERO FERNANDEZ y ESCUDERO INFANTE, «Mapas Históricos georeferenciados», en *Cartografía Histórica de la Universidad de Sevilla. siglo. XV-XVIII*, Junio, 2010. <http://www.bib.us.es/index-ides-idweb>

A pesar de estas *dificultades* Romero Fernández y Escudero Infante han procedido a georeferenciar el mapa-plano de San Sebastián sobre la capa geográfica de Google maps. Para ello se captura en Google Earth el lugar deseado, se seleccionan los puntos relevantes del lugar, que también estén señalados en el mapa histórico, y se marcan sus coordenadas. Se abre el mapa y se sitúan los puntos relevantes sobre la imagen de Google Earth. El resultado en este caso es espectacular²⁵. Con este procedimiento podemos ver claramente las modificaciones efectuadas sobre el terreno en los últimos 230 años, véase las figuras 8 y 9. En el caso de San Sebastián la línea de costa se modifica por los rellenos realizados y por la canalización en la zona del río Urumea, que permite ensanchar el escaso espacio urbano de que disponía la villa desde época medieval hasta el siglo XIX. Por el este se sana la zona pantanosa de Hondarreta y donde en el plano de Tofiño se dibujan riachuelos que desembocan en la playa, en la actualidad se aprecia una densa edificación. Es de destacar también que la villa de San Sebastián desde sus orígenes medievales estuvo constreñida a un espacio pequeño de tierra rodeado de arenales inundables y que todavía a finales del siglo XVIII seguía igual. Con este ejemplo pretendemos presentar al lector la validez de la cartografía del siglo XVIII, o por lo menos la de los grandes cartógrafos como Tofiño.



Figura 8

Plano de San Sebastián²⁶ Tofiño 1789

²⁵ El proceso de georeferenciación requiere ciertos conocimientos para llevarlo a cabo con éxito. ROMERO FERNANDEZ y ESCUDERO INFANTE de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla han ejemplificado el proceso de georeferencia con un plano de San Sebastián de Tofiño y han explicado paso a paso cómo hacerlo («Mapas Históricos georeferenciados», *op. cit.* <http://www.bib.us.es/index-ides-idweb>

²⁶ Imagen tomada del artículo de ROMERO FERNANDEZ y ESCUDERO INFANTE, *op. cit.*



Figura 9

Foto aérea y plano de San Sebastián²⁷

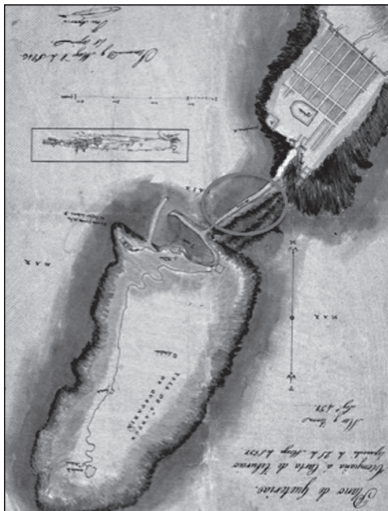
Casi un siglo más tarde Francisco Coello en 1857 publicó el nuevo Atlas de España con las nuevas divisiones territoriales. Se publicó el Atlas con la obra de Pascual Madoz *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Para la confección de su atlas, Coello recupera todos los mapas posibles incluso tiene acceso, después de varias negativas, a los del ejército y se copian los que son necesarios como material para el Atlas. Tras el trabajo de campo y de reunir todo el material cartográfico posible, su equipo trabajó en Madrid confeccionando una hoja del Atlas para cada provincia a escala 1/200.000. Esta escala les permitió representar todos los pueblos y accidentes geográficos. Tienen también estos mapas curvas de nivel aproximadas. Cada provincia viene acompañada de un plano de la capital y de sus inmediaciones.

Los planos realizados por Francisco Coello de buena parte de las ciudades españolas es una colección extremadamente valiosa para el intento de restitución de la planta urbana de las ciudades de origen medieval. Debido a la época en que se dibujaron mantienen en muchos casos la estructura urbana medieval, y nos ofrecen una información precisa de estos núcleos antes del desarrollo industrial urbano del siglo XX.

²⁷ Imagen tomada del artículo de ROMERO FERNANDEZ y ESCUDERO INFANTE, *op. cit.*

El empleo de la cartografía de la segunda mitad del siglo XIX para nuestros fines, que no son otros que el conocimiento de la realidad urbana medieval, es altamente conveniente. A primera vista podría parecer que la imagen de una villa representada en un atlas del siglo XIX no fuera de utilidad para nuestra búsqueda y recuperación del paisaje urbano, pero la realidad se impone. Vamos a mostrar otro ejemplo evidente de que las modificaciones urbanísticas importantes se han producido generalmente a partir de la segunda mitad del siglo XX. Tomaremos como ejemplo una de las villas costeras del Cantábrico, Guetaria. Hemos podido realizar una trazabilidad gráfica de la villa desde finales del s. XVI hasta principios del s. XX, en donde se percibe con toda claridad que su puerto y el acceso desde la villa no ha sufrido variación alguna. Las imágenes presentadas son de 1597 (Archivo General de Simancas), 1634 (Texeira), 1858 (Coello) y una foto de 1919. En todas ellas la situación del puerto y el acceso al mismo permanece inalterable desde la Edad Media, se trata de un estrechísimo camino sobre las rocas entre la villa y el puerto. Los grandes cambios se realizaron a partir de la mitad del s. XX, véase la figura 10.

A través de los análisis de la imagen y de la cartografía histórica presentados pienso que podemos utilizar las fuentes gráficas antiguas y sacarlas mayor provecho. Utilizarlas como fuente de información fidedigna, siempre que hayan pasado un filtro crítico. Las fuentes gráficas de carácter histórico reflejan generalmente una realidad anterior que nos permite aproximarnos a la época medieval que es la que nos interesa.



Guetaria-Dibujo A.G.S. 1597



Texeira 1634



Coello 1857



Foto del acceso al puerto
Guetaria 1910

Figura 10

Imágenes históricas del puerto de Guetaria

Les caractéristiques économiques des villes portuaires de la France atlantique à la fin du Moyen Âge: l'exemple des ports aquitains (Bayonne, Bordeaux et Libourne)¹

Michel Bochaca

Université de La Rochelle – UMR 7266 (LIENSs)

Résumé

L'étude comparée de Bayonne, de Bordeaux et de Libourne, les trois villes portuaires les plus importantes d'Aquitaine et les mieux documentées à la fin du Moyen Âge permet de mettre en évidence le rôle majeur du port dans la topographie urbaine et dans les activités économiques. Au-delà d'un certain nombre de points communs liés entre autres à leur situation en fond d'estuaire qui en faisait des points de rupture de charge entre navigation maritime et batellerie fluviale, on observe des nuances dans la place que les métiers en relation avec le port occupaient dans chaque ville au regard de l'ensemble des activités. Il en découle une relation à la mer ou «maritimité» plus ou moins forte.

Mots-clés

Ville portuaire. Maritimité. Aquitaine. Bas Moyen Âge.

¹ Ce travail s'inscrit dans le cadre du projet I+D HAR2012-31801, *Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media* (J. A. Solórzano Telechea - Universidad de Cantabria), financé par le Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España.

Dans un article paru en 1997, Carlos Martínez Shaw s'est interrogé sur la possibilité de caractériser les villes maritimes européennes d'Ancien Régime à partir des relations spécifiques qu'elles entretenaient avec la mer². Alors que le caractère urbain de la ville maritime ne fait pas de doute, les historiens n'ont pas pour autant fait de celle-ci un type urbain à part entière et, par voie de conséquence, un objet d'étude spécifique au même titre que la ville capitale, la ville marchande, la ville industrielle, etc. À peu près au même moment des géographes précisaient de leur côté les concepts et les méthodes d'une approche fondée sur la prise en compte de la *maritimité*, de la *maritimisation* et de la *littoralité*³. Au-delà d'un certain déterminisme géographique qu'implique la situation littorale de la ville maritime, en quoi et comment les activités liées à la mer la façonnent-elles du point de vue topographique, économique, social et culturel? Ces interrogations valent pour les villes maritimes médiévales, en particulier en France où les historiens ont largement privilégié les monographies urbaines au regard des approches comparatives⁴. Les travaux et les sources disponibles conditionnent pour une large part les possibilités de croisement des données, raison pour laquelle nous raisonnerons à partir de l'exemple de trois villes portuaires du sud-ouest de la France relativement bien étudiées à ce jour: Bayonne, Bordeaux et Libourne⁵, qu'il convient toutefois de replacer auparavant dans leur environnement.

Le littoral aquitain déroule sur près de 320 kilomètres une longue façade maritime tournée vers l'Atlantique⁶. L'essentiel est constitué par une côte droite, basse, sableuse et bordée de dunes qui s'étend depuis l'embouchure de la Garonne jusqu'à celle de l'Adour. Elle fait place au sud sur une vingtaine de kilomètres, entre Biarritz et l'embouchure de la Bidassoa, à un court secteur de côte rocheuse avec des falaises taillées dans les flyschs pyrénéens. En dépit de cette large ouverture sur l'océan, l'activité portuaire et maritime ne s'est guère développée le long de cette côte. Le manque d'abris protégés des vents et des houles d'ouest – l'entrée dans la petite mer de Buch⁷ reste difficile par mauvais temps – ajouté à une navigation côtière dangereuse

² C. MARTINEZ SHAW, «La ciudad y el mar, la ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen», *Manuscrits*, t. 15, 1997, p. 257-278.

³ F. PERON et J. RIEUCAU (dir.), *Maritimité, maritimisation, littoralité, des concepts et des méthodes: La maritimité aujourd'hui*, (Paris, 25-26 novembre 1991), Paris, l'Harmattan, 1996.

⁴ M. TRANCHANT, «Les ports maritimes en France au Moyen Âge», dans *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, xxxv^e congrès de la SHMESP, (*La Rochelle, 5 et 6 juin 2004*), Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 21-31.

⁵ La documentation, beaucoup trop réduite pour Bourg, Blaye, Royan et Saint-Jean-de-Luz, ne permet pas d'étendre l'étude aux villes portuaires de moindre importance, sans même parler des petits ports associés à de modestes bourgades, telles Biarritz, Meschers, Talmont, Soulac, Macau, Lormont et Fronsac.

⁶ Le département de la Gironde compte 175 kilomètres de côtes, celui des Landes 110 et celui des Pyrénées-Atlantiques 32, soit au total 317 kilomètres.

⁷ Actuel bassin d'Arcachon.

en font un secteur redouté par les marins⁸. L'arrière-pays, pauvre et peu peuplé, dominé par les paysages de landes, à l'écart des centres de peuplement et des axes de circulation importants, contribue à l'atonie économique de cette façade maritime. Dès l'Antiquité, les activités portuaires se sont concentrées aux deux extrémités de ce littoral, à l'abri des estuaires de l'Adour et de la Gironde⁹. Le développement du semis de ports aux XII^e et XIII^e siècles a consolidé ce déséquilibre régional¹⁰. Sur la côte sud du Labourd, Saint-Jean-de-Luz et Biarritz, situés en front de mer, ne furent jamais en mesure de concurrencer Bayonne, port de fond d'estuaire qui contrôlait le trafic sur le bassin de l'Adour¹¹. Il fallut attendre le déplacement de l'embouchure de ce fleuve au début du XIV^e siècle pour que Capbreton fixe partiellement les trafics qui, jusqu'au percement d'une embouchure artificielle en 1578, ne pouvaient plus passer par Bayonne en raison de la dégradation de la navigabilité de l'Adour¹². L'estuaire de la Gironde et les cours inférieurs de la Garonne et de la Dordogne ont connu une activité économique beaucoup plus soutenue qui a été à l'origine de la création de nombreux ports d'inégale importance, associés à une petite ville ou à un bourg, à tels ceux de Royan, Meschers, Talmont¹³, Blaye, Bourg, Soulac, Macau, Lormont et Fronsac¹⁴. Néanmoins, les trafics fluviomaritimes sur la basse vallée de la Garonne et de la Dordogne étaient contrôlés respectivement par Bordeaux et par Libourne¹⁵.

⁸ D. WATERS, *The Rutter of the Sea. The Sailing Direction of Pierre Garcie*, New Haven, Londres, Yale University Press, 1967, p. 244. Pierre Garcie note à propos de l'embouchure de l'Adour: «Et sache que tout nauire qui abandonne et frappe a la couste et il frappe en gouffre tout est perdu et mort, et les corps des gens s'en vont tousiours en icelle couste et non ailleurs de tourmente si Dieu ne leur faict grace».

⁹ L. HUGOT et L. TRANOY (dir.), *Les structures portuaires de l'arc atlantique dans l'Antiquité, Aquitania*, supplément 18, Bordeaux, 2010.

¹⁰ M. BOCHACA, A. GALLICÉ, M. TRANCHANT, «La urbanización del litoral atlántico del reino de Francia en el siglo XII», dans *Los fueros de Avilés y su época, (Avilés, 6-9 octubre 2010)*, Oviedo, Real Instituto de Estudios Asturianos, 2012, p. 97-117.

¹¹ E. GOYHENECHÉ, *Bayonne et la région bayonnaise du XI^e au XV^e siècle. Études d'histoire économique et sociales*, Leioa, Université du Pays Basque, 1990.

¹² M. BOCHACA, «Bayonne et le déplacement de l'embouchure de l'Adour d'après l'enquête de 1491», dans M. BOCHACA et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007, p. 97-117.

¹³ S. PÉRISSE, *Les campagnes littorales saintongeaises à la fin du Moyen Âge (XV^e-milieu XVI^e siècles)*, thèse d'université (dactylographiée), La Rochelle, 2011, t. 2, p. 329-334.

¹⁴ M. BOCHACA, «Typologie et fonctions des ports du Bordelais (fin XV^e - début XVI^e siècle)», *Historia, Instituciones, Documentos*, t. 35, 2008, p. 63-83.

¹⁵ M. BOCHACA, «Le commerce du vin à Libourne au début du XVI^e siècle», *Revue historique et archéologique du Libournais*, t. 61, 1993, p. 29-36. Id., «Libourne au début du XVI^e siècle: espaces et pouvoirs d'une ville du Bordelais», *Annales du Midi*, t. 106, 1994, p. 333-352. Id., *Les marchands bordelais au temps de Louis XI. Espaces et réseaux de relations économiques*, Bordeaux, Ausonius, 1998. Id., «Entre marchés atlantiques et arrière-pays aquitain: le rôle d'interface d'échange de Bordeaux (vers 1460-vers 1480)» dans *Bordeaux, porte océane*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1999, p. 105-116. M. BOCHACA, B. ARÍZAGA BOLÚMBURU, J. AÑIBARRO RODRÍGUEZ, A. GALLICÉ, M. TRANCHANT, Chapitre I - Géographie portuaire de la Galice à la Bretagne méridionale à l'aube des Temps modernes, dans A. Fernandez et B. Marnot (dir.), *Les ports du golfe de Gascogne de Concarneau à la Corogne (XV^e - XXI^e siècle)*, Paris, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 19-32.

Une topographie urbaine fortement marquée par le port et ses activités

Du point de vue de leur situation par rapport à la mer, Bayonne, Bordeaux et Libourne se caractérisent tous trois comme des ports de fond d'estuaire¹⁶ ou, plus exactement, de basse vallée fluviale¹⁷. Une comparaison plus poussée permet cependant de distinguer deux types de sites portuaires: une position en *front de rivière* pour Bordeaux alors que Bayonne et Libourne se sont développés à partir d'un site de confluence. À Bordeaux, le port intérieur antique organisé autour de la Devèze, modeste étier tributaire de la Garonne, n'était plus qu'un lointain souvenir à la fin du Moyen Âge. Comblé depuis longtemps, cet espace avait été oblitéré par les constructions. Les barques accostaient encore à l'embouchure d'un autre étier, le Peugue, mais le rôle économique de ce secteur, connu sous le nom de *port des Pèlerins*, était secondaire. D'autre part, il s'intégrait dans l'ensemble du dispositif portuaire qui épousait le coude de la Garonne le long duquel Bordeaux s'étirait. Respectivement édifiés au confluent de l'Adour et de la Nive et de la Dordogne avec l'Isle, Bayonne¹⁸ et Libourne ont développé leurs activités portuaires au Moyen Âge et durant une grande partie de l'époque moderne non sur les berges de l'Adour ou de la Dordogne mais sur celles du collecteur secondaire. La Nive et l'Isle offraient un plan d'eau plus abrité et moins directement exposé aux courants de flot et de jusant que l'Adour et la Dordogne¹⁹. En 1486-1487, dans le cadre d'une enquête diligentée par le roi préalablement à la confirmation des privilèges de Libourne, la municipalité et plusieurs témoins font état de l'impétuosité de la «mer» (Dordogne) qui «mine et cave» la base des murailles: «pour ce que ladite ville est posée bas et contre la mer, laquelle deschasse lesdictes murailles et fait grands dommages»²⁰. Dans le

¹⁶ Il convient de garder présent à l'esprit que la comparaison porte sur trois villes de taille différente. Avec 175 hectares enclos et une population estimée à plus de 30 000 habitants à la fin du Moyen Âge, Bordeaux faisait figure de grande ville au regard de Libourne (32 hectares) et de Bayonne (environ 30 hectares enclos auxquels s'ajoutaient les faubourgs *extra muros* de Saint-Léon et de Tarride, tandis que le faubourg de Saint-Esprit, situé sur la rive droite de l'Adour, au débouché du pont du même nom, ne relevait pas de la juridiction municipale).

¹⁷ Situés à 25 et 38 kilomètres en amont du Bec d'Ambés, point de confluence de la Garonne avec la Dordogne à partir duquel se forme l'estuaire de la Gironde, qui débouche dans l'océan Atlantique 73 kilomètres plus au nord, Bordeaux et Libourne sont respectivement sur la basse vallée de la Garonne et de la Dordogne. Bayonne était à l'origine distant de la mer de 15 kilomètres, avant que l'embouchure de l'Adour se déplace au début du XIV^e siècle d'une quinzaine de kilomètres vers le nord.

¹⁸ M. BOCHACA et B. ARÍZAGA BOLUMBURU, «La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo XVI», *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, t. 7, 2012, p. 71-87.

¹⁹ À Bayonne, les activités portuaires migrent vers l'aval seulement au XVIII^e siècle avec l'aménagement des quais de l'Adour dans les années 1730-1780. Encore ces travaux sont-ils concomitants de la construction des quais de la Nive. Voir J. PONTET (dir.), *Histoire de Bayonne*, Toulouse, Privat, 1991, p. 112-115. À Libourne, au contraire, la construction de quais au XVIII^e siècle consacre le rôle primordial des berges de l'Isle pour l'accueil des activités portuaires.

²⁰ M. BOCHACA, F. MOUTHON, N. MOUTHON-SEPEAU, *La bastide de Libourne au lendemain de la*

cas de Bayonne, deux chaînes pouvaient être tendues afin de fermer le port en cas de danger, l'une en amont entre les tours de Sault et des Menons, l'autre en aval à partir de la tour Saint-Esprit. Les ponts Mayou et Bertaco, construits au XII^e siècle sur la Nive et reliant la cité au Bourgneuf, accentuaient la coupure. Si l'on ajoute le pont de Saint-Esprit qui, lui aussi depuis le XII^e siècle, enjambait l'Adour, ces trois ouvrages empêchaient la remontée des navires de mer et délimitaient nettement le domaine de la navigation maritime de celui de la navigation fluviale²¹.

À Bordeaux et à Libourne, aucun pont respectivement construit sur la Garonne ou sur la Dordogne et l'Isle²² ne matérialisait de façon aussi nette qu'à Bayonne la coupure entre l'espace d'activité des mariniers et celui des bateliers. Les navires de mer, portés par le courant de flot, pouvaient remonter en théorie plus loin en amont que ces deux villes. Dans la pratique, elles se sont imposées comme des points de rupture de charge au même titre que Bayonne. Les Libournais, en raison de la fondation tardive de la bastide en 1270, ont dû imposer à leurs voisins de Saint-Émilion, qui disposaient du petit port de Pierrefite situé sur la Dordogne, dans les limites de leur juridiction municipale, le chargement à Libourne des vins destinés à l'exportation depuis 2 février jusqu'à la vendange suivante²³. Bordeaux et Bayonne n'avaient pas à craindre la concurrence d'autres villes portuaires proches. Cela ne les a pas empêché de s'opposer au développement de ports secondaires qui pouvaient capter une partie des trafics à leur dépens²⁴.

Pour autant que l'on puisse en juger à partir des informations éparses glanées dans les sources écrites médiévales et les renseignements que fournit l'iconographie de l'époque moderne la géographie portuaire des trois villes étudiées présentait un certain nombre de caractéristiques communes. Celle-ci associe des éléments

guerre de Cent ans. L'organisation de l'espace urbain, Bordeaux, 1994, p. 35-36.

²¹ Un système de comporte permettait toutefois le franchement du pont Mayou et du pont Saint-Esprit. Joachim du Viers a représenté ces comportes sur sa vue de Bayonne en 1612. La comporte du pont Mayou est attestée en 1381 avec l'indication qu'elle pouvait être franchie par les navires de mer comme par ceux de rivière (*Livre des Établissements de Bayonne*, Bayonne, Imp. A. Lamaignère, 1892, n° 266, p. 217, «tot meste de nau, barche o bqchet que borra passar son nabiu per le comporte dou pont Maior»).

²² Le franchissement de la Garonne au droit de Bordeaux ainsi que celui de la Dordogne et de l'Isle devant Libourne se faisait au moyen de barques de passeurs.

²³ M. BOCHACA, «Libourne au début du XVI^e siècle», *op. cit.* (note 15), p. 333-352. Id., «L'aire d'influence de Saint-Émilion (fin XV^e-début XVI^e siècle)», *Cahiers Charles Higoumet*, n° 1, 1994, p. 49-65. Id., «Libourne et le commerce du sel dans la basse vallée de la Dordogne à la fin du Moyen Âge: enjeux et conflits», dans J.-C. HOCQUET et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Le sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, PUR, 2006, p. 235-243.

²⁴ M. BOCHACA, «El control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo XIII al XV: jurisdicciones y estructuración del espacio», dans B. ARÍZAGA BOLUMBURU et J. SOLÓRZANO TELÉCHEA (dir.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Actas del Seminario de estudios medievales de Nájera (2004), Logroño, 2005, p. 91-113. M. BOCHACA et B. ARÍZAGA BOLUMBURU, «Bayona y el control del curso inferior del Adour del siglo XV al principio del siglo XVI», dans M. I. DEL VAL VALDIVIESO (dir.), *Musulmanes y Cristianos frente al agua en las ciudades medievales*, Santander, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2008, p. 215-236.

liquides et terrestres complémentaires. En avant du port proprement dit, les navires de mer qui ne pouvaient s'approcher des installations portuaires à terre ou bien qui devaient attendre leur tour pour charger ou décharger, mouillaient dans un havre. Cet espace fluvio-maritime, supposé fournir une relative protection naturelle, est constitué à Bordeaux par le chenal profond de la Garonne qui forme un coude devant la ville et a été à l'origine de l'appellation de *port de la Lune*, élément symbolique qui figure sur les armes de Bordeaux depuis le XIV^e siècle, sous la forme d'un croissant de lune, les pointes tournées vers le haut²⁵. À Bayonne et à Libourne, les navires de mer s'ancrent respectivement dans l'Adour et dans la Dordogne, près du confluent avec la Nive dans le premier cas et celui de l'Isle dans le second, détails qui n'ont pas échappé aux observateurs avertis que furent, dans la première moitié du XVII^e siècle, les dessinateurs hollandais – et peut-être espions – Joachim du Viert et Hermann van der Hem²⁶.

Le port proprement dit était constitué par la berge du cours d'eau et les espaces compris entre celle-ci et les murs de la ville qui accueillait les activités de transbordement et de stockage des marchandises. En l'absence d'infrastructures tels que des quais, des appontements ou des instruments de levage, les navires de mer de faible tonnage et les embarcations fluviales venaient échouer à marée haute le plus haut possible contre la berge avant de décharger au moyen d'une planche jetée entre le bord du navire et la rive. Toutes les opérations de manutention se faisaient à la force des bras, en roulant les barriques, en portant à dos d'hommes les sacs et le bois, tel le merrain pour les barriques, ou encore en s'aidant d'un bayart ou bard (sorte de brancard) pour la pierre²⁷. Des charrettes tirées à des bœufs assuraient le transport vers l'intérieur de la ville ou depuis celui-ci vers le port. En 1381, la municipalité de Bayonne a formellement interdit l'amarrage des navires aux ponts Mayou et de Bertaco de crainte qu'ils n'endommagent ces infrastructures construites en bois,

²⁵ MEAUDRE DE LA POUYADE, *Les armoiries de Bordeaux*, Bordeaux, Imp. Gounouilhau, 1913, p. 12-15.

²⁶ *Archives historiques du département de la Gironde*, t. 39, *Bordeaux et la région du Sud-Ouest au temps de Louis XIII*, Bordeaux, E. Féret et Fils, 1904, pl. XI, XIV, XV, XVI et XVII (Bordeaux, H. van der Hem); pl. XXIII (Libourne, H. van der Hem); pl. XXXVI (Libourne, J. du Viert); pl. XLIII (Bayonne, J. du Viert). Pour plus de détails voir M. FAVREAU, *Hermann van der Hem, 1619-1649: un dessinateur hollandais à Bordeaux et dans le Bordelais au XVII^e siècle: catalogue raisonné des dessins*, Camiac-et-Saint-Denis, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2006, 2 vol. Id., *Les «portraits» de Bordeaux: vues et plans gravés de la capitale de la Guyenne du XVI^e au XVIII^e siècle*, Camiac-et-Saint-Denis, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2007.

²⁷ Tableaux et gravures du XVIII^e siècle et du tout début du XIX^e siècle donnent un aperçu saisissant de l'activité humaine sur le port de Bordeaux. Voir en particulier les œuvres de Claude-Joseph Vernet (*Vue du port de Bordeaux prise du côté des Salinières*, 1757 et *Vue du port de Bordeaux prise du Château-trompette*, 1759), de Nicolas Ozanne (*Le port de Bordeaux vu devant le Château-Trompette sur la Garonne*, 1776) et de Pierre Lacour (*Vue du quai des Chartrons*, 1804). Les méthodes de travail des manutentionnaires du port à la fin de l'Ancien Régime ne semblent pas avoir beaucoup changé par rapport au passé. Voir J.-P. AVISSEAU et J.-P. POUSSOU, *Illustration du vieux Bordeaux*, Avignon, Aubanel, 1990, n° 54, 57, 59 et 98.

empêchant de fait qu'on puisse charger et décharger des marchandises depuis le tablier des deux ponts²⁸.

Coincé entre la berge et la muraille urbaine, le port occupait un espace *extra muros* étroit²⁹ qui s'étirait sur près de 2 kilomètres à Bordeaux, depuis le secteur de Sainte-Croix jusqu'aux Chartrons, sur quelque 600 mètres à Bayonne pour la seule rive gauche de la Nive et sur environ 500 mètres à Libourne de la tour de Grenouiller jusqu'à la tour Neuve. S'il n'était pas lui-même enclos de murs, le port bénéficiait de la protection de la muraille et des tours de la ville qui le surplombaient. Sa sécurité a pu être renforcée par l'adjonction de chaînes destinées à interdire la navigation dans le cas de Bayonne, puis, à partir de la fin du xv^e siècle, par l'installation de canons tournés vers le fleuve dont Bordeaux avec la construction du château de Tropeyte (ou Trompette) fournit un exemple³⁰.

Alors que le port dans son ensemble constitue une entité matérielle qui marque fortement la topographie de la ville, son étirement en longueur explique l'identification par les contemporains de différents secteurs au moyen de toponymes divers. Ainsi à Bordeaux, s'égrènent le long de la Garonne, d'amont vers l'aval, les ports de Sainte-Croix, de la Grave, des Pèlerins, du Calhau, Saint-Pierre, de Tropeyte et des Chartrons. À Bayonne, en remontant le cours de la Nive, se succèdent les ports dits du Verger, Neuf, du Castet, de Suzée et de Bertaco. Il ne semble pas que cette diversité d'emplacements à Bordeaux et à Libourne recouvre une spécialisation marquée dans les activités pratiquées. La seule exception notable était le sel qui entrait dans ces deux villes à destination du grenier à sel par une porte spécifique, à laquelle ce produit avait donné son nom: la porte des Salinières à Bordeaux et la porte Salinière à Libourne³¹. En revanche, à Bayonne, un établissement municipal du 19 novembre 1306 faisait obligations aux bateaux décharger les grains au port de

²⁸ *Livre des Établissements de Bayonne, op. cit.* (note 20), n° 66, p. 216-217.

²⁹ Les aménagements entrepris à partir de la fin du xviii^e siècle et poursuivis au xix^e et au début du xx^e siècle ont eu pour effet de repousser peu à peu la ligne de rivage et de l'éloigner des anciennes fortifications tombées en désuétude.

³⁰ M. BOCHACA et N. FAUCHERRE, «*Tenir en brisde et subgection les habitants d'icelle ville*»: la construction des châteaux du Hâ et de Tropeyte à Bordeaux sous Charles VII et Louis XI», dans *Château et ville. Actes des rencontres d'archéologie et d'histoire (Périgord, 28, 29 et 30 septembre 2001)*, Bordeaux, Ausonius, 2002, p. 53-64.

³¹ J. GAUFFRETEAU, *Chronique bordelaise*, Bordeaux, 1876, t. 1 (1240 à 1599), p. 36-37. Les Bordelais célébrèrent la victoire remportée par Charles VIII à Fornoue en 1494 par la construction près du palais de l'Ombrière, face la Garonne, d'une porte ornementale appelée porte Calhau, qui existe toujours. Le chroniqueur livre à cette occasion de précieux renseignements: «et fut appelée porte *du Caillou*, parce que les navires qui venoyent à Bordeaux pour querir des vins, deschargeoint en cet endroit leur lest, qui estoit ordinairement du caillou. Tout ainsin que la porte des *Paux* fut ainsin appelée, parce qu'au devant, ou tout contre ycelle, se deschargeoit l'œuvre [piquets] appelée *paux*, pour mettre aux vignes; et celle des *Salinieres*, qui regarde les fossés de *rue Bouquiere*, heut ce nom, parce qu'au devant d'ycelle on deschargeoit, ainsin qu'on faict encorres, tout le sel qu'on porte à Bourdeaux et qu'on fait entrer en ladite ville pour y estre débité; comme celle de *la Grave* fut ainsin nommée, parce que les navires qui venoyent quérir des vins lorsque leur lest n'estoit que grave, le deschargeoyent sur le port de ladite porte».

Bertaco ou à celui de Suzée³². En 1447, la municipalité envisagea de faire construire une halle aux grains dans la rue du port de Suzée³³, tandis que le port de Bertaco, situé au débouché de la rue de la Poissonnerie, était dès le ^{xiv}^e siècle le lieu de débarquement du poisson³⁴.

En vertu du droit d'usage sur les eaux fluviales que les rois d'Angleterre, ducs d'Aquitaine, et, à leur suite, les rois de France avaient reconnu aux habitants de ces trois villes, les berges et les cours d'eaux qui accueillèrent les activités portuaires étaient considérés comme des espaces publics (*padouens*) soumis à la juridiction de la municipalité. Le cas le plus abouti est celui de Bordeaux où le maire et les jurats réglementaient les activités sur le port et, après un long conflit avec le prévôt de l'Ombrière, obtinrent en 1473 le transfert des compétences de police que celui-ci exerçait jusque-là sur le port, en particulier en matière de déchargement du lest³⁵.

Puissant moteur de l'activité économique, le port exerce un fort tropisme sur la ville. Outre le fait que le fleuve offre une protection naturelle qui autorise à percer un plus grand nombre d'ouvertures dans la muraille, le port vit en étroite osmose avec la ville qu'il dessert. La majorité des portes donnent accès au port: 12 sur 20 à Bordeaux, 6 sur 9 à Libourne et 5 sur 8 pour le *castrum* antique de Bayonne. À Bordeaux, les quartiers proches du port, tels ceux de la Rousselle et de Tropeyte, sont plus densément peuplés que ceux *devert la terra*, comme le secteur du Hâ ou les environs de l'église Sainte-Eulalie. À Bordeaux et à Libourne, on observe une forte concentration des chais et des entrepôts à proximité du port. Tous les chais recensés à Libourne lors de l'arpentage réalisé en 1459 se concentraient dans la rue des Chais – nom évocateur s'il en est – et une ruelle adjacente qui donnait sur le Grand'Port³⁶. La présence du grenier à sel à proximité d'une porte dite des Salinières renforçait la vocation d'entrepôt commercial de ce secteur de la ville. Celle-ci s'accompagne d'une forte présence de marchands dans les paroisses riveraines du fleuve, comme on peut l'observer à Bordeaux pour Saint-Michel, Sainte-Colombe, Saint-Pierre et Saint-Rémi³⁷. Faute d'informations, le phénomène est plus difficile à apprécier à Bayonne et à Libourne. S'il est encore plus malaisé de situer géographiquement les *gens de mer*, les *gens du fleuve* et autres *gens du port*, on peut postuler une proximité géographique avec le port.

³² *Livre des Établissement*, *op. cit.* (note 20), n° 128, p. 111.

³³ *Ibid.*, n° 441, p. 417.

³⁴ *Ibid.*, n° 176, p. 139.

³⁵ M. BOCHACA, *La banlieue de Bordeaux. Formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250-vers 1550)*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 104-109. Id., «El control del puerto de Burdeos», *op. cit.* (note 23), p. 101-104.

³⁶ M. BOCHACA, F. MOUTHON, N. MOUTHON-SEPEAU, *La bastide de Libourne*, *op. cit.* (note 19), p. 79-81.

³⁷ M. BOCHACA *Les marchands bordelais au temps de Louis XI*, *op. cit.* (note 15), p. 93-109. S. LAVAUD, «Les métiers dans la ville: structure socio-professionnelle des paroisses de Bordeaux à la fin du Moyen Âge», *Revue archéologique de Bordeaux*, t. 85, 1994, p. 151-157.

Métiers et activités économiques liés au port³⁸

Les métiers et les activités économiques liés au port sont dans l'ensemble mal connus faute de sources écrites suffisamment nombreuses et précises. La plupart des petites gens qui en tiraient leurs moyens de subsistance apparaissent peu dans les sources notariales. Leurs professions ne font pas systématiquement l'objet d'une réglementation municipale ou royale et, quand c'est le cas, encore faut-il que celle-ci nous soit parvenue. On peut néanmoins esquisser une typologie sur la base des informations éparses à notre disposition.

Les *gens du fleuve* formaient un groupe composite rassemblant les pêcheurs de rivière, les bateliers, les pilotes et lamaneurs qui évoluaient essentiellement en milieu fluvial et ne s'aventuraient guère en mer. Les pêcheurs de Bayonne qui exerçaient leur activité dans les eaux de l'Adour et de la Nive, aussi dénommés tilholiers en raison du type d'embarcation qu'ils employaient (tilhole), disposaient dès avant 1443-1450 de statuts approuvés par la municipalité et qui furent révisés en 1526. Ils se qualifiaient eux-mêmes de façon significative *pêcheurs de mer douce*³⁹. Ils capturaient entre autres des esturgeons et des aloses venus de la mer pour frayer dans les cours d'eau en amont de leur ville, participant ainsi à l'approvisionnement du marché urbain en poisson frais dont la vente, strictement encadrée par la municipalité, devait se faire sur le port de Bertaco. À Bordeaux, il faut faire appel à la documentation du début de l'époque moderne pour entrevoir brièvement *les pescheurz de poysson fres* au détour des rares ordonnances du maire et des jurats qui les concernent⁴⁰. Encore n'a-t-on pas l'assurance qu'il s'agissait toujours d'habitants de Bordeaux dans la mesure où une partie du poisson frais consommé dans cette ville venait par la route du pays de Buch ou pouvait être amené par des pêcheurs originaires d'autres paroisses riveraines de la Garonne ou de la Gironde⁴¹. On ne

³⁸ M. BOCHACA, «Les 'gens de mer' dans les villes portuaires de la France atlantique à la fin du Moyen Âge: l'exemple de Bayonne, Bordeaux et Libourne», dans J. A. SOLÓRZANO TELECHEA, M. BOCHACA et A. AGUIAR ANDRADE (dir.), *Gentes de mar en la Ciudad atlántica médiéval, Nájera. Encuentros internacionales del Medievo 2011*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2012, p. 45-62.

³⁹ M. BOCHACA, «Conflits autour de l'utilisation des eaux de la Nive au XVI^e siècle: l'exemple de la nasse du Luc», dans M. I. DEL VAL VALDIVIESO et J. A. BONACHÍA HERNANDO (eds), *Agua y sociedad en la Edad Media hispana (Valladolid, 4 et 5 octobre 2010)*, Granada, Editorial de la Universidad de Granada, 2012, p. 429-447. Les pêcheurs de Capbreton qui opéraient en aval de Bayonne sortaient en mer. Ceux de Biarritz et de Saint-Jean-de-Luz se risquaient en outre à capturer des baleines lorsque l'occasion d'une chasse se présentait.

⁴⁰ P. HARLÉ, *Registre du clerc de Ville - XVI^e siècle*, Bordeaux, G. Gounouilh, 1912, p. 41, établissement du 14 mai 1560 imposant aux pêcheurs de vendre leur poisson au Marché.

⁴¹ *Registres de la jurade. Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422*, Bordeaux, Imprimerie G. Gounouilh, 1883, p. 334, établissement du 14 mars 1417 ordonnant que «le poisson du pays de Buch et les lamproies soient portés au Marché pour le vendre et non dans les maisons [des particuliers]», sous peine que le poisson des contrevenants soit brûlé. Les lamproies avaient elles été pêchées dans le fleuve.

sait rien des habitants de Libourne qui pratiquaient la pêche dans l'Isle et dans la Dordogne.

Les bateliers sont mentionnés dans les textes sous le nom de couraliers, de galupiers ou de gabariers selon le type d'embarcation qu'ils employaient. Couraus et galupes étaient des navires à fond plat employés pour la navigation fluviale. La gabare, dotée quant à elle d'une quille, disposait de qualités nautiques supérieures lui permettant de naviguer dans les eaux agitées de l'estuaire de la Gironde et même de se faufiler en mer jusque sur les côtes de la Saintonge, voire au-delà pour les plus grandes d'entre elles⁴². Lors de l'enquête réalisée en 1582 pour connaître les empêchements causés par les nasses et les moulins sur l'Adour et la Nive, les couraliers de Bayonne sont parmi les témoins qui déposent à charge en demandant de façon unanime la destruction des nasses qui gênent la navigation et dont certaines ont provoqué des naufrages⁴³. Les couraliers, les gabariers et autres *mareyantz* de Bordeaux sont connus grâce aux travaux de Jacques Bernard⁴⁴. Outre le transport des marchandises sur le fleuve⁴⁵, ils assuraient aussi le transbordement des marchandises, notamment les fûts de vins, entre la berge du fleuve et les navires de mer qui restaient à l'ancre dans le chenal de la Garonne⁴⁶.

Nous sommes très mal renseignés sur les pilotes capables de prendre en charge les navires sur la Gironde, la Garonne et la Dordogne d'une part, sur l'Adour d'autre part. On ne saurait affirmer que tous aient été des habitants de Bordeaux, de Libourne ou de Bayonne. En l'absence d'encadrement strict de la fonction par les trois municipalités – nous n'avons pas non plus le moindre indice qu'elle l'ait été par le roi – du moins si on se fie au silence des sources, il est fort possible que des gens du fleuve ayant une bonne connaissance de la navigation aient pu faire office de pilote, en particulier des habitants de Royan, Meschers, Talmont, Soulac, Blaye ou Bourg. Les statuts municipaux de Libourne prévoient que le pilote (*lotinent* en gascon) qui conduisait au port de cette ville une nef, une barque ou tout autre vaisseau à quille

⁴² AD Gironde 3 E 6091, 15 mars 1473. Galhard de La Broa, marchand, affrète la gabarre nommée *la Marie* de Bordeaux, dont est maître Martin d'Espanha, sur laquelle il a chargé 15 tonneaux de vin à destination de Nantes.

⁴³ M. BOCHACA, «Conflits autour de l'utilisation des eaux de la Nive au xv^e siècle», *op. cit.* (note 37).

⁴⁴ J. BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400 – vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, t. 2, p. 457-490.

⁴⁵ K. PORCHER, «L'approvisionnement en blés et en vin des celliers de l'archevêque de Bordeaux d'après le compte de 1459-1460», dans B. ARÍZAGA BOLUMBURU et J. SOLÓRZANO TELECHEA (dir.), *Alimentar la ciudad en la Edad Media. Nájera. Encuentros internacionales del Medievo 2008*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2009, p. 362-365, l'acheminement des blés à Bordeaux au moyen du «batel des quartiers».

⁴⁶ *Livre des Coutumes*, Bordeaux, G. Gounouilhau, 1890, Tarifs des prix de services et des choses, p. 509, «Ly guabarrey de portar los vins en vendunhas et en arres deu port d'esta villa a born de nau vi deners de cada tonet, o que sia davant Bordeu per cascuna mareya». M. BOCHACA et J. MICHEAU, *Fortaney Dupuy, un marchand de Bordeaux à l'aube de la Renaissance*, Saint-Quentin-de-Baron, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, (sous presse), p. 73, 188 et 191-192. Le marchand et ses clients eurent plusieurs fois recours aux services de gabariers.

devait verser à la commune le tiers du salaire reçu pour cette tâche (art. LXIV)⁴⁷. Mais il n'est nullement établi que ce pilote soit libournais. En 1377, prétextant la sécurité de Bayonne, le maire et le conseil de ville interdirent à quiconque d'exercer *l'offici de leuman* au Boucau (embouchure de l'Adour) pour faire entrer et sortir les navires sans avoir reçu une commission de la municipalité et prêté serment⁴⁸. En plus d'une amende arbitraire, les contrevenants encouraient la perte de leur navire et de ses appareils, destinés à être brûlés publiquement à Bayonne. On peut penser dans ce cas que l'activité était réservée à des Bayonnais, mais nous ignorons si la mesure fut réellement appliquée et pendant combien de temps.

Le métier de marinier qui regroupait les maîtres de navires et les marins formant les équipages semble avoir connu un développement notable à Bayonne dès la fin du XII^e siècle. Des navires et des équipages bayonnais font partie de la flotte qui conduit Richard Cœur de Lion en Terre Sainte en 1191. En 1206-1213 les maîtres de navires se regroupèrent en une *Societas navis Baionensis* et s'engagèrent à se prêter assistance mutuelle dans l'exercice de leur métier. Au début du XIV^e siècle, une série d'ordonnances municipales régleme les relations entre maîtres, marins et propriétaires de navires⁴⁹. L'activité de fréteur, mal connue à Bordeaux et à Libourne, y était vraisemblablement moins développée qu'à Bayonne. Avec à peine 10 % de navires armés à Bordeaux, le commerce maritime de cette ville dépendait fortement de l'armement extérieur, ce qui était aussi le cas de Libourne. On observe le même clivage pour la construction et réparation navales. Secteurs importants à Bayonne qui comptait de nombreux charpentiers de navires, calfats, cordiers et fabricants d'avirons, ces activités semblent nettement moins développées à Bordeaux et à Libourne où les quelques contrats de construction conservés dans les archives notariales concernent de petites unités destinées à une navigation fluviale de type gabare ou galupe.

Les manutentionnaires étaient des auxiliaires essentiels de l'activité du port. Sans eux le chargement et le déchargement des navires ne pouvaient se faire mais aussi l'entrée et la sortie des marchandises des entrepôts privés ou publics (grenier à sel). Ceux de Libourne sont un peu mieux connus. Il s'agissait d'une part des sacquiers, appelés ainsi parce qu'ils chargeaient ou déchargeaient les sacs de sel, de blé ou de pastel. Depuis le début du XV^e siècle, ils étaient organisés en une confrérie placée sous la protection de saint Maur et de saint Blaise⁵⁰. Les statuts municipaux

⁴⁷ R. GUINODIE, *Histoire de Libourne et des autres villes et bourgs de son arrondissement*, Bordeaux, Henry Faye, 1845, t. 2, p. 401.

⁴⁸ AC Bayonne, AA3, fol. 76.

⁴⁹ M. BOCHACA et B. ARÍZAGA BOLUMBURU, «Maîtres, marins et propriétaires de navires à Bayonne à travers les ordonnances municipales du début du XIV^e siècle», dans P. STURMEL (dir.), *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2010, p. 45-53.

⁵⁰ AC Libourne, HH 12, pancarte de la confrérie avec les noms des confrères et des *confréresses*

de 1476 font état du serment qu'ils devaient prêter à la commune d'être loyaux envers le maire et de garder les droits de la ville, mais aussi de se porter «loyalement en leur office» et de faire «bonnes et loyales mesures» à l'égard des parties qu'ils servaient⁵¹. Ces mêmes statuts consacrent un article aux *rimiadors*⁵². On peut penser qu'il s'agissait des personnes chargées d'arrimer les marchandises chargées sur les navires afin d'éviter que la cargaison ne se déplace, compromettant la stabilité du navire si celui-ci était ballotté en mer par le mauvais temps. Ils devaient reverser au trésorier de la ville le cinquième du salaire perçu pour chaque opération d'arrimage. Pour Bordeaux, le *Tarif des prix des services et des choses*, qui paraît être une sorte d'édit du maximum pris par le maire et les jurats dans la deuxième moitié du XIV^e ou au début du XV^e siècle, détaille l'activité des *braymans* ou charretiers en fonction du type de manutention et du lieu où elle intervient: «*Ly breymantz, de trayre los vins deu beysset et de metre et de arumar au chay no prendran mas VI deners de cada tonet; de trayre deu chay et de metre au baysset III deners; de la riva metre au baysset III deners; de descarquar deu baysset en terra III deners; de carquar sobre los bros [char à deux roues] et descarquar et arumar a l'ostau X deners; de l'ostau a la riva XII deners*»⁵³. Il nous renseigne aussi brièvement sur le salaire des arrimeurs: «*Arrumadors no prendran mas XVII deners de cada tonnet arrumat, au plus haut*»⁵⁴. On apprend que les charpentiers de barriques pouvaient être appelés à intervenir sur les futailles chargées à bord des navires. Leur salaire, dont on peut penser qui incluait dans ce cas le déplacement depuis la terre et une intervention plus compliquée sur des fûts stockés à fond de cale, était alors majoré de moitié, le changement d'une douelle passant de 12 à 18 deniers⁵⁵. Enfin, les sacquiers ne pouvaient prendre que 4 deniers par escarte de blé déchargée et 6 deniers s'ils devaient la porter loin (*au plus lonh*) sans qu'on puisse apprécier ce que recouvrait cette mention en termes de distance⁵⁶. Plusieurs établissements de la municipalité de Bayonne réglementent l'activité des bouviers et des *braymans* (rouleurs de fûts) associés pour l'occasion dans le transport et la manutention des fûts, vides ou pleins, en particulier sur le port⁵⁷.

(XV^e siècle). La confrérie, qui avait son siège dans l'église paroissiale Saint-Jean de Libourne, fut établie en 1419 avec l'assentiment de l'archevêque de Bordeaux, David de Montferrand (*Ibid.*, HH 13).

⁵¹ R. GUINODIE, *Histoire de Libourne, op. cit.* (note 45), t. 2, p. 405.

⁵² *Ibid.*, t. 2, p. 401, «Et plus, que tot rimiador qui rimiera en nau, en barcha o en autre veysset an quilha am port de Liborna, deu pagar per lo rimiage a la vila lo cinquen deney de so que l'avandeyt rimiador aura rimiar en ladeyta nao o barcha».

⁵³ *Livre des Coutumes, op. cit.* (note 44), p. 599.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 599.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 601.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 601.

⁵⁷ *Livre des Établissements, op. cit.* (note 20), n° 180, p. 140-141, 17 mai 1326; n° 193, p. 147, 17 août 1323; n° 369, p. 333, 21 août 1353.

Le port était aussi le lieu d'exercice de nombreux officiers tels les visiteurs, les contrôleurs et autres percepteurs de taxes qui opéraient pour le compte de la municipalité ou du roi. Il s'agissait souvent des bourgeois de la ville qui prenaient à ferme ces fonctions et la perception des droits afférents. Ils exerçaient leurs prérogatives en personne ou bien par le truchement de commis et de serviteurs. Les statuts municipaux de Libourne, compilés en 1476, contiennent le serment des divers officiers de la ville. Si on met à part le cleric de ville, le trésorier et les sergents municipaux, trois des quatre autres groupes de personnes qui devaient prêter un serment annuel avaient une activité directement en relation avec le port. Il s'agissait des courtiers, des mesureurs de sel et des sacquiers⁵⁸. Le fermier de l'aunage se tenait quant à lui sur la place du marché où les halles abritaient les poids et mesures de la ville, mais la référence aux divers types de draps anglais qu'il pouvait être amené à mesurer sous-entend que son activité n'était pas totalement déconnectée du commerce maritime⁵⁹. Un mesureur municipal pour le sel apparaît au détour d'une autre disposition⁶⁰. La municipalité de Libourne percevant seulement le tiers des revenus du grenier à sel, un grenetier représentait sur place les intérêts du roi⁶¹. La commune de Bordeaux avait institué des visiteurs assermentés pour toute une série de produits et de denrées: bois de chauffage, cordage, cuir, étain, merrain, pain, pierre de taille, poisson salé, tonnellerie, tuiles, viandes⁶². Si on y ajoute la perception de taxes diverses et la volonté de faire respecter une réglementation tatillonne, entre autres sur les vins, les céréales et le pastel, il faut imaginer un intense déploiement d'activités de la part des nombreux visiteurs, mesureurs, contrôleurs et colleteurs. Une partie d'entre eux opérait directement sur le port par lequel la majorité des produits entraient et sortaient de Bordeaux. Ce petit personnel auxiliaire de la municipalité côtoyait sur le port les officiers royaux. Dans le cas de Bordeaux, il s'agissait des agents de la connétablie ou comptable chargés d'enregistrer les cargaisons des navires en vue du paiement des droits de douane ou coutumes (grande coutume et petite coutume de Bordeaux, coutumes de Blaye et de Royan), mais aussi le prévôt de l'Ombrière en charge jusqu'en 1473 de la police du port, notamment du contrôle du déchargement du lest, avant que ces prérogatives reviennent à la municipalité qui les confia au prévôt de Saint-Éloi. Il faudrait enfin ajouter le personnel de l'amirauté de

⁵⁸ R. GUINODIE, *Histoire de Libourne, op. cit.* (note 45), t. 2, p. 404-405.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 401.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 401, «*Et plus, que tota nau, barcha et tot autre veysset en quilha o sens quilha, portant sau venent a descargar o port de Liborn, deu pagar per cascun muy de sau qui se descarguera, tant per lo mesurador quant per l'eymina, cind solz bordale*».

⁶¹ M. BOCHACA, «Libourne et le commerce du sel dans la basse vallée de la Dordogne à la fin du Moyen Âge: enjeux et conflits», dans J.-C. HOCQUET et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Le sel de la Baie ... op. cit.* (note 22), p. 235-243.

⁶² On peut se faire une idée de ce petit personnel municipal à partir des index des deux volumes rassemblant les délibérations de la jurade conservées pour les années 1406-1409, 1414-1416 et 1420-1422.

Guyenne compétent en matière de sauf-conduits et pour certains litiges survenus sur mer, mais aussi celui du maire et même le Parlement qui, après sa création en 1462, connut en appel des affaires pour fait de marchandises⁶³. Si on excepte le maire de Bordeaux, logé dans un hôtel particulier dans le bourg Saint-Éloi, les autres services administratifs, judiciaires et financiers de la monarchie occupaient l'ancien palais ducal de l'Ombrière à proximité immédiate du port.

Les intermédiaires du commerce maritime, tels les notaires, les hôtes et les courtiers, sont mal connus. Les notaires du Bordelais entre le milieu du ^{xiv}^e et le milieu du ^{xvi}^e siècle ont fait l'objet d'une étude de la part de Jacques Bernard qui s'est surtout intéressé à la pratique notariale⁶⁴. On sait que certains praticiens, à l'exemple de Siméon d'Artiguemale dans les années 1460-1480 et de Jacques Turpaud dans les années 1490-1500, ont entretenu des rapports privilégiés avec les maîtres de navires et les marchands étrangers de passage à Bordeaux et qui grossissait leur clientèle, au premier rang de laquelle figuraient les marchands bordelais. Établis tous deux dans la paroisse Saint-Michel de Bordeaux, limitrophe de la Garonne, ils s'étaient fait une spécialité en matière de contrats commerciaux et maritimes (affrètements, connaissements, quittances, reconnaissances de dette, procurations...). Exploités essentiellement pour les informations économiques qu'ils livrent, entre autres, sur le commerce maritime, ces documents mériteraient d'être étudiés du point de vue des notaires afin d'éclairer les relations qu'ils entretenaient avec leur clientèle. Partiellement conservés à partir des années 1490 à Libourne, les registres des notaires ne sont guère disponibles pour Bayonne avant l'extrême fin du ^{xvi}^e siècle. Nous sommes moins bien renseignés encore sur les hôtes, les courtiers et les aubergistes qui accueillaient les marchands étrangers et facilitaient les contacts avec les marchands locaux, voire qui veillaient sur leurs intérêts (écoulement de marchandises, paiement de dettes, recouvrement de créances...) une fois que ceux-ci étaient repartis de Bordeaux⁶⁵. Ce n'est guère qu'à travers des sources normatives qu'on parvient à entrevoir leur rôle: serment des courtiers au maire et aux jurats de Bordeaux (5 août 1336), accompagné d'un règlement municipal (11 août 1336)⁶⁶; établissement réglementant l'activité des courtiers et texte de leur serment contenus

⁶³ M. BOCHACA, «Le règlement des litiges commerciaux entre bourgeois et étrangers: les juridictions compétentes pour «fait de marchandises» à Bordeaux du milieu du ^{xv}^e au milieu du ^{xvi}^e siècle», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, 2010, n° thématique, *Au risque de l'étranger: le protéger et s'en protéger dans les sociétés littorales de l'Europe atlantique au Moyen Âge et à l'Époque moderne*, p. 135-147.

⁶⁴ J. BERNARD, «Formulaires de notaires du Bordelais à la fin du ^{xv}^e siècle», *Bulletin philologique et historique*, 1958 [1959], p. 389-406. Id., *Le notariat et la pratique notariale en Bordelais (vers 1235 - vers 1520)*, thèse complémentaire pour le doctorat ès Lettres (dactylographiée), Paris, 1968.

⁶⁵ Les travaux de référence restent ceux de Michel MOLLAT, «Les hôtes et les courtiers dans les ports normands à la fin du Moyen Âge», *Revue historique de Droit français et étranger*, t. 24, 1946-1947, p. 49-67; Id., *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, Paris, SEVPEN, 1952, p. 427-431.

⁶⁶ *Livre des Coutumes*, *op. cit.* (note 44), p. 351 et 318-319.

dans les statuts municipaux de Libourne compilés en 1476⁶⁷ : deux établissements municipaux à Bayonne, l'un de 1279, l'autre du 3 avril 1322, ainsi que plusieurs procès-verbaux de réception et de prestation de serment⁶⁸.

Si on parvient tant bien que mal à brosser un tableau des métiers et des activités économiques liés plus ou moins directement au port, le caractère fragmentaire et disparate de la documentation empêche toute appréciation quantitative de la part qu'ils occupent dans l'économie urbaine. Sans doute faut-il imaginer des périodes d'intense activité, en particulier à l'automne au moment où l'on rentrait les récoltes dans la ville et où les expéditions des vins battaient leur plein, attirant à Bordeaux des dizaines de navires. Cette effervescence était entrecoupée de périodes de répit, entre autres à la fin de l'été avant les moissons et les vendanges⁶⁹. Le manque d'information ne permet pas non plus d'apprécier l'importance et la place de tel ou tel groupe dans la société urbaine ni son poids dans les institutions communales, d'autant plus que les sources sont désespérément muettes sur d'éventuelles tensions sociales.

Le port et les activités qui lui sont liées confèrent assurément à la ville portuaire des caractéristiques propres, topographiques et économiques, qui la singularisent des autres villes qui ne sont pas directement en contact avec la mer. L'idée de Carlos Martínez Shaw consistant à caractériser la ville maritime européenne, qu'elle soit médiévale ou d'Ancien Régime, ouvre la voie à des questionnements intéressants. Il faudrait y ajouter la prise en compte des spécificités sociales et culturelles, en particulier un cosmopolitisme plus poussé du fait de la présence d'étrangers (marins, marchands, voyageurs...), même si à Bayonne, Bordeaux et Libourne on ne peut pas vraiment parler de *colonies étrangères*. Le fleuve vers l'amont et la mer vers l'aval ouvraient aussi à la ville portuaire de vastes horizons d'échanges. Outre la venue sur place d'étrangers, la mobilité des propres acteurs économiques de la ville portuaire, tels les marchands, leurs commis et employés, mais aussi les maîtres et les marins, qui se déplaçaient par mer pour la conduite de leurs affaires créait les conditions d'une ouverture vers le monde extérieur, certes difficile à appréhender mais qui ne devait pas être sans influence. Autre direction possible de recherche, en quoi leur culture s'était-elle nourrie d'éléments maritimes en termes de représentations mentales et de prise en compte des risques spécifiques aux activités sur mer⁷⁰? C'est

⁶⁷ R. GUINODIE, *Histoire de Libourne*, *op. cit.* (note 45), t. 2, p. 400-401 et 405.

⁶⁸ *Livre des Établissements...*, *op. cit.* (note 20), n° 42, p. 68 et n° 43, p. 68-69.

⁶⁹ M. BOCHACA et M. TRANCHANT, «Du golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime: le déplacement par mer des hommes et des marchandises à la fin du xv^e siècle», dans *Se déplacer du Moyen Âge à nos jours. Actes du 6^e colloque européen de Calais (2006-2007)*, Calais, Société des Amis du Vieux Calais, 2009, p. 135-146.

⁷⁰ M. TRANCHANT, «La culture du risque chez les populations usagères de mers et des littoraux du Ponant (xv^e-xvii^e siècles): première approche d'une histoire à construire», *Revue d'Histoire maritime, Risque*,

dans un cadre géographique plus large et selon une perspective comparatiste plus poussée qu'il faut poursuivre l'enquête.

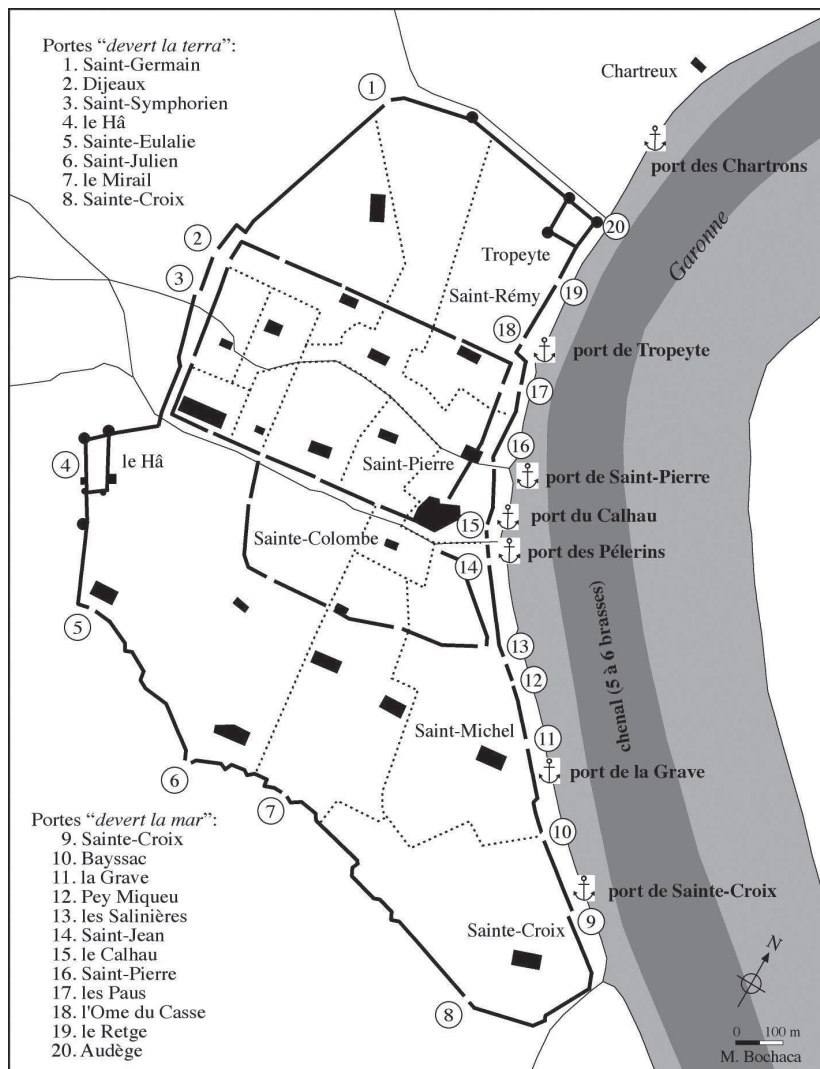


Figure 1

Bordeaux à la fin du xv^e siècle

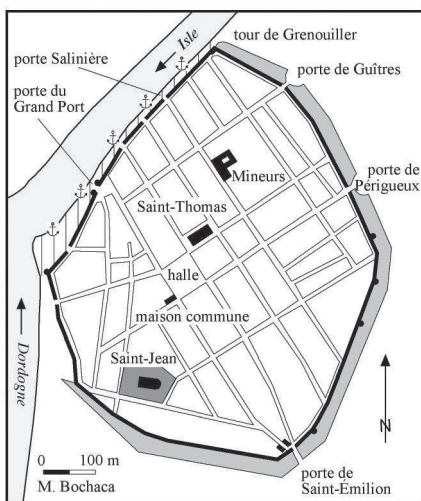
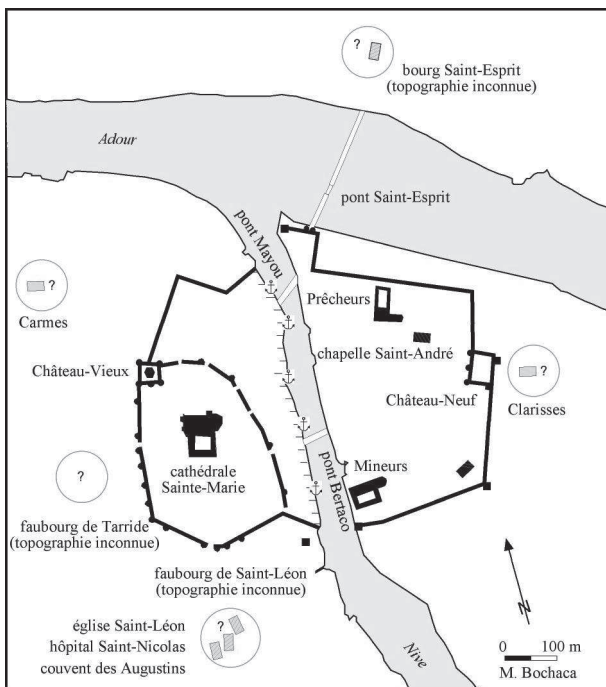


Figure 2
Bayonne et Libourne à la fin du xv^e siècle

Villes et territoires dans l'Empire à la fin du Moyen Âge: pour une approche régionale entre villes, principautés et royauté en Allemagne

Pierre Monnet

EHESS, Paris

IFHA, Francfort-sur-le-Main

Résumé

La réflexion proposée voudrait favoriser la réintroduction de l'élément urbain non pas seulement comme un facteur économique et culturel capital d'explication mais aussi comme un élément territorial et politique de régulation et d'organisation, des processus qui se font dans le contexte du Saint-Empire tantôt avec la ville, tantôt contre elle. En cela, l'élément urbain, même dominé, n'en demeure pas moins un laboratoire et un support d'expériences dans lequel puise l'État princier et royal, notamment à travers les mécanismes de ligue et d'assemblée, en matière de pratique documentaire, de législation économique, de police, d'arbitrage judiciaire, de communication. De ce point de vue, la ville est moins le lieu que la condition de l'avènement d'une modernité politique. En second lieu, la prise en compte de l'élément urbain au sein d'un jeu triangulaire entre cités, principautés et royauté souligne la fécondité de l'approche régionale pour la compréhension particulière

du Saint-Empire. Enfin, l'étude de ce cas contribue à une compréhension plus générale en offrant un point de comparaison avec d'autres expériences régionales, territoriales et urbaines en Europe, élément d'une histoire parallèle qui devient la condition d'une possible typologie des cas d'insertion variée des villes dans les organismes territoriaux sur la base du principe de l'assemblée.

Mots-clés

Saint-Empire. Royauté. Villes. Moyen Âge.

Dans la plupart des constructions monarchiques de la fin du Moyen Âge en Occident, l'évolution des territoires et les rapports de force qui se nouent au sein des institutions résultent pour une grande part d'un jeu complexe et à échelle variable entre ces trois acteurs de nature et de poids différents que sont les villes, les princes et la royauté. L'Empire n'échappe pas à cette règle¹, mais l'interaction s'opère ici selon des modalités qui font la spécificité de cet ensemble. Pour autant, cette contribution n'est pas une entrée de plus à la liste déjà bien longue des tributs versés à un prétendu *Sonderweg* ou *chemin séparé* de l'histoire allemande, mais se veut une réflexion sur la manière dont, à partir de conditions et de structures comparables, des évolutions parallèles, voire divergentes s'accomplissent. Autrement dit, il s'agit bien à partir d'éléments communs à une histoire européenne des villes² et des pouvoirs politiques et territoriaux qui les entourent et les encadrent, de relever des évolutions spécifiques qui rendent légitime et compréhensible une opération de comparaison historique³.

En tant que tel, ce modèle triangulaire d'explication politique et territoriale qui met en relation villes, principautés et royauté n'est pas neuf. Pour partie il était déjà celui que l'historiographie libérale du XIX^e siècle, en Allemagne aussi, avait mis en place en élaborant un schéma global d'interprétation, on dirait aujourd'hui un *masternarrative* ou métarécit⁴, au sein duquel la royauté allemande, débordée

¹ J. EHLERS (dir.), *Deutschland und der Westen Europas im Mittelalter*, Stuttgart, Thorbecke [Vorträge und Forschungen LVI], 2002. J. EHLERS, *Die Deutschen und das europäische Mittelalter. Das westliche Europa*, München, Siedler, 2004. Fr. REXROTH, *Deutsche Geschichte im Mittelalter*, München, Beck, 2005. B. SCHNEIDMÜLLER, St. WEINFURTER, *Heilig – Römisch- Deutsch. Das reich im mittelalterlichen Europa, Dresden*, 2006. St. WEINFURTER, *Das Reich im Mittelalter. Kleine deutsche Geschichte von 500 bis 1500*, München, 2008.

² J.-L. PINOL (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, Paris, 2003.

³ M. WERNER et B. ZIMMERMANN (dir.), *De la comparaison à l'histoire croisée*, Paris, 2004.

⁴ Fr. REXROTH (dir.), *Meistererzählungen vom Mittelalter. Epochenimaginationen und Verlaufsmuster in der Praxis mediävistischer Disziplinen*, München [Historische Zeitschrift, Beiheft 46], 2007.

à partir du XIII^e siècle par un universalisme qui la dépasse et une papauté qui, pour s'affranchir, l'attaque de front, n'aurait pas eu d'autre choix que de se reposer sur les princes et aurait manqué, ce faisant, son alliance avec les villes, peu à peu lâchées et territorialisées⁵. Il résultait d'une telle approche que, d'une part, les villes en Allemagne n'avaient pas ou seulement très partiellement pu devenir des réservoirs d'administrateurs, de juristes et de financiers au service de la couronne et que, de l'autre, la tradition culturelle et économique de la modernité bourgeoise était demeurée cantonnée à quelques îlots urbains, toujours cités en exemple, de Nuremberg à Lübeck en passant par Cologne et Francfort⁶, et n'avait pu finalement resurgir qu'au siècle de l'industrialisation mais dans un contexte politique accusant un tel retard que les villes ne purent accoucher de l'esprit démocratique qui, ailleurs, avait fini par irriguer les grandes monarchies d'Occident⁷. Dans ce schéma, l'échec urbain demeurait largement lié à celui de l'État retardé. Après 1945, tout en conservant le triangle unissant la royauté, les principautés et les villes, l'historiographie ouest-allemande (car l'examen des postulats de l'historiographie de la RDA, trop vite et pour partie injustement tombée dans l'oubli, mériterait un exposé en soi⁸), a procédé à un correctif salutaire que la structure fédérale et la reconstruction des universités dans le cadre des *Länder* ont puissamment alimenté⁹.

On s'est ainsi avisé que si l'autonomie urbaine avait certes été bridée et régionalement encadrée par les deux privilèges accordés sous Frédéric II en 1220 et 1231/1232 qui transféraient aux princes ecclésiastiques et laïques la plus grande partie des droits régaliens sur les monnaies, les douanes, les fortifications, le conduit et la haute justice¹⁰, ces mesures n'avaient pas pour autant entravé l'essor urbain ni

⁵ Pour une entrée historiographique dans le sujet: E. ISENMANN, «Reichsstadt und Reich an der Wende vom späten Mittelalter zur frühen Neuzeit», dans J. ENGEL (dir.), *Mittel und Wege früher Verfassungspolitik*, Stuttgart, 1979, p. 9-224. Voir aussi: E. ENGEL, «Bürgertum – Bürgerkampf – Bürgerstadt. Probleme beim Versuch einer Synthese deutscher Stadtgeschichte des Mittelalters», dans M. BORGOLTE (dir.), *Mittelalterforschung nach der Wende 1989*, München [Historische Zeitschrift, Beiheft 20], 1995, p. 407-426. H.-W. GOETZ, *Moderne Mediävistik. Stand und Perspektiven der Mittelalterforschung*, Darmstadt, 1999, voir en particulier «Politische und Verfassungsgeschichte», p. 153-224. Chapitres «La souveraineté royale» par J. EHLERS, dans J.-Cl. SCHMITT, O.-G. OEXLE (dir.), *Les tendances actuelles de l'histoire du Moyen Âge en France et en Allemagne*, Paris, 2002, p. 283-306.

⁶ P. MONNET, *Villes d'Allemagne au Moyen Âge*, Paris [Les médiévistes français 4], 2004.

⁷ Voir les premières pages introductives critiques de H. WINKLER, *Histoire de l'Allemagne XIX^e-XX^e siècle. Le long chemin vers l'Occident*, Paris, 2005 (traduction française de *Der lange Weg nach Westen*, München, 2000).

⁸ M. BORGOLTE (dir.), *Mittelalterforschung nach der Wende 1989* (note 5).

⁹ M. BORGOLTE (dir.), *Sozialgeschichte des Mittelalters. Eine Forschungsbilanz nach der deutschen Einheit*, München [Historische Zeitschrift, Beiheft 22], 1996. H.-W. GOETZ, *Moderne Mediävistik. Stand und Perspektiven der Mittelalterforschung* (note 5). O. OEXLE et J.-C. SCHMITT, *Les tendances récentes de la recherche en histoire médiévale en France et en Allemagne* (note 5). H.-W. GOETZ et J. JARNUT (dir.), *Mediävistik im 21. Jahrhundert. Stand und Perspektiven der internationalen und interdisziplinären Mittelalterforschung*, München, 2003.

¹⁰ Textes dans: *Deutsche Geschichte in Quellen und Darstellungen*. Bd. 1: Frühes und hohes Mittelalter 750-1250, W. HARTMANN (éd.), *Confoederatio* de 1220, p. 391-396 et *Statutum* de 1232, p. 404-409. M. PARISSÉ (dir.), *De la Meuse à l'Oder. L'Allemagne au XIII^e siècle*, Paris, Picard, 1994. W. STÜRNER,

la négociation et l'octroi de privilèges. Contrairement à l'opinion dominante, ces privilèges n'ont pas fondamentalement bradé la liberté urbaine ni vendu les villes aux princes territoriaux. Tout d'abord le roi conservait un nombre important de villes, et non des moindres, dans lesquelles il continuait d'exercer une seigneurie directe à l'origine du statut d'immédiateté des villes d'Empire¹¹, ainsi de Francfort ou de Nuremberg. D'autre part, dans leur confrontation avec leurs seigneurs évêques, toutes les villes n'ont pas perdu et certaines ont réussi à s'affranchir, origine de leur statut de villes libres, ainsi de Mayence, Cologne ou Strasbourg¹². Enfin, le dialogue en quelque sorte forcé entre villes et princes ou seigneurs locaux a conduit à l'extension du réseau secondaire urbain, facteur d'urbanisation par conséquent qui profitait également au réseau urbain premier, tandis que l'on assiste au contraire, à compter des années 1240-1250, à une multiplication des droits de marché, des premières codifications juridiques¹³, et à l'émergence d'échevinages dans les villes placées plus directement sous la tutelle des princes et seigneurs¹⁴. Les comtes, ducs, évêques et abbés avaient finalement le même intérêt que le roi lui-même vis-à-vis des villes et l'on est aujourd'hui davantage conscient du fait que les concessions royales du XIII^e siècle n'ont pas empêché un essor économique et urbain, provoquant même un maillage territorial plus étroit¹⁵. Sans forcer le trait, il est permis de dire que c'est bien des consentements accordés sous le règne de Frédéric II que date le jeu obligé entre les villes, le roi et les princes territoriaux, ce que ne nie d'ailleurs pas la grande proclamation de paix territoriale de Mayence en 1235¹⁶, dont les principes d'arbitrage entre ces trois entités demeurent valides jusqu'à la mort de Frédéric III en 1493 et donc jusqu'aux grandes réformes de l'Empire de 1495 à Worms¹⁷.

Friedrich I., Darmstadt, 1992-2000, 2 vol. O. RADER, *Das Erstaunen der Welt. Friedrich II. Ein Sizilianer auf dem Kaiserthron. Eine Biografie*, München, 2010. Voir ici pour une comparaison avec l'évolution française J.-M. MOEGLIN, *L'Empire et le royaume. Entre indifférence et fascination 1214-1500*, Lille [Histoire franco-allemande en 11 volumes, 2], 2011 (paru en version allemande sous le titre *Kaisertum und allerchristlichster König 1214 bis 1500*, Darmstadt, 2010).

¹¹ P. MORAW, «Reichsstadt, Reich und Königtum im späten Mittelalter», *Zeitschrift für historische Forschung*, 6, 1979, p. 385-424. K.-Fr. KRIEGER, *König, Reich und Reichsreform im Spätmittelalter*, München 2005.

¹² E. ISENMANN, *Die deutsche Stadt im Mittelalter 1150-1550*, Wien/Köln/Weimar, 2012.

¹³ G. DILCHER, *Bürgerrecht und Stadtverfassung im europäischen Mittelalter*, Köln/Weimar/Wien, 1996. K. BADER et G. DILCHER, *Deutsche Rechtsgeschichte. Land und Stadt im alten Europa*, Berlin, 1999. E. ISENMANN, «Ratsliteratur und städtische Ratsordnungen des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit. Soziologie des Rates – Amt und Willensbildung – politische Kultur», dans P. MONNET, O.-G. OEXLE (dir.), *Stadt und Recht im Mittelalter. La ville et le droit au Moyen Âge*, Göttingen [Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 174], 2003, p. 215-480.

¹⁴ E. ENNEN, *Die europäische Stadt des Mittelalters*, Göttingen, 1972. E. ISENMANN, *Die deutsche Stadt im Spätmittelalter*, Stuttgart, 1988. E. ENGEL, *Die deutsche Stadt des Mittelalters*, München, 1993.

¹⁵ W. HARTMANN (dir.), *Europas Städte zwischen Zwang und Freiheit. Die europäische Stadt um die Mitte des 13. Jahrhunderts*, Regensburg, 1995.

¹⁶ H. ANGERMEIER, *Königtum und Landfriede im deutschen Spätmittelalter*, München, 1966.

¹⁷ Cl. HELM et J. HAUSMANN (dir.), *1495 – Kaiser, Reich, Reformen. Der Reichstag zu Worms*, Koblenz, 1995. H. CARL, *Der Schwäbische Bund 1488-1534. Landfrieden und Genossenschaft im Übergang*

Il n'en demeure pas moins vrai cependant que l'une des conséquences indirectes du retrait de la royauté staufienne face aux villes a résidé dans la constitution des premières ligues urbaines dans l'Empire, qui se concevaient comme investies d'une fonction offensive contre les désordres, pour partie attribués à la noblesse, et palliative face aux déficiences de la royauté¹⁸. Il convient cependant de relever aussitôt que la première ligue consécutrice constituée en 1254 sur les bords du Rhin, *more lombardicarum civitatum* comme le dit l'un des textes rapportant sa fondation¹⁹, était loin de ne comprendre que des villes, même si leur nombre, jusqu'à quelque 70 deux ans plus tard (autour de Worms, Mayence, Oppenheim, Bingen, Cologne, Spire, mais aussi Aix-la-Chapelle, Lübeck et Zürich), était supérieur à celui des princes et seigneurs qui la composaient²⁰. Pour 1254, la chronique anonyme de Worms parle déjà de «60 villes situées le long du Rhin qui se sont unies sur le modèle de Worms, Mayence et Oppenheim et ont déclaré vouloir se prêter assistance en cas de besoin». Dans son principe, cette ligue présente bien des traits communs avec des unions urbaines de paix précédentes, ainsi de la première ligue des cités de la Wetteravie constituée en 1226 (Mayence, Bingen, Worms, Spire, Francfort, Gelnhausen et Friedberg) suivie des accords d'union des villes wendes autour de Lübeck et Hambourg (avec Rostock, Wismar et Greifswald) dès 1230, puis des confédérations westphalienne et saxonne de 1246 (Soest, Dortmund, Lippstadt et Goslar, Hildesheim, Brunswick)²¹, suisse entre Berne et Fribourg en Üchtland qui sont *confoederati* en 1243 mais aussi entre huit villes d'Alsace et Solothurn, Zurich, Schaffhausen et Berne en 1250, entre Metz, Verdun et Toul en 1250, entre Münster, Soest, Dortmund, Osnabrück, Minden, Paderborn et Lippstadt en 1253. Cette ligue dite du Rhin n'est rien d'autre qu'une *unio*, *communio* ou *congregatio*, un *foedus* ou *pactum* ou *compromissum*, une *liga*, *colligatio* ou *conventio* pour reprendre

vom Spätmittelalter zur Reformation, Leinfelden, 2000. M. FISCHER, *Reichsreform und «Ewiger Landfrieden». Über die Entwicklung des Fehderechts im 15. Jahrhundert bis zum absoluten Fehdeverbot von 1495*, Aalen, 2007.

¹⁸ H. MAURER (dir.), *Kommunale Bündnisse Oberitaliens und Oberdeutschlands im Vergleich*, Sigmaringen, 1987. B. KIRCHGÄSSNER et H.-P. BECHT, *Vom Städtebund zum Zweckverband*, Sigmaringen, 1994. P. MORAW, «Die Funktionen von Einungen und Bünden im spätmittelalterlichen Reich» dans V. PRESS (dir.), *Alternativen zur Reichsverfassung in der Frühen Neuzeit?*, München, 1995, p. 1-21. E. DISTLER, *Städtebünde im deutschen Spätmittelalter*, Frankfurt am Main, 2006.

¹⁹ K. RUSER (éd.), *Urkunden und Akten der oberdeutschen Städtebünde vom 13. Jahrhundert bis 1549*, Band 1: *Vom 13. Jahrhundert bis 1347*, Göttingen, 1979.

²⁰ E. ENGEL, «Städtebünde im Reich von 1226-1314 – eine vergleichende Betrachtung» dans B. TÖPFER (dir.) *Stadt und Städtebürgertum in der deutschen Geschichte des 13. Jahrhunderts*, Berlin, 1976. E. VOLTMER, «Der Rheinische Bund (1254-1256), Eine neue Forschungsaufgabe?» dans J. MÖTSCH et J. DOLLWET (dir.), *Der Rheinische Städtebund von 1254/56. Propter culturam pacis... um des Friedens willen. Katalog zur Landesausstellung in Worms, 24 Mai bis 27 Juli 1986*, Koblenz, 1986. A. BUSCHMANN, «Der Rheinische Bund von 1254-1257. Landfriede, Städte, Fürsten und Reichsverfassung im 13. Jahrhundert» dans H. MAURER (dir.), *Kommunale Bündnisse Oberitaliens und Oberdeutschlands im Vergleich*, op. cit., (note 18), p. 167-212.

²¹ J. BERNS, *Propter communem utilitatem. Studien zur Bündnispolitik der westfälischen Städte im Spätmittelalter*, Düsseldorf, 1991.

les termes latins des diplômes traduits un demi-siècle plus tard en allemand par les termes de *einung*, *bündnis* et *bund*, voire *gesellschaft* ou *freundschaft*, dont la vocation est l'établissement d'une paix territoriale («*quoniam vacat imperium et domino et rege caremus*» dit le diplôme de fondation). On retrouve ce même registre sémantique pour les villes westphaliennes en 1277 (*confederantes juramento*), pour celles de Wetteravie en 1285 (*concives fideidatione*), autant de termes latins de la confédération communale qui laissent la place vers 1300 aux *gelöbnis der freundschaft* ou *der bundnisse* de Souabe et de Rhénanie.

Le *foedus* du Rhin conclu en 1254 est prévu pour durer dix ans selon le texte du 13 juillet, dit de fondation mais dont l'original est perdu. Il parle de *sancte pacis fedus*, et pour en concrétiser le contenu s'occupe de régler les douanes, la lutte contre les bandits, et de développer les meilleurs instruments d'une entraide mutuelle au service d'une *cultura pacis et justicie observatio* placée sous la protection du Christ. Le 6 octobre 1254, afin de formuler des points laissés imprécis, une assemblée se réunit et dote la confédération d'un véritable programme. C'est un texte consensuel, établi et proclamé pour l'honneur de Dieu, de l'Église et du Saint Empire, à la tête duquel on reconnaît le roi Guillaume de Hollande. Les villes du Sud et du Nord s'y rassemblent, les riches et les pauvres sont convoqués à y adhérer, de même que les laïcs et les ecclésiastiques, les juifs, les princes et les nobles. Mais il s'agit également d'un texte offensif et programmatique: la plupart des 21 articles sont en effet consacrés à l'organisation de campagnes préventives et punitives, essentiellement tournées contre la petite noblesse mais que l'on ne nomme pas frontalement. La guerre, est-il encore écrit, ne sera déclarée qu'avec l'assentiment des villes (§ 1). Les nobles qui se montreront opposés à la paix pourront être frappés d'un blocus sur les produits de consommation, les armes et le crédit (*victualia, arma, subsidia*, § 2 et 3). La protection des villes liguées s'étendra aux paysans qui ne se rallieraient pas aux seigneurs nobles les ayant contraints à se battre contre la ligue. En échange, les villes ont dû reconnaître que chaque cité renonce à accueillir des «*cives non residentes quod vulgo appellatur paleburger*» (§ 14), c'est-à-dire les bourgeois du plat pays, non résidents mais qui bénéficiaient du droit de cité. Les articles 12, 13 et 16 organisent par ailleurs la communication écrite entre les villes par messagers interposés, fixe l'envoi de négociateurs aux assemblées, lesquels sont pourvus de pouvoirs pleins («*solemnes nuncii qui plena auctoritate perfruantur*») et protégés par la paix de la ligue («*pacem habebunt*»). Un contrôle précis est établi sur le Rhin (§ 6), de manière à empêcher la traversée aux ennemis du *Bund*, avec le projet d'une flotte de surveillance à raison de 100 navires pour les villes situées au sud de la Moselle («*civitates de Mosella usque ad Basileam*», § 20) et de 500 (!) pour celles situées au nord du fleuve. On y décide que dans chacune des cités membres, chaque

bourgeois imposé au-dessus d'un patrimoine de 5 livres de compte (converties en monnaie locale), verse un denier (*Pfennig*) de monnaie de compte par livre à une caisse centrale du *Bund* pour construire une *domus pacis*, qui n'a rien à voir avec une maison d'aumône mais est censée symboliquement concrétiser cette rencontre entre idéal urbain, fondement religieux de la communauté de paix citadine et volonté commune de faire *societas*. Il n'est pas anodin de souligner que ce terme de *domus pacis* se trouve en effet au même moment dans des documents communaux pour désigner les premiers hôtels de ville urbains²². On ne sait si le projet ne pensait qu'à une maison ou si il devait y en avoir quatre pour accueillir les quatre grandes assemblées annuelles prévues aux jours des saints patrons urbains des quatre villes déclarées chefs-lieux de la ligue (décision du 14 octobre 1255): Cologne le 6 janvier (fête des Rois mages), Mayence une semaine après Pâques, Worms le 29 juin à la saint Pierre et Paul, Strasbourg à la naissance de Marie (8 septembre).

La principale innovation de cette ligue réside bien dans le respect et l'organisation de la paix territoriale sur base très urbaine au regard des carences royales et des appétits princiers, tout en souhaitant participer aux affaires de l'Empire, la ligue disant agir pour l'empereur et le roi. L'expérience brève de 1254-1257 montre que ce sont moins le nombre, le statut, l'organisation contractuelle qui importent, bien qu'ils aient leur importance et elle n'est pas mince dans le cas de la ligue du Rhin, que bien davantage les objectifs affichés et la signification au regard d'une société royale et féodale. La rencontre entre intérêt économique, souci de la paix en période de faiblesse royale et projet politique régional dans un cadre territorial fait la ligue. On constate aussi la naissance d'un vocabulaire politique et juridique nouveau: en 1256 les décisions ou *Abschiede* de la ligue parlent, pour une ville désignant les bourgeois d'une autre cité, de *concives nostri*. Des pratiques de communication s'instaurent²³: lettres, échanges de messagers, envoi de plénipotentiaires, assemblées, *Registratur* centrale à Mayence, projet de construction d'une *domus* commune pour accueillir les envoyés et leurs archives, mise en place de pôles régionaux de communication et de circulation des nouvelles (par exemple Ratisbonne centralise les déclarations d'entrée et les pouvoirs des cités dans la ligue des villes de sa région pour éviter

²² *Mittelalterliche Rathäuser in Niedersachsen und Bremen*, Petersberg, 2003 (avec bibliographie abondante).

²³ P. MONNET, «Diplomatie et relations avec l'extérieur dans quelques villes de l'Empire à la fin du Moyen Âge», dans H. DUCHHARDT et P. VEIT (dir.), *Krieg und Frieden im Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit. Guerre et paix du Moyen Âge aux Temps Modernes*, Mainz, 2000, p. 73-101. Id., «Jalons pour une histoire de la diplomatie urbaine dans l'Allemagne de la fin du Moyen Âge», dans D. BERG, M. KINTZINGER, P. MONNET (dir.), *Außenpolitik im Mittelalter*, Bochum, 2002, p. 151-174. Id., «Courriers et messages: un réseau urbain de communication dans les pays d'Empire à la fin du Moyen Âge», dans C. BOUDREAU, C. GAUVARD, M. HÉBERT, K. FIANU (dir.), *Information et société en Occident à la fin du Moyen Âge*, Paris, 2004, p. 281-306. Id., «Pouvoir communal et communication politique dans les villes de l'Empire à la fin du Moyen Âge», *Francia*, 31/1, 2004, p. 121-139.

un déplacement coûteux et dangereux à Mayence, Cologne fait de même pour la Westphalie)²⁴. La forme de règlement des conflits fera également école: elle s'appuie sur la solidarité entre les membres, engage au secours mutuel par le respect du serment prêté d'assistance, par la mise à égalité des membres de la ligue pour régler de concert «*universas questiones per amicabilem compositionem vel per justitiam*». Reconnaissance d'une fonction d'arbitrage, justice de composition entre les membres: un nouveau principe de droit urbain s'introduit pendant cette première expérience de 1254 au sein des relations extra- et interurbaines, c'est-à-dire par essence territoriales. Pour ce faire, la ligue du Rhin s'est dotée d'un *arbitrator* élu selon les principes des coutumes et privilèges de la commune et non pas suivant les principes du droit canon: cette justice d'arbitrage comporte donc un caractère citadin et un caractère fondateur du pacte de ligue tout à la fois. L'aspect général et total de cette organisation en a fait un cas d'école, remarqué d'ailleurs par les contemporains selon les dires du chroniqueur Hermann de Niederaltaich (1200-1275) parlant vers 1260 de cette paix rhénane comme d'une «*pax optima et hactenus inaudita*» inouïe au sens étymologique du terme...

Le caractère proprement urbain des modalités d'application de cette paix conclue dès 1254 a été récemment et à raison réévalué, puisque l'on en retrouve les traits distinctifs un siècle plus tard dans les diplômes de fondation de la ligue souabe en 1376²⁵ ou de sa consoeur saxonne: confirmation des privilèges urbains fondés sur les libertés de l'Empire (voir ici le texte de la lettre de fondation de la ligue souabe de 1376 indiquant que les villes veulent demeurer «*unversetzt, unverkauft, umgeben bei unser gewöhnlichen Stand an dem Reich bleiben*»), établissement d'une caisse commune (*elemosina* disait la ligue du Rhin en 1254), institution d'une justice d'arbitrage des conflits (*amicabilis compositio, justitia*), mise en place d'une assemblée reposant sur une convocation de députés (*Boten*) selon des cercles régionaux précis (Erfurt se réservait par exemple la partie thuringienne de la Saxe et Brunswick la partie saxonne, Colmar dans la Décapole commandait à l'Alsace supérieure et Sélestat à la basse région, Mayence et Worms se partageaient quant à elles géographiquement les cercles rhénans), désignation d'un Conseil de la ligue (*colloquium, tag ou rat*), projet de contingent confédéré fixé suivant un nombre de glaives variant à proportion de la force contributive et de la démographie des

²⁴ H.-D. HEIMANN (dir.), *Kommunikationspraxis und Korrespondenzwesen im Mittelalter und in der Renaissance*, Paderborn, 1998. H. BRÄUER et E. SCHLENKRICH (dir.), *Die Stadt als Kommunikationsraum. Beiträge zur Stadtgeschichte vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert*, Leipzig, 2001. J. OBERSTE (dir.), *Kommunikation in mittelalterlichen Städten*, Regensburg, 2007. I. Chr. BECKER (dir.), *Die Stadt als Kommunikationsraum*, Ostfildern, 2011.

²⁵ H. BLEZINGER, *Der schwäbische Städtebund in den Jahren 1438-1445. Mit einem Überblick über seine Entwicklung seit 1389*, Stuttgart, 1954. H. CARL, *Der Schwäbische Bund 1488-1534. Landfrieden und Genossenschaft im Übergang vom Spätmittelalter zur Reformation*, Leinfelden, 2000.

villes liguées, constitution d'un réseau de communication et d'information pour faire connaître des cas de vol, de meurtre et d'incendie et pour prévenir de l'arrivée de troupes ennemies, prestation d'un serment fixant droits et devoirs, décisions adoptées par des votes à la majorité simple ou selon les cas des deux tiers des voix, solidarité interurbaine en cas de révolte au sein d'une ville pour porter secours au Conseil en difficulté (ce qui peut d'ailleurs être interprété comme une arme de défense aux mains des élites gouvernantes pour sauvegarder leur pouvoir, tel fut le cas à Brunswick en 1375, à Worms en 1303 et 1360, à Spire en 1327 et 1330, à Mayence en 1332 et 1430, à Strasbourg en 1334)²⁶. C'est d'ailleurs ce caractère confédéral, juré et communautaire, très inspiré de l'esprit citoyen, qui avait poussé dès 1256 les membres princiers et seigneuriaux de la ligue à s'en retirer, provoquant sa dissolution en 1257, essentiellement aussi pour que cette puissance urbaine liguée n'intervienne pas dans le jeu des élections et contre-élections royales qui durèrent de 1250 à 1273. Durant le reste du XIII^e siècle, le principe de la confédération urbaine territoriale rejoue de région en région: on en trouve les traces dans la confédération saxonne de 1292 autour de Hanovre et Lunebourg, dans la ligue wende de 1280, la ligue wetteravienne de 1285 autour de Francfort, et surtout tout au long du XIV^e siècle (ligues saxonnes de 1315 et 1324, ligue thuringienne de 1304 autour de Erfurt, Mühlhausen et Nordhausen, brandebourgeoise de 1308, du Harz en 1326, de Constance en 1317 et 1347 puis 1390 avec 17 villes, de Franconie en 1344, de Lusace en 1346 autour de Görlitz, Zittau et Kamenz, d'Alsace en 1354 autour de Hagenau et Strasbourg, de Wurtemberg en 1331 et 1340, de Souabe en 1376 avec 25 villes autour de la cité d'Ulm, du Rhin en 1381 qui, forte de 14 villes, fusionne avec celle de Souabe en 1385 pour regrouper plus de 40 villes et s'organiser face à la pression fiscale croissante de la royauté sous le règne de Wenceslas dont l'élection en qualité de roi des Romains du vivant de son père Charles IV n'avait pas coûté moins de 70.000 florins)²⁷; mais aussi tout au long du XV^e siècle (ligue saxonne de 1426 avec 18 villes, confédération wende de 1427 avec Lübeck, Hambourg, Wismar, Rostock et Stralsund, ligue franconienne de 1449, ligues des villes de Prusse en 1440 et 1446)²⁸. Ni les proclamations renouvelées de paix territoriale par la royauté, ni les interdictions royales de constitution de ligues urbaines, solennellement

²⁶ P. MONNET, «Les révoltes urbaines en Allemagne au XIV^e siècle: un état de la question», dans M. BOURIN, G. CHERUBINI, G. PINTO (dir.), *Rivolte urbane e rivolte contadine nell'Europa del Trecento*, Firenze, 2008, p. 105-153.

²⁷ E. HOLTZ, *Reichsstädte und Zentralgewalt unter König Wenzel 1376-1400*, Warendorf, 1993.

²⁸ P. MORAW (dir.), «Bündnissysteme» und «Aussenpolitik» im späteren Mittelalter, Berlin, 1988. M. ESCHER, A. HAVERKAMP, Fr. HIRSCHMANN (dir.), *Städtelandschaft – Städtenetz – zentralörtliches Gefüge*, Mainz, 2000. H. GRÄF et K. KELLER (dir.), *Städtelandschaft, réseau urbain, urban network. Städte im regionalen Kontext in Spätmittelalter und früher Neuzeit*, Köln/Weimar/Wien, 2004. L. BUCHHOLZER-RÉMY, *Une ville en ses réseaux: Nuremberg à la fin du Moyen Âge*, Paris, 2006. L. BUCHHOLZER, O. RICHARD (dir.), *Ligues urbaines et espace à la fin du Moyen Âge. Städtebünde und Raum im Spätmittelalter*, Strasbourg, 2012.

répétées dans le texte de la Bulle d'Or de 1356 proclamée par Charles IV²⁹, ne parviennent à tout à fait enrayer le mouvement: ces entraves au jurement des villes entre elles qui pourtant faisaient l'objet régulier de négociations entre les princes territoriaux et le roi étaient déjà présentes dans les octrois concédés aux princes de 1220 et 1231 («*communiones, constitutiones, colligationes seu conjurationes aliquas confederationes quibuscumque nominibus appellentur*»), puis elles sont réaffirmées à l'article 15 de la Bulle d'Or de 1356³⁰, mère de toutes les *constitutiones* impériales, et par l'article 34 de la paix d'Eger en 1389 («*der gmeinen bunde der gemeinen stette der bisher gewesen ist sull absin und sullen furbas keinen mer machen*»), dispositions reprises de nouveau par Sigismond en 1431³¹.

Ces fondations de ligues, on l'a vu, se concentrent en Suisse, en Souabe, en Saxe, en Thuringe, en Franconie, en Wetteravie et en Alsace, sans même compter la Hanse³². L'énumération des régions dans lesquelles les ligues se sont établies montre combien ce phénomène met au jour des densités territoriales régionalement variées, qui peuvent suivre, mais pas toujours, les limites des diocèses, des provinces ou des principautés (ainsi seule la moitié des villes liguées de Saxe appartiennent au duché de Saxe). La ligue est portée régionalement par des villes qui ont atteint à partir de la seconde moitié du XIII^e siècle un seuil critique de développement culturel, administratif, démographique et économique³³, principalement dans des régions telles que la Souabe, le Rhin et la Franconie qui, relativement aux moyennes du temps, connaissent une forte densité urbaine et concentrent des communautés citadines dont le gouvernement démontre une maîtrise de l'espace et de la communication. À la différence de nombreux phénomènes dans l'Empire, on ne repère pas de différence majeure dans l'organisation ou la diffusion des ligues entre le Nord et le Sud, lors même que les parties méridionale et septentrionale de l'Empire sont déjà caractérisées par des systèmes juridiques et commerciaux différents³⁴. D'autre part, la confédération liguée se crée et perdure là où préexistaient tout ensemble une forte interrelation (de coopération ou de confrontation) entre les villes et les seigneurs et un recours des villes à la protection royale, dont le reflux à compter du milieu du XIII^e siècle a justement précipité par compensation (le discours des villes

²⁹ U. HOHENSEE, M. LAWOW, M. LINDNER, M. MENZEL, O. B. RADER (dir.), *Die Goldene Bulle. Politik – Wahrnehmung – Rezeption*, Berlin, 2009.

³⁰ B. HERGEMÖLLER, *Fürsten, Herren und Städte zu Nürnberg 1355/56. Die Entstehung der Goldenen Bulle Karls IV*, Köln/Wien, 1983.

³¹ F. FAHLBUSCH, *Städte und Königtum im frühen 15. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Geschichte Sigismunds von Luxemburg*, Köln/Wien, 1983. P. HEINIG, *Reichsstädte, Freie Städte und Königtum 1389-1450*, Wiesbaden, 1983.

³² S. SELZER, *Die mittelalterliche Hanse*, Darmstadt, 2010.

³³ W. HARTMANN (dir.), *Europas Städte zwischen Zwang und Freiheit. Die europäische Stadt um die Mitte des 13. Jahrhunderts*, Regensburg, 1995.

³⁴ W. PARAVICINI (dir.), *Nord und Süd in der deutschen Geschichte des Mittelalters*, Sigmaringen, 1990.

insiste par exemple sur les principes, non appliqués, de la paix royale de Mayence en 1235) l'accélération d'un mouvement associatif transurbain de paix. Parvenues à l'apogée de leur développement au XIV^e siècle, les ligues ont échoué principalement lorsque leur institutionnalisation et leur volonté de mener une politique extérieure à l'échelle suprarégionale ont heurté les intérêts princiers et royaux: ce n'est pas en tant que *conjuratio* ou *confoederatio* même que la ligue est interdite, mais en vertu de sa relation avec le pouvoir seigneurial, princier et royal, autrement dit en vertu non seulement de la fidélité mais surtout du pouvoir de structuration spatiale que comporte la domination princière et du refus prononcé par les princes, en accord avec le roi, de reconnaître le principe et le pouvoir communaux comme une instance normative régionale ou suprarégionale de régulation. Il est bon de méditer plus longuement sur le fait que ce n'est qu'en 1495, à la diète de Worms³⁵, que l'empereur impose une paix générale d'Empire propre à ralentir puis à stopper la création de ligues, mais seulement parce que ce projet était en même temps lié à la création d'un tribunal général d'Empire et à la mise en place d'un Denier Commun, d'ailleurs versé en priorité par les villes («*in ewig tribut und servitut*» disent-elles) à hauteur de 25.000 florins dont près de la moitié est portée par Cologne, Strasbourg, Nuremberg, Ulm, Francfort, Augsbourg, qui se trouvent être à la fois des centres du grand commerce et avoir été par le passé des chevilles ouvrières des ligues régionales formées depuis le XIII^e siècle.

Cette observation reposant sur l'assemblée de 1495 introduit dans nos réflexions un élément important, celui des diètes d'Empire, qui furent un lieu primordial du dialogue, de la concertation ou de la confrontation entre villes, princes et royauté³⁶. Diètes et ligues sont d'ailleurs à ce point liées que c'est en 1255, un an après la fondation de la ligue rhénane en 1254, que Guillaume de Hollande, roi de 1248 à 1256, invite pour la première fois les villes à rejoindre une diète royale pour assurer le respect de la paix territoriale; et d'autre part, c'est dans le cadre de deux grandes diètes royales en 1415 et 1422 sous le règne de Sigismond que le roi propose aux villes libres et impériales invitées à l'assemblée de former une ligue générale des villes sous le contrôle du roi et de son capitaine d'Empire. La diète constitue tout comme les ligues un sujet particulièrement lourd dans l'historiographie allemande et a fait l'objet là aussi d'importantes modifications d'interprétation. Récemment, en effet, la participation et la contribution urbaines aux diètes, et donc par ce biais aux affaires

³⁵ H. ANGERMEIER, *Die Reichsreform 1410-1555*, München, 1984. *1495 – Kaiser Reich Reformen. Der Reichstag zu Worms*, Koblenz, 1995.

³⁶ P. MORAW, *Deutscher Königshof, Hoftag und Reichstag im späteren Mittelalter*, Stuttgart, 2002. G. ANNAS, *Hoftag – Gemeiner Tag – Reichstag. Studien zur strukturellen Entwicklung deutscher Reichsversammlungen des späten Mittelalters (1349-1471)*, 2 vol., Göttingen 2004. M. LANZINNER et A. STROHMEYER (dir.), *Der Reichstag 1486-1613: Kommunikation, Wahrnehmung, Öffentlichkeiten*, Göttingen, 2006.

de l'Empire, ont été réévaluées, grâce aussi à une production dynamique d'études consacrées à la communication urbaine. On s'est ainsi souvenu que la connaissance même des diètes médiévales par le biais des *Reichstagsakten* (qui forment sans doute avec les *Monumenta Germaniae Historica* l'une des entreprises éditoriales les plus colossales puisqu'elle démarre depuis 1859 et se poursuit de nos jours encore avec 57 tomes et plus de 150 volumes)³⁷ aurait été impossible sans la documentation urbaine, que sur les 91 diètes royales et impériales qui se sont tenues entre 1376 et 1485, seules 5 avaient vu les villes en être absentes tandis qu'elles étaient toutes présentes aux 52 diètes réunies entre 1486 et 1519, que ces assemblées se sont ouvertes et tenues dans 36 villes différentes entre 1376 et 1519³⁸, que dans un tiers des cas environ l'objet presque exclusif de ces assemblées relevait d'un sujet concret et interne concernant pour l'essentiel les relations entre les villes, les princes et la royauté en matière de douanes, de route, d'impôt, de justice, de paix régionale et de monnaie, le reste des réunions touchant à des questions plus larges (pape, guerre d'Empire, conciles, Turcs, Bourguignons, élections royales, couronnement, juifs...). Parallèlement et par conséquent, il est plus nettement apparu que les diètes étaient en vérité le principal lieu de communication et de négociation entre royauté, principautés et villes, qu'elles étaient devenues aussi, essentiellement sous le règne de Louis de Bavière de 1314 à 1347, un marché du crédit urbain accordé aux princes et au roi, et un lieu où pouvait plus facilement s'effectuer pour un certain nombre d'administrateurs et de juristes urbains le passage du service citadin au service princier et royal (de 1378 à 1450, 131 Nurembergeois passent ainsi au service de la chancellerie royale à l'occasion de diètes et services rendus pendant les assemblées)³⁹. À cette occasion, se dessinent de manière plus lisible et significative des réseaux régionaux et structurés de fidélités et de services entre élites urbaines, princes et entourage royal. À défaut de capitale d'Empire, la ville épisodique de diète devenait le lieu où s'opérait une symbiose entre ville et cour⁴⁰ qui, ailleurs, s'était sédentarisée⁴¹. D'une certaine manière, ce sont la

³⁷ H. MÜLLER, «Die Reichstagsakten und ihre Bedeutung für die europäische Geschichte», dans H. ANGERMEIER et E. MEUTHEN (dir.), *Fortschritte in der Geschichtswissenschaft durch Reichstagsaktenforschung*, Göttingen, 1988, p. 17-46.

³⁸ W. BECKER, *Über die Teilnahme der Städte an den Reichsversammlungen unter Friedrich III. 1440-1493*, Bonn, 1891.

³⁹ E. FRANZ, *Nürnberg, Kaiser und Reich. Studien zur reichsstädtischen Aussenpolitik*, München, 1930.

⁴⁰ P. MONNET, «Der Hof und die Stadt. Eine Schlussbetrachtung», dans Jan HIRSCHBIEGEL, Werner PARAVICINI, Jörg WETTLAUER (dir.), *Städtisches Bürgertum und Hofgesellschaft. Kulturen integrativer und konkurrierender Beziehungen in Residenz- und Hauptstädten vom 14. bis ins 19. Jahrhundert*, Ostfildern, 2012, S. 319-337.

⁴¹ W. BERGES, «Das Reich ohne Hauptstadt», dans *Das Hauptstadtproblem in der Geschichte. Festgabe zum 90. Geburtstag F. Meinecke*, Tübingen, 1952, p. 1-29. *Probleme der frühneuzeitlichen Stadt, vorzüglich der Haupt- und Residenzstädte, Westfälische Forschungen*, 25, 1973. Th. SCHIEDER et G. BRUNN (dir.), *Hauptstädte in europäischen Staaten*, München/Wien, 1983. Kurt ANDERMANN (dir.), *Residenzen. Aspekte hauptstädtischer Zentralität von der frühen Neuzeit bis zum Ende der Monarchie*, Sigmaringen, 1992. P. MONNET, P. BOUCHERON, D. MENJOT, «Formes d'émergence, d'affirmation et de déclin des capitales.

qualité et la densité urbaines de la diète qui permettent à l'historien de départager au sein de ces assemblées ce qui relève du *Hoftag*, de l'assemblée royale, d'un côté, et du *Reichstag*, de l'assemblée d'Empire, de l'autre, cette différence manifestant sans doute plus qu'aucune autre le dualisme⁴² qui s'est installé à la fin du Moyen Âge dans l'Empire, c'est-à-dire la non-coïncidence entre sphère (et territoire) de l'empereur d'une part et de l'Empire de l'autre⁴³.

En théorie comme dans la pratique, les diètes permettent aux villes qui y sont invitées une insertion dans l'Empire devenu au plus tard depuis la Bulle d'Or de 1356 un jeu d'équilibre territorial et régional entre les princes et le roi⁴⁴. Mais l'essentiel réside d'une part dans la question de savoir qui est invité aux diètes et, d'autre part, de qualifier le statut dont jouissent les villes qui s'y rendent. Seules les villes libres et impériales ont vocation à recevoir une convocation aux diètes au titre de l'aide et du conseil dus au seigneur: redisons-le, il ne s'agit que des villes d'Empire et des villes libres qui se sont placées sous la protection directe du roi des Romains, c'est-à-dire pour le dire autrement des villes immédiates dont le seigneur direct est le roi, qui est lui-même élu par les princes-électeurs ! Pour les villes qui y apparaissent, l'important n'est pas seulement d'en être mais d'être reconnues à la fois par les princes et le roi comme formant un *état*, un *Stand*. Tout au long de la première moitié du XV^e siècle, elles sont invitées en qualité de *merkliche Glieder des Reiches* (expression des convocations de 1422 et 1443 par exemple), c'est-à-dire en qualité de membres (au pluriel) de l'Empire (au singulier), la diète étant précisément le lieu où s'articule et se négocie la relation entre les parties et le tout comme le rappelle le texte de l'invitation à la diète de 1442 par Frédéric III pour faire adopter l'ordonnance de paix territoriale promulguée à Francfort. Même si, dès 1480, l'habitude est prise par le roi de traiter dans la diète avec les trois *curies*, soit celle des princes-électeurs, celle des princes et seigneurs laïques et ecclésiastiques et celle des villes, ce n'est qu'en 1524 que les villes se voient reconnaître en tant qu'*ordentlicher Stand im Reich*, c'est-à-dire d'*«état ordinaire de l'Empire»*, soit longtemps après que les princes-électeurs et les seigneurs laïques et ecclésiastiques se sont vus reconnaître ce droit. La distinction est capitale, car c'est à titre d'état (la diète devenant tardivement, dans le dernier tiers du XV^e siècle, une assemblée ordinaire et constitutionnelle d'états) que l'on peut participer régulièrement au *Reichsrat* et aux décisions finales qui y sont formulées et promulguées par *votum decisivum*. Par conséquent, dans notre période,

Rapport introductif », dans *Les capitales au Moyen Âge*, Paris, 2006, p. 1-43.

⁴² P. MORAW, *Von offener Verfassung zu gestalteter Verdichtung. Das Reich im späten Mittelalter 1250-1490*, Berlin, 1985.

⁴³ P. MORAW (dir.), *Deutscher Königshof, Hoftag und Reichstag im späteren Mittelalter* (note 36).

⁴⁴ P. MONNET, «De l'honneur de l'Empire à l'honneur urbain: la Bulle d'Or de 1356 et les villes dans l'Empire médiéval et moderne», dans J. CLAUSTRÉ, O. MATTÉONI, N. OFFENSTADT (dir.), *Un Moyen Âge pour aujourd'hui. Mélanges offerts à Claude Gauvard*, Paris, 2010, p. 152-160.

le droit des villes invitées aux diètes à parler au sein du *Reichsrat* est fluctuant, pour des raisons d'organisation interne car elles peinent à s'accorder entre elles pour former un état, et pour des raisons externes car les princes et le roi ont tout intérêt à jouer régionalement du rapport de forces qu'ils instaurent et entretiennent avec chaque cité séparément, laquelle est érigée en enjeu de désir ou de domination de l'un (le roi) ou des autres (les princes), ou parfois des deux à la fois. C'est la conscience de ce double handicap et de la nécessité de le surmonter qui pousse les villes à se constituer en *Städtetag*, en assemblée particulière préparatoire aux diètes⁴⁵, tout comme au fond elles avaient constitué deux siècles plus tôt des ligues à côté, voire à l'exclusion des princes et du roi. Cette assemblée particulière des villes, qui se réunit à 32 reprises entre 1471 et 1492 et dont les prodromes remontent aux tentatives de relier les ligues de Souabe et de Constance en 1438 sous la brève et faible royauté d'Albert de Habsbourg en 1438/1439, repose sur des principes qui ne sont pas sans rapport avec ceux des ligues. Tout d'abord l'assemblée des villes s'est dotée de règles de fonctionnement proches des unions urbaines (vote à majorité, caisse commune, députés urbains dotés de droits similaires...). Ensuite, elle s'occupe de questions précises liées au *gemein nuctz aller stetten*, au *bien commun de toutes les villes*, telles que la répartition de la charge fiscale réclamée par l'empereur (refonte et actualisation de la matricule urbaine), ou la sauvegarde des routes et l'organisation du *Geleit*, du conduit, spécialement sur les *Reichsstrassen*, les routes impériales. Enfin, la diète urbaine se fonde sur l'initiative de villes qui sont également des têtes de réseaux ligués et des nœuds centraux de communication, telles Ulm, Francfort, Strasbourg ou Nuremberg, qui avaient acquis cette fonction à travers la constitution des ligues aux XIII^e et XIV^e siècles comme on l'a précédemment vu, et qui ont envoyé là les députés qui ensuite siégeaient à la diète d'Empire et ont concentré le plus grand nombre de représentants habituels au sens où ils ont fréquenté plus de 4 diètes, détachant ainsi un noyau dur de 132 habitués sur les 521 députés urbains des *Städtetage* repérables entre 1485 et 1535. Cette *professionnalisation* marquant la désignation et la représentation des députés urbains à la diète des villes et lors des assemblées royales ou impériales a également favorisé la concentration des réunions des *Städtetage* sur un nombre restreint de villes qui se trouvent être situées entre Ulm et Francfort, quel que soit par ailleurs le lieu de réunion de la diète royale ou impériale. Tout comme les ligues l'avaient fait en leur temps, le *Städtetag* n'a eu de cesse de promouvoir l'idée d'une paix territoriale qui ne soit pas subordonnée au seul pouvoir princier, ce qui supposait d'une certaine manière de placer sur le même plan droit urbain et droit territorial, une équivalence que refusèrent toujours les

⁴⁵ G. SCHMIDT, *Der Städtetag in der Reichsverfassung. Eine Untersuchung zur korporativen Politik der freien und Reichsstädte in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, Stuttgart, 1984.

princes. De même, c'est au sein du *Städtetag* que les villes purent dégager entre elles le consensus sur le fait de refuser que leur contribution fiscale à l'impôt d'Empire soit assimilée à un dû, voire à une véritable dette comme les princes-électeurs poussaient le roi à le formuler. Les villes n'eurent cependant sur ces deux points jamais gain de cause, en dépit de leur souhait de faire alliance avec le roi sur la base d'une augmentation de leur contribution fiscale qui représente, au long du XV^e siècle, entre un quart et un tiers des revenus ordinaires de la couronne. Il en résulte même une nette tension entre le roi et les villes présentes à la diète, spécialement lors de la diète de Ratisbonne en 1471 où elles refusent de verser l'aide impériale (*Reichshilfe*) demandée par l'empereur pour combattre les Turcs. Cette date de 1471 est d'ailleurs décisive dans l'évolution de l'institution du *Städtetag* qui donne davantage de poids aux villes centrales, capables comme Augsbourg face à Donauwörth et Kaufbeuren ou bien Nuremberg face à Windsheim et Weissenburg ou encore Ulm face à Gmünd, Memmingen, Biberach ou Isny, de ramasser des voix au sein de leur région d'influence respective. De même cette évolution contribue-t-elle à hiérarchiser le poids et le rôle des régions urbaines au sein de l'assemblée citadine en établissant un ordre de parole et de vote qui donne la préférence au Rhin, puis à la Souabe puis à la Franconie, tandis que se confirme par ailleurs la formation de deux bancs urbains, celui du Rhin (*heyligen riches freyen rych stetten des Rheinstroms*) et celui de Souabe. De ce point de vue, le *Städtetag* a tenté de constituer une réponse, certes partielle car essentiellement limitée aux villes méridionales de l'Empire mais néanmoins plus forte que l'expérience des ligues, à la réorganisation territoriale de l'Empire au cours du dernier tiers du XV^e siècle, en tentant de rendre compatibles leur attachement aux privilèges et leur répugnance au conflit militaire d'un côté avec le levier de l'argent et le jeu des réseaux suprarégionaux du commerce et du clientélisme aux mains des élites gouvernantes des Conseils de l'autre. Devant l'accumulation des tensions entre le roi et les villes impériales entre 1471 et 1480, l'une des motions communes et fortes d'un *Städtetag* a dès lors résidé dans une rupture avec la logique régionale à laquelle obéissaient il est vrai les ligues susmentionnées: elles ont réclamé en 1486, sur la base d'un memorandum préparé sous la conduite des villes de Franconie et du Rhin réunies à Spire, d'être toutes invitées également aux diètes ou bien aucune, preuve que jusqu'à présent ce pouvoir d'invitation était laissé à la discrétion de la chancellerie royale et des princes-électeurs qui y dominaient, principe qui ne fut admis qu'en 1491. Les villes mieux organisées au sein du *Städtetag* ont également demandé que toute modification de la matricule d'Empire répartissant le fardeau fiscal soit opérée avec l'avis des villes en bloc, si ce changement de matricule affectait la répartition interne entre les cités. Pour souhaitée qu'elle fût par la plupart des grandes villes libres d'Empire, cette

présence régulière aux diètes n'en était pas moins jugée de manière ambivalente, car les cités concernées sentaient que la dimension et la nature des relations entre villes, princes et roi changeaient et elles savaient d'autre part que leur intégration dans le *Reichsrat* rendait contraignant le respect de leur engagement au sein de l'assemblée, et ce quel qu'en soit le sujet, par rapport à un XV^e siècle plus souple où au fond les villes se mobilisaient pour aller aux diètes du moment que les affaires qui y étaient abordées touchaient prioritairement à la paix territoriale, aux impôts, aux douanes ou aux monnaies. Dans le cadre d'une institutionnalisation certes tardive mais néanmoins réelle de la diète, les villes libres et impériales ont accepté d'être considérées en bloc comme un état incarnant la diète, sans parvenir à obtenir en contrepartie de cette contrainte que les idées promues au sein des ligues ou du *Städtetag* participent concrètement à la réforme de l'Empire. Surtout, dans la pratique, roi et princes continuaient d'agir à leur égard au cas par cas, en sorte que *Städtetag* et ligue n'ont jamais pu apparaître comme autre chose que des réponses négatives à des contraintes exogènes. Pour le dire autrement, la perte d'influence de l'élément urbain au sein de l'Empire et dans les affaires royales et princières provient moins des dissensions confessionnelles et des désastres guerriers du XVI^e siècle, que bien davantage d'un déséquilibre structurel déjà présent dès le milieu du XIV^e siècle, tout simplement parce que Charles IV fut sans doute le premier empereur à se conduire véritablement en prince territorial. C'est en ce sens d'ailleurs que les villes souabes liguées comprirent son rôle quand l'empereur s'allia avec les ducs Ulrich et Eberhard de Wurtemberg pour infliger le 31 mai 1377 une sévère défaite aux villes, redoublée en 1388 sous le règne du fils de Charles IV Wenceslas, forçant les autres composantes de l'Empire à agir elles-mêmes selon un rapport de forces territorial, ce que les princes avaient déjà fort bien compris, mais qui posait problème aux villes qui du coup, faute de plats pays constitués au XIII^e siècle (à la différence de ce que l'on observe en Italie), ne purent jamais se comporter en seigneuries citadines de villes-États. Pour le formuler plus précisément encore, et peut-être plus paradoxalement aussi, c'est bien parce que la royauté se régionalise et parce que l'Empire se territorialise en principautés que les villes qui, au départ, avaient plus précocement porté le principe régional d'organisation administrative, fiscale, douanier et communicationnel, se sont vues dépassées par cette même logique régionale devenue chez le roi et les princes un cadre de domination fiscale et militaire de plus en plus incompatible avec le principe de l'auto-association horizontale urbaine⁴⁶. Aux cités ne restait dès lors plus qu'à former un état de la diète, loin de l'élan des ligues et du *Städtetag*, une diète qui tendait de surcroît à établir par

⁴⁶ P. MONNET, «Le Saint-Empire entre *regnum* et *imperium*», dans F. HURLET (dir.), *Les Empires. Antiquité et Moyen Âge. Analyse comparée*, Rennes, 2008, p. 155-180.

l'institution une distance plus qu'un rapprochement entre le roi et ses villes. Cette évolution, on l'aura compris, parle admirablement pour ce qu'était devenu, aux siècles finaux du Moyen Âge, le fonctionnement constitutionnel triangulaire de l'Empire.

C'est donc essentiellement à travers ces deux *lieux et objets* historiques que furent les ligues d'une part et les diètes de l'autre que peuvent être lus les rapports entre villes, territoires et royauté à la fin du Moyen Âge⁴⁷. En cela, on le voit, l'Empire n'est pas vraiment exceptionnel. Mais pour chaque objet étudié, une spécificité urbaine et une évolution proprement régionale sont manifestes. Constituée au départ comme une union urbano-princière tolérée par le roi pour mieux assurer la paix territoriale, la ligue devient plus spécifiquement et exclusivement citadine, au point d'être combattue par les princes et le roi tout ensemble qui trouvèrent dans ce combat à la fois un terrain d'entente mais aussi un consensus d'exception pour laisser le groupe des villes royales d'Empire prospérer encore pour un temps, car elles demeuraient la colonne vertébrale du commerce et donc des ressources fiscales dont le roi et les princes avaient besoin. D'autre part, sur la base des diètes d'Empire se détache une institution là aussi spécifiquement citadine sous la forme du *Städtetag* ou diète urbaine. Dans l'un et l'autre cas, on reconnaît l'influence des principes fondamentaux de la ville: l'assemblée, le serment, la majorité, le bien commun⁴⁸, notions auxquelles il est permis d'ajouter la communication, l'écrit et la mémoire⁴⁹. Il s'en est finalement fallu de peu que ces principes d'organisation (ligue et assemblée séparée) aboutissent à générer une forme concurrente d'organisation territoriale régionale à celle que menaient parallèlement les princes et les rois dont le pouvoir dans l'Empire ne survivait qu'à la mesure de leur capacité patrimoniale et dynastique (c'est vrai des trois dynasties concurrentes de la fin du Moyen Âge sur le trône des Romains, les Luxembourg, les Wittelsbach et les Habsbourg)⁵⁰. Pourtant, le processus s'est cristallisé au bénéfice des villes et de leurs environnements régionaux restreints dans deux cas, en Suisse d'une part et dans la Hanse de l'autre. Malgré tout, même là où, au cœur de l'Empire (puisque l'on peut considérer que le modèle urbain

⁴⁷ P. JOHANEK, Fr.-J. POST (dir.), *Vielerlei Städtfe. Der Stadtbegriff*, Köln/Weimar/Wien, 2004 [Städteforschung 61].

⁴⁸ P. MONNET, «Bien commun et bon gouvernement: le traité politique de Johann von Soest sur la manière de bien gouverner une ville (Wye men wol eyn statt regyrn soll, 1495)», dans: Elodie LECUPPRE-DESJARDIN et Anne-Laure VAN BRUAENE (dir.), *De bono communi. The Discourse and Practice of the Common Good in the European City (13th-16th c.). Discours et pratiques du Bien Commun dans les villes d'Europe (XIIIe au XVe siècle)*, Turnhout, 2010, p. 89-106.

⁴⁹ P. JOHANEK (dir.), *Städtische Geschichtsschreibung im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit*, Köln/Weimar/Wien, 2000 [Städteforschung 47].

⁵⁰ Fr. RAPP, *Les origines médiévales de l'Allemagne moderne (1346-1519)*, Paris, 1989. E. SCHUBERT, *Einführung in die Grundprobleme der deutschen Geschichte im Spätmittelalter*, Darmstadt, 1992. M. PRIETZEL, *Das heilige römische Reich im Spätmittelalter*, Darmstadt, 2004. J. ROGGE, *Die deutschen Könige im Mittelalter. Wahl und Krönung*, Darmstadt, 2006.

d'organisation régionale dans le cas suisse et hanséatique est plutôt périphérique), l'État princier triomphe, il demeure assuré que du point de vue historique les villes ont été associées davantage que l'on ne le pensait jusqu'alors à l'imposition de la paix territoriale: œuvre du roi au XIII^e siècle, elle est devenue œuvre fédérative au XIV^e siècle essentiellement grâce aux villes, puis œuvre législative par les diètes au XV^e siècle, là encore avec le secours logistique et théorique des villes.

La réflexion proposée visait finalement trois objectifs. Elle entendait en premier lieu favoriser la réintroduction de l'élément urbain non pas seulement comme un facteur économique et culturel capital d'explication mais aussi comme un élément territorial et politique d'une régulation qui se fait tantôt avec la ville, tantôt contre elle, pour faire bref un laboratoire et un support d'expériences dans lequel puise l'État princier et royal, en matière de pratique documentaire, de législation économique, de police, d'arbitrage judiciaire, de législation, mais même aussi d'organisation militaire (Worms possède dès le XIII^e siècle, avant tout État princier, une caserne et un entrepôt militaires pour la défense de la ville et l'armement du contingent)⁵¹. En cela, la ville est moins le lieu que la condition de l'avènement d'une modernité politique⁵². En second lieu, la prise en compte de l'élément urbain au sein d'un jeu triangulaire souligne la fécondité de l'approche régionale pour la compréhension particulière du Saint-Empire, lequel devient à la fin de notre période *de nation germanique* pour des motifs finalement plus endogènes qu'exogènes, en sorte que nous comprenons désormais la *germanité* de cet Empire comme la revendication moderne d'un modèle régional, partagé et électif d'une royauté de principautés à l'émergence duquel les villes, bien que perdantes, ont finalement contribué. Enfin, ce cas contribue à une compréhension plus générale en offrant un point de comparaison avec d'autres expériences régionales, territoriales et urbaines en Europe, élément d'une histoire comparée qui devient la condition d'une possible typologie des cas d'insertion variée des villes dans les organismes territoriaux sur la base du principe de l'assemblée.

⁵¹ P. MONNET, «La ville et la guerre dans quelques cités de l'Empire aux XIV^e et XV^e siècles: de l'urgence immédiate à la mémoire identitaire», dans C. RAYNAUD (dir.), *Villes en guerre XIVe-XVe siècles*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2008, p. 185-223.

⁵² H. Th. GRÄF, K. KELLER (dir.), *Städtelandschaft. Réseau urbain. Urban Network*, Köln/Weimar/Wien, 2004 [Städtforschung 62].

Politiques et stratégies financières des élites urbaines aux derniers siècles du Moyen Âge: quelques questions et perspectives de recherche

Denis Menjot

Université de Lyon 2-UMR 5648/CIHAM

Résumé

La fiscalité est un des champs d'action les plus visibles de la politique des élites urbaines au Moyen Âge comme des pouvoirs monarchiques. Pour elles, il s'agit bien sûr de se doter de ressources afin de faire face aux dépenses d'intérêt général mais aussi par le prélèvement, d'une part, et la redistribution, de l'autre, d'intervenir dans la vie économique et sociale de la ville. Le choix des moyens pour atteindre ces buts, parfois contradictoires, cristallise les tensions sociales à l'intérieur des villes de sorte que les politiques financières des dirigeants résultent d'un équilibre entre désirs et possibilités. Les enjeux sont multiples: territoriaux, politiques, économiques et sociaux.

Depuis une quinzaine d'années, dans de nombreuses villes du continent européen, les travaux sur les fiscalités municipales se sont multipliés selon des problématiques renouvelées. L'objectif de cet article est de faire le point sur les apports de ces travaux sur quelques questions relatives aux politiques fiscales et aux stratégies financières des élites urbaines et de dégager quelques perspectives de recherche.

La première est celle de la mise en place de systèmes fiscaux municipaux et de ses étapes, de la légitimation de la fiscalité et de ses rapports avec la fiscalité royale ou princière. La deuxième est celle du choix des types de prélèvements et de leur combinaison, de la détermination des assiettes de l'impôt direct, de la fixation des tarifs de taxation et de la délimitation du corps des contribuables qui constituent des enjeux entre les élites dirigeantes et le commun. Avec le crédit, aussi ancien que la fiscalité du moins dans les villes de l'Italie du Nord, nous aborderons la question de la dialectique de l'emprunt et de l'impôt qui s'instaure dans un certain nombre de régions de l'Occident médiéval. Enfin, nous verrons comment la politique financière se mesure également à l'aune de l'utilisation et de la redistribution de l'argent prélevé et quels en sont les bénéficiaires.

Mots-clés

Finances. Fiscalité. Politique. Élités urbaines. Moyen Âge. Occident médiéval

La fiscalité est un des champs d'action les plus visibles de la politique des élites urbaines au Moyen Âge comme des pouvoirs monarchiques. Pour elles, il s'agit bien sûr de se doter de ressources afin de faire face aux dépenses d'intérêt général mais aussi par le prélèvement, d'une part, et la redistribution, de l'autre, d'intervenir dans la vie économique et sociale de la ville. Le choix des moyens pour atteindre ces buts, parfois contradictoires, cristallise les tensions sociales à l'intérieur des villes de sorte que les politiques financières des dirigeants résultent d'un équilibre entre désirs et possibilités. La détermination d'un type d'impôt, d'une assiette fiscale et d'un mode de perception dévoilent avec une grande précision l'action des groupes d'intérêt à l'intérieur d'une ville et les rapports avec les pouvoirs supérieurs. Les enjeux de la fiscalité sont multiples: territoriaux, politiques, économiques et sociaux.

Les études sur les finances municipales, pendant très longtemps chichement comptées et trop souvent exclusivement budgétaires, ont donné l'impression d'une très grande diversité des systèmes fiscaux des villes médiévales, même voisines et de leur évolution, *autant de villes, autant de cas* a-t-on pu écrire¹. Ces systèmes, dont la complexité et l'efficacité diffèrent grandement d'une ville à l'autre, résultent d'une série d'adaptations, de transformations et d'essais avortés ou réussis. Au-delà de leurs dissemblances apparentes qui s'expliquent par les spécificités économiques, sociales, politiques et culturelles de chaque milieu urbain, on distingue des traits communs dans leur établissement, les types de prélèvements, les formes du crédit et la dialectique entre l'emprunt et l'impôt ainsi que dans l'utilisation et la redistribution des recettes. Depuis une quinzaine d'années, dans de nombreuses villes du continent européen, les travaux sur les fiscalités municipales – comme d'ailleurs sur les fiscalités monarchiques et princières² – se sont multipliés selon des problématiques renouvelées³. L'impôt n'est plus désormais étudié seulement sous l'angle de sa finalité, couvrir les dépenses publiques et intervenir dans la vie économique et sociale. Il l'est aussi – mais encore très insuffisamment – sous l'angle de sa manifestation: la transformation des ressources privées en ressources publiques par les prélèvements et des ressources publiques en ressources privées par la redistribution, ce qui réintroduit l'individu dans l'histoire des activités financières⁴. Ces publications permettent de mettre en évidence des questions et de dégager des pistes de recherches⁵. Elles sont nombreuses et complexes, je me limiterai à quelques-unes.

¹ J. FAVIER, *Finance et fiscalité au bas Moyen Age*, Paris, SEDES, 1971.

² Sur les finances et la fiscalité monarchiques, des apports significatifs au niveau international ont été apportés dans les ouvrages collectifs désormais incontournables de R. BONNEY (dir.), *Systèmes économiques et finances publiques*, Paris, 1996 et *The Rise of the Fiscal State in Europe c. 1200-1815*, Oxford, 1999.

³ On pourra se reporter au bon bilan général de F. GARNIER, «Fiscalité et finance médiévales: un état de la recherche» *Revue historique de droit français et étranger*, 86 (3), 2008, p. 443-452; pour la Castille spécialement, à celui de Y. GUERRERO NAVARRETE, J. JARA FUENTE, J. PADILLA RODRÍGUEZ, J. SÁNCHEZ BENITO, C. SÁNCHEZ PABLO, «Fiscalidad de ámbito municipal en las dos Castillas (siglos XIV y XV: un estado de la cuestión», *Medievalismo*, n° 11, Madrid, 2001, p. 225-277; pour les villes de l'Occident méditerranéen, à la bibliographie figurant dans D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ (coord.), *La fiscalité des villes au Moyen Âge (Occident méditerranéen) 2. Les systèmes fiscaux*, Toulouse, 1999, p. 505-540.

⁴ La théorie des systèmes est ainsi appliquée à l'histoire financière par J. WAQUET, *Le grand-duché de Toscane sous les derniers Médicis: Essai sur le système des finances et la stabilité des institutions dans les anciens Etats italiens*, Ecole Française de Rome, 1990, p. 197-211, voir notamment le schéma de l'activité financière, p. 184; J. WAQUET et D. MENJOT (dir.), *Transazioni, strategie e razionalita fiscali nell'Europa medievale e moderna*, Cheiron, 24, 1996.

⁵ Chemin faisant, je signalerai en note quelques travaux qui me paraissent particulièrement importants et suggestifs parmi de nombreux autres. Je commencerai par la publication de trois importants colloques: *Corona, municipis i fiscalitat a la baixa edat mitja*, Lleida, Institut d'Estudis Ilerdencs, 1997. D. MENJOT, A. RIGAUDIÈRE, M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ (dir.), *L'impôt dans les villes de l'Occident méditerranéen (XIII^e-XV^e siècle)*, Paris, Comité pour l'Histoire Economique et Financière de la France, 2005. S. CAVACIOCCHI (éd.), *La fiscalità nell'economia europea secc. XIII-XVIII, atti della trentanovesima settimana di studi, (22-26 aprile 2007)*, Florence University Press, 2008 et deux autres, limités respectivement à la Péninsule Ibérique et à

L'établissement des systèmes fiscaux

La première question est celle de la mise en place de systèmes fiscaux municipaux et de ses étapes, de la légitimation de la fiscalité, de son acceptation, de sa gestion et de ses rapports avec la fiscalité royale ou princière.

À l'origine, les dirigeants encaissaient des revenus: cens d'immeubles en ville et de terres dans le territoire urbain, parts d'amendes et droits de bourgeoisie. Ces recettes d'origine domaniale et liées directement à leur pouvoir juridictionnel avaient pour but de contribuer à l'effort collectif de construction de l'enceinte. Mais elles étaient irrégulières, difficiles à prévoir et presque toujours insuffisantes. Dans de très nombreux cas, le prélèvement de l'impôt est rendu nécessaire d'abord et avant tout pour assurer la défense de la ville. *Ad opus castri* (pour l'oeuvre de la défense), ainsi sont justifiées les plus anciennes fiscalités urbaines en Flandre; à Liège, dès le dernier quart du XIII^e siècle, ce prélèvement est désigné par le mot *firmitas* qui fait référence également à sa fonction primitive: financer l'entretien des murailles de la ville qui constitue une charge toujours lourde, voire accablante dans certaines périodes⁶.

Contribuer à la *communis civium collecta*, comme un document de Cologne de 1154 appelle l'impôt, est un devoir pour chaque bourgeois, confirmé dans tous les droits urbains et constitue un élément fondateur de la communauté citadine. La fiscalité directe naît en même temps que la communauté urbaine pour satisfaire des besoins de celle-ci. La participation fiscale devient avec la résidence permanente, la propriété et l'honorabilité, un des éléments constitutifs du statut de *citoyen* qui se distingue de celui de simple habitant de la ville. Qui ne paie pas ou plus, perd ce droit, qui réside assez longtemps en ville en payant les taxes, l'acquiert. Le *citoyen* est un contribuable.

Les villes d'Europe Occidentale vont ainsi toutes se doter progressivement – à des dates qu'il conviendrait de préciser – d'un système fiscal, c'est-à-dire d'un ensemble de procédures d'imposition et de techniques de prélèvement qui se combinent pour que nulle source de richesse n'échappe à la ponction⁷. L'impôt, d'abord occasionnel et improvisé, devient petit à petit régulier, ses modalités de perception se précisent en même temps que s'organise une administration financière et que se mettent en place des règles de gestion plus ou moins cohérentes. C'est presque toujours le fléau de la guerre – qui frappe plus intensément l'Europe à partir de la deuxième moitié du XIII^e siècle – qui conduit partout à la généralisation de l'impôt. Vont

l'Italie septentrionale: *Finanzas y fiscalidad municipal*, Léon, Fundación Claudio Sánchez-Albornoz, 1997 et P. MAINONI (éd.), *Politiche finanziarie e fiscali nell'Italia settentrionale (secoli XIII-XV)*, Milan, Unicopli, 2001.

⁶ *La génesis de la fiscalidad municipal. Revista d'Historia Medieval*, 7, Valencia, 1996.

⁷ R. MUSGRAVE, *Fiscal systems*, Yale University Press, 1971.

s'ajouter d'autres dépenses qui vont s'alourdir au fil du temps: construction et l'entretien d'infrastructures (halles, moulins, fours, fontaines) administration et fonctionnement de la ville. Il n'y a que dans de très rares localités comme Cracovie, ou des bourgades seigneuriales de Castille comme Alba de Tormes, Huete, Alcalà de Henares, que les monopoles et les revenus domaniaux fournissent encore l'essentiel, ou une part substantielle, des ressources de la ville au XV^e siècle⁸.

Le choix de la fiscalité mise en place pour faire face à cet accroissement de dépenses reflète les grandes options politiques des élites en place. Il suscite l'hostilité des contribuables de sorte qu'il n'est pas surprenant que les comptes urbains fassent leur apparition – et en langue vernaculaire – dans bien des villes vers la fin du XIII^e siècle, et au plus tard dans le courant du XIV^e siècle, souvent sous la pression des groupes longtemps exclus du pouvoir qui exigent une gestion plus transparente et donc un contrôle de l'emploi des deniers publics. Une ordonnance du roi de France Philippe IV du 10 juillet 1279 oblige ainsi les échevins des cités flamandes à rendre compte annuellement de la gestion des finances communales. Cette reddition annuelle devient très rapidement une pratique courante dans la plupart des villes occidentales, mais avec une rigueur variable dans chacune d'elles.

Très vite, les pouvoirs supérieurs, principes et rois, se mêlent de l'affaire. Ce qui n'est pas étonnant car les finances urbaines bien développées deviennent une proie alléchante pour les seigneurs avides d'augmenter leurs revenus par le biais des aides et autres prélèvements directs ou indirects. Au combat mené à l'intérieur de la ville entre l'élite et les artisans pour élargir le contrôle des revenus urbains se mêle donc la rivalité entre ville et seigneur pour contrôler et finalement organiser le prélèvement à leur profit. Les impôts sont bien *les racines de la discorde*⁹. Par exemple, dans les anciens Pays-Bas, le processus de contrôle se manifeste de façon toujours plus prononcée au rythme des conflits politiques et sociaux qui ont jalonné l'histoire de la Flandre¹⁰. En général, le développement précoce des finances urbaines offre partout aux finances princières un laboratoire précieux. C'est en ville notamment que des experts en matière de comptabilité et de transferts financiers issus des milieux commerciaux sont disponibles, c'est en ville que des méthodes de prélèvement ont été élaborées.

Les systèmes fiscaux monarchiques et municipaux se mettent en place simultanément et constituent deux systèmes liés et concurrents dont les prélèvements

⁸ A. COLLANTES de TERAN SÁNCHEZ et D. MENJOT, «Hacienda y fiscalidad concejiles en la Corona de Castilla en la edad media» *Historia, Instituciones, Documentos*, 23, 1996, p. 213-254.

⁹ P. MAINONI, *Le radici delle discordia. Ricerche sulla fiscalità a Bergamo tra XIII e XV secolo*, Milan, Unicopli, 1997.

¹⁰ M. BOONE, «Stratégies fiscales et financières des élites urbaines dans les anciens Pays-Bas face à l'Etat burgundo-habsbourgeois» dans *L'Argent au Moyen Âge. Actes du 28^e Congrès de la SHMESP*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1998, p. 235-253.

s'additionnent pour les habitants. Dans bien des cas, les demandes de la Couronne stimulent la construction d'un système fiscal municipal; c'est notamment le cas dans la Couronne d'Aragon où les villes n'avaient pratiquement pas de finances structurées avant l'irruption de la fiscalité royale¹¹. L'incidence des prestations versés aux pouvoirs supérieurs dépend essentiellement de leur poids qu'il convient de calculer avec le plus de précision possible en tenant compte des éventuels reversements aux municipalités. Enfin, la monarchie implique les dirigeants urbains dans la gestion de l'impôt en échange de petits avantages pas toujours évidents à percevoir. Les oligarchies locales interviennent abondamment dans l'affermage, la collecte et l'administration des fonds pour la couronne¹².

L'impôt municipal pas davantage que l'impôt monarchique ne va de soi. Théologiens, juristes et confesseurs participent à la réflexion engagée autour de la théorisation du prélèvement fiscal qu'ils justifient par la *perpetua necessitas*¹³. Les grands canonistes du milieu du XIII^e siècle ont jeté les bases doctrinales du droit d'imposer des villes. En vertu de la conception corporative de la chose publique, une collectivité urbaine dépendante doit obtenir l'octroi du prince pour créer des impôts portant sur la consommation, mais peut librement recourir à la collecte pour faire face aux exigences de la *necessaria utilitas* reconnue par le droit civil¹⁴. Les dépenses sont toujours décidées et engagées au nom du bien commun, concept fondamental développé par Marsile de Padoue dans son célèbre *Defensor Pacis*¹⁵. Quand des villes décident, à partir de la fin du XIII^e siècle, d'assumer le coût élevé de la construction puis de l'entretien d'infrastructures hydriques et viaires, d'une part et d'autres services comme l'assistance et l'enseignement, dispensateurs de bien commun, d'autre part, il leur faut mettre en oeuvre de tout un système de financement pour compléter les maigres ressources domaniales de l'*universitas*. Dans la mesure où ces services et ces biens sont communs à tous, la règle s'impose que chacun doit participer à leur financement et que celui-ci doit être assuré

¹¹ M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *El naixement de la fiscalitat d'Estat a Catalunya (segles XII-XIV)*, Eumo, Biblioteca universitària, Historia, 4, 1995.

¹² Les relations entre ces deux fiscalités dans les royaumes ibériques ont fait l'objet d'un colloque, D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ (dir.), *Fiscalidad de Estado y fiscalidad municipal en los reinos hispánicos medievales*, Madrid, Casa de Velázquez, 2006.

¹³ Pour le royaume de France, L. SCORDIA, «Le roi doit vivre du sien». *La théorie de l'impôt en France (XIII^e-XV^e siècles)*, Paris Institut d'Etudes augustiniennes, 2005, éclaire parfaitement la formulation de la théorie de l'impôt et de sa justification sous l'influence des théologiens.

¹⁴ C. BILLEN, «A la recherche d'un prélèvement fiscal équitable. Pratiques, discours et porte-parole dans les Pays-Bas méridionaux (XIII^e-XIV^e siècle)» dans S. CAVACIOCCHI (éd.), *La fiscalità nell'economia*, op. cit. (note 5), p. 871-880.

¹⁵ Sur le bien commun qui a donné lieu à une abondante littérature, voir en dernier lieu E. LECUPPRE-DESJARDIN et A.-L. VAN BRUAENE, (éds.), *De Bono Communi. The Discourse and Practice of the Common Good in the European City (13th-16th.)*, Turnhout, Brepols, 2010 [*Studies in European Urban History (1100-1800)*, 22]

par la communauté toute entière, chaque membre en fonction de son état et de ses capacités étant tout naturellement invité à participer à la réalisation du bien commun de tous¹⁶. À Murcie, par exemple, l'ensemble des impôts spécifiques levés sur les produits de consommation courantes qui sont concédés par Ferdinand IV en 1305 à la ville portent le nom de *comunes* qui indique sans ambiguïté leur destination¹⁷. Les registres de délibérations des conseils de villes offrent d'intéressantes perspectives, encore peu explorées, pour l'étude du discours fiscal des autorités urbaines et des résistances à la levée de l'impôt.

Les prélèvements: modalités et enjeux de la ponction fiscale

Le choix des types de prélèvements et de leur combinaison, la détermination des assiettes et de la liquidation de l'impôt direct, la fixation des tarifs de taxation et la délimitation du corps des contribuables constituent des enjeux entre les élites dirigeantes et le commun.

L'impôt direct constitue très souvent à l'origine la principale recette fiscale des communautés d'habitants car son paiement, au même titre que la participation personnelle à des tâches collectives, apparaît comme la manifestation de l'indispensable solidarité des habitants face aux nécessités défensives et économiques? Par la suite, presque toutes les villes continuent à recourir mais inégalement et souvent extraordinairement aux prélèvements directs. Ceux-ci vont d'une simple capitation par feu jusqu'à des impôts proportionnels aux revenus et à la fortune et assis après des opérations d'estimations et d'allivrement, complexes dans les communes italiennes, les cités du Languedoc et de Catalogne, comme les livres d'estimes conservés permettent d'en juger, et un peu moins sophistiquées dans les villes d'autres régions comme la Castille.

La précocité et la technicité de l'impôt direct dans les communes italiennes s'expliquent par le fait que «les communes sont des organismes politiques nés de la confiscation des droits féodaux (à partir de la paix de Constance) qui doivent immédiatement faire face à des besoins financiers (défense du territoire, gestion du *contado*) sans commune mesure avec leur puissance réelle»¹⁸. A l'origine, il

¹⁶ C'est une évolution générale bien analysée pour le Midi de la France par A. RIGAUDIÈRE, «Donner pour le bien commun et contribuer pour les biens communs dans les villes du Midi français du XIIIe au XVe siècle» dans E. LECUPPRE-DESJARDIN et A-L. VAN BRUAENE, (éds.), *De Bono Communi... op. cit.* (note 15), p. 11-54.

¹⁷ J. TORRES FONTES, «La hacienda concejil de Murcia en el siglo XIV», *Anuario de Historia del Derecho Español*, 26, 1956, p. 741-756. D. MENJOT, «Le système fiscal de Murcie» dans *Finanzas y fiscalidad municipal, V Congreso de Estudios Medievales*, Fundación Sánchez-Albornoz, León, 1997.

¹⁸ P. BOUCHERON, «Les enjeux de la fiscalité directe dans les communes italiennes (XIII^e-XV^e siècle)

s'agit d'une capitation, mais elle est assez rapidement remplacée par un impôt de répartition proportionnelle aux moyens des contribuables que les autorités font évaluer en dressant des *estimi*. D'abord sommaires, ces registres qui sont attestés dès le XII^e siècle – en 1162-1167 à Plaisance- deviennent de plus en plus détaillés pour aboutir au célèbre *catasto fiorentin* de 1427 dans lequel on trouve la déclaration des biens et avoirs de chaque adulte masculin¹⁹. Mais si l'impôt direct occupe une grande place dans la documentation parce la détermination de son assiette est un enjeu important et que sa réalisation nécessite des opérations complexes, les historiens s'accordent maintenant pour dire qu'il est marginal dans les systèmes fiscaux des villes d'Italie centro-septentrionale. Il faut le considérer comme l'un des expédients, pas nécessairement le plus fréquent ni même le plus efficace, utilisés par les communes pour combler leurs déficits budgétaires, mais sa portée politique n'est pas proportionnelle à son efficacité économique. Il faut attendre la seconde moitié du XV^e siècle avec la constitution des Etats régionaux pour que cet impôt représente 25 à 30% des recettes des grandes capitales comme Venise, Florence ou Milan²⁰.

En Castille, à partir de la seconde moitié du XIII^e siècle et quelques décennies plus tard en Catalogne, il n'apparaît plus guère que comme une ressource extraordinaire sauf dans quelques localités à l'économie fondamentalement agraire, comme Soria, Cuenca ou Albacete. Le fait que cet impôt ne soit levé qu'occasionnellement, ne doit toutefois pas amener à conclure qu'il ne constitue qu'une recette minoritaire, du moins dans certaines villes comme Madrid où en trente ans de 1364 à 1397, il représente toujours en moyenne, 49,5% des recettes, 50% à Zamora, dans le dernier quart du XV^e siècle²¹. Dans les villes du Nord des Alpes en général, à l'exception notable de Nuremberg, les patrimoines et les revenus ne sont guère imposés que dans des situations de crises, pour aider à pallier le manque de revenus ordinaires. Les assiettes diffèrent d'une ville à l'autre, mais elles se réduisent souvent une capitation prélevée sur les individus atteignant le seuil d'imposition fixé relativement haut.

dans D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *La Fiscalité des villes au Moyen Âge*. 2, *op.cit.* (note 3), p. 152-167.

¹⁹ D. HERLIHY et C. KLAPISCH-ZUBER, *Les Toscans et leurs familles. Une étude du catasto fiorentin de 1427*, Paris, PNFSP/EHESS, 1978.

²⁰ M. GINATEMPO, «Spunti comparativi sulle trasformazioni della fiscalità nell'Italia postcomunale» dans P. MAINONI (dir.), *Politiche finanziarie e fiscali*, *op.cit.* (note 5), p. 125-220. M. GINATEMPO, «Les transformations de la fiscalité dans l'Italie ost-communale», dans D. MENJOT, A. RIGAUDIÈRE, M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ (dir.), *L'impôt dans les villes*, *op.cit.* (note 5), p. 193-215.

²¹ D. MENJOT, «La fiscalité directe dans les systèmes financiers des villes castillanes» dans D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *La Fiscalité des villes au Moyen Âge (Occident méditerranéen)*, *op.cit.* (note 3), p. 223-258.

En revanche, en Provence et en Languedoc, l'impôt communal par excellence est la taille proportionnelle levée *ad solidum et libram*, parfois perçue simultanément avec un impôt par tête, le *capage*. Ces impôts directs représentent 75,7% des recettes à Albi entre 1359 et 1398, et plus de 50% dans un tiers des exercices consulaires à Millau entre 1359 et 1457 (graphique 1). Très tôt des registres d'estimes et d'allivements sont élaborés pour estimer la richesse; dans la seconde moitié du XIV^e siècle, ils sont plus complets et plus précis et prennent le nom de *cadastres*²². *En Angleterre, où le développement précoce d'une monarchie forte avait privilégié l'éclosion d'une fiscalité performante, les Poll-tax* continuent une tradition fiscale qui prend racine dans le *hidage* levé pour la défense des *burghs* à l'époque saxonne, en passant par la tradition anglo-normande exprimé par le *domesday-book*. À partir du XIV^e siècle se met en place un système, qui va perdurer jusqu'au XVII^e siècle et qui prévoit de taxer les habitants des villes au dixième de la valeur imposable et les ruraux, au quinzième²³.

La levée d'un impôt direct, même proportionnel aux facultés contributives du contribuable, ne signifie pas pour autant que la charge soit équitablement répartie. L'estimation est, en effet, souvent grossière et arbitraire et les abattements aboutissent à une personnalisation de l'impôt²⁴. Cette forme d'imposition, traditionnellement considérée comme plus équitable, se révèle en réalité très inégalement répartie en fonction du lieu de résidence des contribuables, en ville ou dans le territoire, du statut social des habitants et des procédures d'imposition. Ce sont autant d'aspects qu'il faut analyser en profondeur pour comprendre le rejet ou l'acceptation de cet impôt dans des petites villes voisines comme, par exemple, les localités seigneuriales de Paredes de Nava et de Palencia en Castille, où, dans la première, les habitants acceptent de payer une lourde taille et, dans la seconde, ils la rejettent violemment.

Les prélèvements indirects qui grèvent les transactions, la circulation et la consommation deviennent, au plus tard au XIV^e siècle, la formule fiscale prédominante dans une large majorité de localités, même dans celles où les représentants des artisans ont réussi à se tailler une place dans le gouvernement urbain, comme dans les régions flamandes ou italiennes. Il n'est pas exagéré de penser qu'ils représentent, en moyenne, 75 à 80% des revenus urbains. Les dirigeants de Séville et de Burgos renoncent ainsi pratiquement à l'impôt direct

²² M. HEBERT, «Le système fiscal des villes de Provence 'XIV^e-XV^e siècle)» dans D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *La Fiscalité des villes au Moyen Âge*, op. cit., (note 3), p. 57-82.

²³ M. OMROD, «Urban communities and royal finance in England during the later Middle Ages» dans *Corona, municipis*, op.cit. (note 5), p. 45-60.

²⁴ On en a un exemple pour une ville moyenne du Languedoc, Saint-Flour, parfaitement analysé par A. RIGAUDIÈRE, *L'assiette de l'impôt direct à la fin du XIV^e siècle. Le livre d'estimes des consuls de Saint-Flour pour les années 1380-1385*, Paris, Presses universitaires de France, 1977.

au profit de la levée d'accises sur les produits de consommation courante jusqu'au milieu du XV^e siècle. Ces impôts sont ordinaires et/ou extraordinaires car des dépenses imprévues et immédiates sont souvent financées par une surtaxe sur la consommation d'un ou plusieurs produits. Ils sont complexes et divers du fait qu'ils frappent presque tous les aspects de l'activité économique, que les taux appliqués, *ad valorem* ou spécifiques ou parfois une combinaison des deux types, varient beaucoup et que tous les habitants ne sont pas égaux devant eux. Ainsi dans certaines localités, les citoyens bénéficient de régimes spéciaux, de dégrèvements, voire d'exemptions de certains droits d'octroi. La taxation favorise aussi certains groupes. Ainsi, par exemple, à Séville, l'huile est faiblement taxée car il s'agit de la principale source de revenus de l'aristocratie sévillane, propriétaire de vastes oliveraies exploitées en faire-valoir direct et dont les membres monopolisent le conseil.

On comprend pourquoi ces impôts, pourtant, par nature, plus indolores et donc moins palpables, sont souvent très impopulaires et contestés dans de nombreuses villes comme l'attestent les surnoms peu flatteurs du genre *maltôte*, *ongeld*, *mala pecunia*, *ungeld*, sous lesquels elles sont souvent désignées et les manifestations de mécontentement du *commun* à leur égard. Ces dernières montrent à quel point les contemporains sont conscients du fait que les taxations indirectes ont un caractère fondamentalement injuste en frappant pareillement riches et pauvres sans tenir compte de leurs moyens d'autant qu'elles taxent souvent fortement les produits de consommation courante comme la viande, le poisson ou le vin.

Pour expliquer la domination de cette forme d'imposition, il faut tenir compte aussi du fait que ces accises sont habituellement mises à ferme au plus offrant. Or ce mode de perception répond aussi bien aux possibilités administratives des villes qu'aux stratégies sociales des élites au pouvoir, désireuses d'augmenter leur emprise sur la gestion publique et de maintenir un profit dont les pratiques mènent facilement à la corruption et au détournement de fonds. Par ailleurs, dans les anciens Pays-Bas, comme en Castille ou dans les communes italiennes, la préférence pour une fiscalité sur la consommation à l'intérieur des remparts coïncide souvent dans le territoire avec un prélèvement par feu, proportionnel ou non aux revenus agraires. Les élites urbaines s'octroient ainsi le privilège d'être dans les deux cas parmi les moins taxés, les accises urbaines ne les touchant pas davantage que les classes inférieures, tandis que leurs propriétés hors des remparts échappent à une taxation trop lourde grâce à des abattements.

Le crédit et la dialectique de l'emprunt et de l'impôt

Le recours au crédit est aussi ancien que la fiscalité du moins dans les villes de l'Italie du Nord, où il est attesté dès la seconde moitié du XII^e siècle²⁵. Les villes ont commencé à s'endetter dès qu'elles ont eu la capacité juridique pour le faire, c'est-à-dire qu'elles ont été autorisées à contracter des emprunts sur leurs propres biens ou revenus. Un fort endettement permanent, consolidé sur les revenus communaux est l'un des traits les plus marquants des finances des grandes cités italiennes et de bien des villes catalanes, valenciennes, françaises, flamandes, hollandaises et allemandes. Pour faire face aux demandes royales et ou à leurs besoins propres, principalement défensifs, les villes, dans un premier temps, se sont adressées aux habitants, en leur imposant des prêts, remboursables ou non. Ensuite, ou parallèlement, les prêts forcés ont été accompagnés et finalement remplacés par des prêts à intérêt (*mutua*) concédés volontairement par les habitants plus aisés ou par des prêteurs spécialisés, juifs et marchands, italiens principalement. Finalement, pour faire face à l'escalade des dépenses militaires, des exigences royales, du développement des appareils d'Etat, la dette à court terme a laissé place à une dette consolidée qui nécessite la création et l'établissement d'une fiscalité avec des recettes régulières permettant le paiement des intérêts et garantissant la concession de nouveaux crédits. C'est le cas du moins dans la Couronne d'Aragon avec la municipalisation et la consolidation des *imposicions*, fiscalité qui a favorisé à son tour dans les dernières décennies du XIV^e siècle le développement de la comptabilité municipale avec des trésoreries spécialisées²⁶.

La dette publique permet aux villes d'obtenir des sommes importantes sans l'obligation de les rembourser à court terme. Cela explique qu'elle soit très répandue et qu'on la rencontre dès le moment où les comptes urbains sont disponibles, en général dans la seconde moitié du XIII^e siècle, en Flandre, en France du Nord et dans les pays d'Empire. Elle se répand ensuite au cours du XIV^e siècle, dans

²⁵ C'est un sujet très travaillé depuis quelques années et qui a fait l'objet de nombreuses études. Je renvoie à la synthèse sur la question de la dette accompagnée d'une bibliographie européenne de A. FURIO, «La dette dans les dépenses municipales» dans D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *La Fiscalité des villes au Moyen Âge (Occident méditerranéen)*, t. 3, *La redistribution de l'impôt*, Toulouse, Privat, 2002, p. 321-350. Quelques autres travaux me paraissent importants A. FURIO, «Deuda pública e intereses privados. Finanzas y fiscalidad municipales en la Corona de Aragón», *Edad Media. Revista de Historia*, Universidad de Valladolid, 2, 1999, p. 35-79; M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ (coord.), *El món del crèdit a la Barcelona medieval, Barcelona Quaderns d'Historia*, 13, Barcelone, 2007; les quatre premiers articles situent Barcelone dans le contexte européen. M. BOONE, K. DAVIDS, P. JANSSENS (dir.) *Urban public debts: Urban government and the market for annuities in Western Europe (14th-18th centuries)*, Turnhout, Brepols, 2003, [Studies in European Urban History (1100-1800)]; M. GINATEMPO, *Prima del debito. Finanziamento della spesa pubblica e gestione del deficit nelle grandi città toscane (1200-1350)*, Florence, 2000.

²⁶ M. TURULL, «La hacienda municipal y la tributación directa en Cataluña durante le Edad media. Planteamiento general», *Revista de Hacienda Autonómica y Local*, vol. 22, Madrid, 1992, p. 9-80.

l'Italie communale, en Provence, en Catalogne et dans le royaume de Valence, qui s'étaient d'abord tournés vers la fiscalité pour subvenir à leurs besoins financiers. Elle n'est pas un signe de gabegie comme l'ont longtemps affirmé les historiens. Elle permet d'utiliser l'épargne des bourgeois fortunés de la ville, sans qu'ils aient l'impression de payer un impôt supplémentaire, et en plus d'attirer des fonds en provenance d'autres villes. Pour les acheteurs de rentes, la perspective d'acquiescer un revenu fixe a dû jouer un rôle décisif, comme en témoignent les nombreuses et souvent longues listes d'acheteurs de rentes dans les comptes de la plupart des villes. En fait, plutôt que comme une opération de crédit, cette nouvelle formule se présentait comme l'achat-vente d'une rente périodique (les intérêts), constituée sur des biens déterminés (le patrimoine et les rentrées des finances municipales), par un prix (le capital) proportionnel à la chose vendue. Sur le plan social, en achetant une rente, dont le prix d'achat sert presque exclusivement à payer les impôts ou les amendes au prince, le citoyen devient actionnaire.

La dette publique peut prendre deux formes, celle de rentes dites perpétuelles (héréditaires ou constituées: *censals, geldkauf, zinskauf*) et remboursables seulement à la demande de l'emprunteur et celle de rentes viagères (*violaris, lybdind, leibgeding*). Le taux d'émission (et de rachat) est de 9% à la fin du XIV^e et d'environ 4 à 5% – 7,14% en Catalogne et à Valence – au XV^e siècle pour les rentes perpétuelles. Il est plus élevé presque constamment autour de 10-11% – 14,28% en Catalogne et à Valence – pour les rentes viagères, à cause de leur limitation à la vie du prêteur. Ces dernières, bien que plus chères et donc plus pesantes pour l'équilibre financier des villes, ont la préférence des autorités car elles offrent au moins la perspective d'un amortissement réel au décès du créancier. Le rayonnement économique, mais également politique et culturel d'une ville se laisse deviner à partir de la carte des souscripteurs des rentes qu'elle émet mais ses possibilités de trouver des acquiesceurs dépend beaucoup de sa réputation et de l'importance de ses besoins. Ainsi à Gand vers le milieu du XV^e siècle, lors de la première vente massive de rentes, provoquée par la politique financière des ducs de Bourgogne, la ville vend 63% des titres en dehors du comté de Flandre dont 31% dans la ville d'Anvers et dans les petites villes du pôle de croissance brabançon et 28,3% dans la ville de Tournai. Les ventes de rentes sont également l'occasion de lier les groupes sociaux à première vue étrangers à la ville à ses intérêts financiers. Hommes d'églises (souvent des chanoines) détenteurs de fortes prébendes et nobles se retrouvent à côté des bourgeois parmi les acquiesceurs²⁷.

²⁷ M. BOONE, «Plus deuil que joie'. Les ventes de rentes par la ville de Gand pendant la période bourguignonne: entre intérêts privés et finances publiques», *Bulletin trimestriel du Crédit communal*, n° 176, 1991, p. 3-21. Id., «Le crédit financier dans les villes de Flandre (XIV^e-XV^e siècles): typologie des créanciers, des créanciers et des techniques de financement» dans M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ (coord.), *El món del crèdit a la Barcelona, op.cit.* (note 25), p. 59-78. A. FURIÓ, «Deuda pública e intereses privados. Finanzas y fiscalidad

Les autorités urbaines recourent au crédit si couramment pour obtenir des liquidités que la dette ne cesse de s'accroître au point qu'elles se trouvent dans la situation de devoir vendre des rentes pour continuer à payer les intérêts des titres antérieurs. Une spirale de dettes est constatée dans de très nombreuses localités chacune avec ses rythmes et sa chronologie propres. Pour ne prendre que quelques exemples, dans la capitale catalane, Barcelone, la dette absorbe 42 % des dépenses en 1358 et en 1403, 61% ; à Valence, de 37,5 % en 1365, elle s'élève au-dessus de 60% au cours du XV^e siècle pour culminer à 76 % en 1485²⁸; à Bâle, elle absorbe 71% en 1473-1474²⁹. À Venise, elle est multipliée par treize dans la première moitié du XV^e siècle ! À Florence, par onze entre 1303 et 1341-42, où elle est consolidée avec la fondation du *Monte comune* ; de nouveau à cause de la guerre presque permanente de 1390 à 1430, elle grimpe de trois à quatre millions de florins de 1415 à 1427, au moment de la confection du *catasto*³⁰.

La dette génère ainsi une spirale qui s'alimente elle-même, en provoquant une escalade vertigineuse de la dépense municipale. Ainsi, par exemple, à Arles, en 1448, le service de la dette représente 79% des dépenses et l'année suivante 86%. Les villes ont de plus en plus de difficultés à satisfaire les pensions dans les délais stipulés et les arrérages s'accumulent. Certaines se trouvent à plusieurs reprises dans l'impossibilité de payer les annuités. A Majorque, après la faillite de 1405, toutes les impositions ne suffisant plus pour satisfaire les pensions, tous les revenus financiers de la commune sont affectés au service de la dette, gérée par un trésorier nommé par les créanciers. Pour éviter la banqueroute, et surtout la saisie des finances urbaines par les créanciers, les villes s'efforcent partout d'assainir la dette, en augmentant la charge fiscale ou en renégociant des taux plus bas avec les créanciers. À Valence, les taux sont réduits en 1409 de 7,69 % à 6,66 %.

L'escalade de la dette a donc pour conséquences l'alourdissement de la pression fiscale et la déstabilisation du système. Celle-ci génère une perte de confiance qui entraîne la désaffection d'une partie importante de la population, en même temps que renaît la dette flottante, sous forme de prêts à court terme, concédés par les banques et l'oligarchie financière. Mais si la dette entraîne des difficultés pour les finances municipales, elle bénéficie aux crédientiers qui ne sont autres, dans

municipales en la Corona de Aragón», *Edad Media, Revista de Historia*, 2, Valladolid, 1999, p. 35-79.

²⁸ M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, «Deuda pública, monarquía y ciudades en los países de la Corona de Aragón», dans M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *Pagar al rey en la corona de Aragón durante el siglo XIV*, Barcelone, CSIC, 2003, p. 523-561. M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ (éd.), *La deuda pública en la Cataluña bajomedieval*, CSIC-IMF, Barcelone, 2009, pp. 21-99.

²⁹ N. JASPERT, «El crédito público en las ciudades alemanas, siglos XIV y XV» dans M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ (coord.), *El món del crèdit a la Barcelona*, op.cit. (note 25), p. 79-105.

³⁰ G. CIAPPELLI, «Il mercato dei titoli del debito pubblico a Firenze nel Tre-Quattrocento», dans *Corona, municipis...*, op. cit. (note 5), p. 623-641.

la plupart des cas, que les consuls et conseillers qui dirigent la politique fiscale et financière de la ville. Les ventes de rentes se révèlent donc un instrument de gestion financière menant à une redistribution de richesse à l'intérieur des villes, entre les villes et finalement entre ville et Etat.

L'utilisation et la redistribution des recettes

La politique financière se mesure bien sûr également à l'aune de l'utilisation et de la redistribution de l'argent prélevé. Ces aspects ont trop longtemps été négligés au profit des recettes par les historiens qui, lorsqu'ils présentent les dépenses municipales le font chacun selon leur propre typologie, établie selon des critères qu'ils n'explicitent pas toujours. ce qui rend pour le moins difficile les comparaisons, déjà bien délicates du fait des énumérations souvent chaotiques des dépenses dans les comptes urbains³¹. Certains distinguent les dépenses ordinaires des extraordinaires, d'autres les regroupent en un nombre variable de chapitres selon leur régularité et leur importance, d'autres encore selon les regroupements faits par les receveurs municipaux³². Il convient donc d'adopter un critère commun qui permette de classer les dépenses des différentes villes et ainsi de les comparer.

Le droit fiscal contemporain classe les dépenses selon trois critères. L'organique répond à la question qui dépense? et consiste à les regrouper selon l'institution qui dépense. L'économique se préoccupe de savoir en quoi dépense-t-on? et les regroupe selon leur nature économique. Le fonctionnel s'interroge sur pourquoi dépense-t-on? et les réunit selon le type de nécessité publique qu'elles doivent satisfaire³³. C'est cette classification fonctionnelle qui paraît la plus appropriée pour le Moyen Âge. Elle conduit à regrouper les dépenses en quatre postes principaux: administration et fonctionnement, services communautaires, dette et transferts aux autorités politiques extérieures à la ville, qu'elles soient royales ou seigneuriales. Ces différents

³¹ Un seul ouvrage collectif leur a été entièrement consacré, D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *La Fiscalité des villes au Moyen Âge (Occident méditerranéen)*, 3, *op.cit.* (note 25). Tout récemment Le groupe Arca Comunitat a consacré un important colloque aux dépenses dans l'espace ibérique *El alimento del Estado y la salud de la república: orígenes, estructura y desarrollo del gasto público en Europa (siglos XIII-XVIII)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 3 -7 octobre 2011.

³² D. MENJOT avec la collaboration de P. BOUCHERON, F. GARNIER et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, «Aperçu historiographique critique des méthodes d'analyse des dépenses urbaines» dans D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *La Fiscalité des villes au Moyen Âge (Occident méditerranéen)*, 3, *op.cit.* (note 25), p. 9-33.

³³ C'est ce critère que nous avons adopté dans notre groupe de recherche franco-espagnol sur la fiscalité des villes méditerranéennes au Moyen Âge, J. MORELLO, P. VERDÉS et alii, «Les dépenses municipales: essai de typologie», dans D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *La Fiscalité des villes au Moyen Âge (Occident méditerranéen)*, 3, *op.cit.* (note 25), p. 35-40.

postes de dépenses varient beaucoup d'une ville à l'autre et d'une année à l'autre dans une même ville.

Toutes les études des finances urbaines révèlent que le coût de l'administration urbaine est et reste relativement faible et stable, 10 à 15% des dépenses, en moyenne. L'essentiel est affecté aux rémunérations, la plupart du temps plutôt modestes, du personnel politique qui reçoit des sommes annuelles qui restent à peu près fixes dans la majorité des villes et dont le nombre n'augmente que légèrement au cours des XIV^e et XV^e siècles. Le fonctionnement se réduit souvent à l'achat d'encre, de papier et de cire, auquel il convient d'ajouter quelques frais de gestion fiscale. Par contre les villes médiévales dépensent dans tout ce qui touche à la représentation qui consiste en voyages de messagers ambassadeurs, procureurs et en réceptions d'officiers royaux et d'hôtes de marque associés à des présents, dons, voire pots-de-vin et repas offerts pour se concilier des faveurs, entretenir les indispensables réseaux de protection et participer au dialogue avec la monarchie qui s'intensifie dans les différents royaumes. De nombreuses villes importantes ressentent la nécessité d'entretenir des intermédiaires influents à la cour afin d'avoir un accès plus direct au prince. D'autres consacrent des sommes substantielles pour des réceptions accompagnées de présents, majoritairement distribués aux membres de la propre élite. Gand, y consacre environ 12 à 15% de ses dépenses administratives. Cette pratique illustre aussi à quel point les finances urbaines se gèrent souvent comme le patrimoine privé de quelques grandes familles, membres des élites sociales traditionnelles³⁴.

Les dépenses communautaires visent à couvrir les nécessités de la communauté d'habitants en matière sociale (approvisionnement, urbanisme et travaux publics, assistance et charité, enseignement, services religieux, fêtes, prostitution), économique (soutien aux activités productives et commerciales), militaire (défense et sécurité) et judiciaire (assistance juridique, contentieux). L'organisation de la défense apparaît presque partout et toujours comme la priorité des autorités urbaines car, même en temps de paix, l'entretien des murs engloutit une partie considérable des recettes, l'enceinte de Cahors, élevée en 1346, a coûté 30 fois le montant des ressources annuelles de cette ville moyenne ne dépassent pas 2000 livres !

Les autorités ne s'étaient jamais désintéressées de l'espace urbain, des infrastructures et de l'approvisionnement, mais pendant longtemps, cet intérêt ne s'était traduit que par des règlements de police urbaine et non par des investissements,

³⁴ M. TREYER-LIÉNARD, «La gestion des finances de la ville de Namur (1385-1477): rouages humains et politique scabinale» et M. PAULY, «Les familles scabinales et la gestion des finances publiques à Luxembourg au XV^e siècle» dans M. BOONE et W. PREVENIER (éds.), *Finances publiques et finances privées au bas Moyen Âge*, Leuven/Apeldoorn, Garant, 1996, respectivement p. 131-162 et p. 163-190.

en partie à cause du manque de moyens. Mais, d'abord dans les villes italiennes, puis progressivement dans les autres villes de l'Occident à la fin du Moyen Âge, on constate une tendance des pouvoirs municipaux à étendre le champ de leur gestion et à se montrer plus attentifs aux besoins des habitants au nom du bien commun³⁵. Les dirigeants renforcent leurs interventions dans la vie urbaine et étendent de manière inégale leur champ d'action dans les domaines de l'urbanisme, de l'éducation, de l'assistance et des festivités qui «sont à la fois le moyen, la manifestation et le symbole du Bien Commun»³⁶. Ils placent ainsi la ville dans une perspective sociale nouvelle et multiplient de cette manière leurs instruments de pouvoir et leurs moyens de contrôle sur la population.

Les dépenses d'urbanisme non défensif: construction et entretien de l'infrastructure viaire, commerciale, industrielle et hydraulique occupent une place sans cesse grandissante dans les dépenses des villes. Mais cette concentration de capitaux pour les travaux publics ne fait que des malheureux parmi les contribuables car le secteur du bâtiment s'en trouve partout dopé. Dans une ville de premier ordre comme Bruges, environ 10% de la population vit des travaux publics en général et, dépit d'une législation officielle dont l'objet est de lutter contre les monopoles, une minorité de maître maçons ou charpentiers qui appartiennent à l'élite artisanale, s'adjuge la plupart des affaires, conclues à forfait, à la pièce ou à la journée car elle a réussi à pénétrer là où les décisions se prennent³⁷.

Le poids écrasant de la dette et des dépenses liées à la défense et aux infrastructures fait que les autres dépenses sont souvent réduites à l'essentiel, même si elles se révèlent très élastiques, souvent en fonction des liquidités, en moyenne moins de 10%; c'est le cas, par exemple, à Cervera entre 1389 et 1516 (graphique 2). Dans des villes où il n'y a pas ou très peu de dette à rembourser, les services communautaires représentent toutefois une part plus importante des dépenses environ 22% à Millau entre 1375 et 1414³⁸ et 30% environ à Chambéry à la fin du XIV^e siècle³⁹.

Dans toutes les villes, un facteur essentiel vient de plus en plus perturber l'équilibre financier; l'appétit financier grandissant de l'Etat. Aux aides extraordinaires, toujours plus pesantes, levées pour – ou sous prétexte de – la

³⁵ *Città e servizi sociali nell'Italia dei secoli XII-XV*, Pistoia, Centro di studi di storia e d'arte, 1990.

³⁶ A. RIGAUDIÈRE, «Donner pour le bien commun», *op.cit.* (note 16), p. 45.

³⁷ J. SOSSON, *Les travaux publics de la ville de Bruges, XIV^e-XV^e siècle. Les matériaux, les hommes*, Bruxelles, Crédit communal de Belgique, 1977.

³⁸ F. GARNIER, «Les dépenses consulaires millavoises de 1375 à 1415: 'ni paix ni guerre'», dans D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *La Fiscalité des villes au Moyen Âge*, *op.cit.* (note 3), p. 147-153.

³⁹ C. GUILLERÉ, «Les dépenses de la ville de Chambéry à la fin du XIV^e siècle», dans D. MENJOT et M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *La Fiscalité des villes au Moyen Âge*, *op.cit.* (note 3), p.137-146.

défense du ‘pays’, s’ajoute en Castille et au Portugal, au XV^e siècle, l’entretien du *corregidor* qui administre la ville au nom du roi. À la fin du Moyen Âge, l’Etat princier s’est greffé graduellement sur l’économie urbaine. Les élites urbaines se sont intégrées dans la construction étatique dans l’espoir de pouvoir participer aux gains que le financement de la politique princière peut engendrer par le biais de la dette consolidée, par l’attrait de la carrière au service du prince et par les investissements que les dépenses liées à la vie de cour et à la guerre provoquent. Mais cette pression financière de plus en plus pesante se solde par une disparition graduelle et inévitable de l’autonomie fiscale et financière, et finalement une soumission politique de la cité à l’Etat.

Conclusion

Des politiques fiscales, entendues comme des ensemble de décisions prises pour instaurer, asseoir et recouvrer l’impôt, le faire accepter, en répartir la charge sur les contribuables et assurer la redistribution de son produit, je n’ai abordé dans cet article que quelques aspects⁴⁰. Ils montrent toutefois que ces politiques répondent à de stratégies diverses, plus ou moins complexes et subtiles et ne se résument pas à imposer un mode de taxation qui favorise les intérêts du groupe dirigeant. Elles résultent d’autres rationalités comme la rentabilité d’un impôt, les nécessités ou les potentialités économiques, les impératifs de la défense, la satisfaction des besoins de la monarchie, la nécessité de se constituer des clientèles et l’intérêt d’un ou de plusieurs groupes.

Les politiques fiscales ne sont donc qu’un élément d’une politique globale. Elles ne peuvent donc se comprendre que dans le cadre et le contexte particuliers de chaque ville à un moment donné car «les choix faits par les gouvernants (...) procèdent à la fois d’une vision politique globale – qui n’est exempte ni de mutations ni d’adaptations locales – et d’un équilibre entre désirs et possibilités»⁴¹. Pour progresser dans leur compréhension, il conviendrait aussi de mieux s’intéresser aux hommes de finance et à leurs réseaux et à leur culture en intégrant à nos réflexions des concepts anthropologiques⁴². Il faudrait également se pencher sur les discours des dirigeants et le vocabulaire qu’ils utilisent qui révèlent la mise en

⁴⁰ J’ai essayé de les analyser plus largement dans le cadre du royaume de Castille dans un article, «Politiques et stratégies fiscales des élites urbaines castillanes (fin XIII-1474), dans D. MENJOT, A. RIGAUDIÈRE, M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ (dir.), *L’impôt dans les villes*, op.cit. (note 5), p. 123-152.

⁴¹ J. FAVIER, *Finances .. op.cit.* (note 1), p 15.

⁴² B. CLAVERO, *Antidora. antropología católica de la economía moderna*, Milan, 1991.

oeuvre de stratégies⁴³. Enfin les méthodes d'analyses statistiques devraient être repensées⁴⁴. Autant de pistes de recherches pour approfondir ce thème fondamental des politiques fiscales.

⁴³ L. AGRON, *Histoire du vocabulaire fiscal*, LGDJ, Bibliothèque de finances publiques et fiscalité, 2000.

⁴⁴ A. GUERREAU, «Analyse statistique des finances municipales de Dijon au XV^e siècle. Observations de méthode sur l'analyse factorielle et les procédés classiques», *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 140, 1982, p. 5-34.

L'Europe urbaine de la fin du Moyen Âge: les promesses et les malédictions d'une modernité¹

Marc Boone
Universiteit Gent

Résumé

Si on veut mesurer l'impact de l'urbanisation entre autres sur la façon dont les sociétés médiévales et contemporaines ont évalué le phénomène urbain et l'histoire urbaine, le constat ne peut être qu'au Moyen Âge tout comme depuis l'éclosion d'une histoire 'scientifique' au XIXe siècle, la ville a été considérée à la fois comme une source de renouveau et de modernité, mais également comme la source de décadence et de

¹ Le texte qui suit est le résultat de recherches menées dans le contexte du projet PAI (Pôle d'attraction interuniversitaire des services scientifiques fédéraux de la Belgique (IAP, phase VI, n° 32): voir <http://www.cityandsociety.be/>. Une toute première version était présentée en guise d'ouverture de l'International Mediaeval Congress (Leeds, Royaume Uni) le 9 juillet 2007. Une version en langue allemande a vu le jour peu après: M. BOONE, «Die Mittelalterliche Stadt. Vorzeichen von Modernität, Ort des kulturellen Transfers?», *Pro civitate Austriae. Informationen zur Stadtgeschichtsforschung in Österreich*, 13, 2008, p. 5-17. Des versions plus élaborées étaient présentées lors de conférences à Helsinki, (International Urban History Workshop *Big cities in Europe: cities in space*) House of Sciences, Tieteiden talo, le 20 avril 2009, à Bruxelles (présentation devant l'Académie royale flamande des arts et des sciences de Belgique, le 20 juin 2009) et finalement à Lisbonne lors du colloque *A cidade medieval em debate*, Universidade Nova de Lisboa, les 27-29 janvier 2011. Une version anglaise, très remaniée a été publiée par la revue *Urban History*, 39, 2012, p. 329-329. Je suis très reconnaissant à mesdames Martha C. Howell (Miriam Champion Professor of History at Columbia University, New York), Claire Billen (Université Libre de Bruxelles), et à mon épouse et collègue Thérèse de Hemptinne (Université de Gand) qui a relu la version française.

perte irréfutable de valeurs. Un regard sur les évolutions historiographiques, tenant compte des traditions nationales s'impose donc, et c'est où se situe l'ambition de la présente contribution. Elle tente à déblayer le terrain pour que soit rendu possible un regard moins idéologisé sur le phénomène urbain, médiéval et contemporain.

Mots-clés

Histoire urbaine. Moyen Âge. Historiographie moderne.

Pendant les dernières années les Nations Unies ont régulièrement émis avec un pessimisme certain des rapports soulignant à quel point le processus d'urbanisation incontrôlée, qui se manifeste dans le monde actuel, les préoccupe au plus haut degré². Ainsi ils en sont venus à la conclusion qu'en 2008 la population vivant dans les villes avait franchi le seuil des 50% de la population mondiale, tandis que les prévisions laissent croire qu'en 2030 six sur dix habitants de la terre vivront dans un contexte urbain. Les cités existantes auront toujours plus de mal à absorber cette immigration massive et les crises qui en découleront seront plus particulièrement graves en Afrique et en Asie. Dans ces conditions, les gouvernements ne sont pas du tout équipés pour répondre de façon adéquate aux demandes massives concernant l'hébergement, les soins médicaux et sanitaires et l'emploi. Ces perspectives peu réjouissantes peuvent bien être fondées, il reste toutefois important de noter que ce n'est pas la première fois dans l'histoire que le développement urbain est synonyme de craintes généralisées sur le plan du futur socio-politique, de désastre démographique et finalement de déchéance morale.

Cette contribution s'attardera d'abord, avant d'évaluer les conséquences visibles dans l'historiographie urbaine, à la première période dans l'histoire intellectuelle de l'Europe marquée par une vision négative du rôle sociétal à jouer par les villes. En réalité, tout comme c'est le cas aujourd'hui, les gens se dirigeaient en masse vers les villes, bien que les arbitres moraux de l'époque émettaient des réserves quant aux dangers qui les y attendaient, et que les autorités politiques cherchaient à mater et à contrôler les villes.

² Voir le rapport *World Population Prospects. The 2010 Revision. Highlights*, publié par les Nations Unies, Département des affaires économiques et sociales, consultable sur <http://esa.un.org/unpd/wpp/index.htm>.

Bien sûr les historiens ont depuis longtemps reconnu le rôle joué par les villes comme points névralgiques des développements économiques et commerciaux qui ont donné la vie aux économies de marché modernes, mais ils ont été moins intéressés dans l'urbanité en soi, ce que vivre en ville signifiait pour les gens concernés, pourquoi des générations de gens ont délibérément cherché à s'enraciner en ville, quels droits et privilèges ils ont pu espérer acquérir en s'installant en ville³? Pourquoi en d'autres termes, les villes se démarquaient-elles d'autres formules de co-habitation par une résilience sociale qui saute tant aux yeux? Bien que graduellement l'histoire urbaine est en train de réduire l'écart – plusieurs entreprises sont en préparation – on ne peut qu'être frappé à quel point l'inégalité dans nos connaissances reflète les bases idéologiques de beaucoup d'historiens qui se sont penchés sur la question⁴. Une des ambitions de ce texte est d'explorer la façon dont les vies mêmes des historiens concernés et les développements de leur profession aident à expliquer cette divergence de vues, pourquoi certains faits ont été mis en avant, et d'autres plutôt occultés.

L'historiographie reflète en effet souvent des valeurs bourgeoises et en la reconsidérant on est appelé à ressusciter les horreurs supposées de la ruée vers les villes, maintenant et dans l'histoire. Il reste toutefois fort utile de se remémorer l'histoire des villes du Moyen Âge, tout comme de se rappeler les efforts historiographiques faits pour sauvegarder cette histoire. On est en droit de cultiver la nostalgie d'une vie à la campagne bucolique et heureuse, les hommes et les femmes tout au long de l'histoire occidentale, ont toutefois choisi à vivre en ville. Un choix fait et répété depuis qu'il y a un demi millénaire, hommes et femmes d'Europe ont construit et conçu leurs villes pour devenir des acteurs de premier rang dans l'histoire européenne. Autour de l'année 1500, au moment où une première évaluation quantitative du phénomène d'urbanisation est possible, environ 15% de la population européenne vivait en ville. Une proportion qui cache bien sûr des divergences régionales importantes, puisqu'au même moment dans les parties les plus urbanisées, l'Italie du Nord et du Centre et dans les anciens Pays-Bas méridionaux, environ le double, 30% des habitants, vivaient en ville. Autour de 1800 cette proportion globale n'avait que peu augmenté puisque seulement 21%

³ Une collection d'essais qui met ces questions au centre du débat: L. LUCASSEN et W. WILLEMS, *Living in the City. Urban Institutions in the Low Countries, 1200-2010*, New York, Routledge, 2012.

⁴ La bibliographie est devenue très abondante, voir des tentatives de synthèse récentes: J.-L. PINOL (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, Paris, Seuil, 2003. Le tome concernant le Moyen Âge des mains de P. BOUCHERON, D. MENJOT, M. BOONE (également en version espagnol: *Historia de la Europa urbana. II La ciudad medieval*, Universitat de Valencia) et P. CLARK, *European Cities and Towns, 400-2000*, Oxford, OUP, 2009. Une collection d'essais complète ce survol: P. CLARK, *The Oxford Handbook of Cities in World History*, Oxford, OUP, 2013. Voir aussi une série de revues spécialisées: *Histoire urbaine* (France), *Urban History* (UK), *Stadsgeschiedenis* (Belgique et Pays-Bas), *Città e storia* (Italie) souvent dotées de bibliographies spécifiques.

des habitants de l'Europe vivait en ville, proportion qui allait crescendo suite au processus d'industrialisation, puisque vers 1910 plus de 50% des Européens étaient des citadins⁵.

Je ne prétend nullement que la ville médiévale nous présente une première version de ce qu'allait devenir la ville occidentale de nos jours, ni qu'elle a pu servir de modèle pour une politique urbaine d'aujourd'hui, mais le but du texte qui suit est toutefois aussi de rappeler pourquoi ces villes gardaient un tel pouvoir d'attraction et ce qui les rendait si suspectes aux yeux des autorités séculières et ecclésiastiques de l'époque. Cette histoire chargée de répulsion et d'attraction nous ramène inévitablement vers l'historiographie urbaine en soi. La ville y a été représentée comme le creuset des dangers liés à toute modernité, mais également comme le dépositaire des forces créatrices et innovantes intimement liées à cette même modernité.

Des enclaves dangereuses dans un paysage féodal

Les attaques anti-urbaines démarrent en même temps que le processus d'urbanisation européenne, bien réel dans le courant du XII^e siècle. Dans une encyclopédie reflétant les connaissances de l'époque, le *Liber Floridus*, écrit autour de 1120 par Lambert, chanoine du chapitre Notre-Dame dans la ville flamande de Saint-Omer, quatre miniatures montrent les villes de Rome et de Saint-Omer, la Jérusalem céleste et le Paradis céleste représentés comme une ville⁶. Aucune des images ne reflétait une ville réelle, bien que les villes elles-mêmes se représentaient de cette façon par exemple sur leurs seaux⁷. Dans chacune des villes peintes par Lambert nous sommes en face d'une ville idéalisée, avec l'église au centre, dotée d'un mur et de portes, entourée des bras d'une rivière ou d'un canal à vocation défensive, la symétrie

⁵ P. CLARK, *European cities, op. cit.* (note 4), p. 128, 229. Les données quantitatives sont basées sur J. DE VRIES, *European urbanization 1500-1800*, London, 1984. Une mise en garde importante contre les dangers d'une extrapolation trop facile nous est donnée par G. CHITTOLINI, «Urban population, urban territories, small towns: some problems of the history of urbanization in Northern and Central Italy (thirteenth-sixteenth centuries)», dans P. HOPPENBROUWERS, A. JANSE, R. STEIN (éds.), *Power and persuasion. Essays on the art of State Building in honour of W.P. Blockmans*, Turnhout, Brepols, 2010, p. 233-237.

⁶ L. MILIS, «Monks, canons and the city: a barren relationship», *Journal of interdisciplinary history*, 32/4, 2002, p. 668, 678-679. Le *Liber Floridus* a fait l'objet de multiples études et d'une édition en fac-similé: A. DEROLEZ (éd.), *Lamberti S. Audomari canonici Liber Floridus*, Gand, Story-scientia, 1968; l'original se trouve dans la collection de manuscrits de l'université de Gand, n° 92: voir pour les images des villes fol. 13r°, 52r°, 65r° et 168r°. Sur ce document exceptionnel: K DE COENE, M. DE REU, PH. DE MAEYER, *Liber Floridus 1121. De wereld in een boek*, Tielt, Lannoo, 2011.

⁷ Par exemple le sceau de la ville de Cambrai: B. BEDOS-REZAK, «Du modèle à l'image: les signes de l'identité urbaine au Moyen-Âge», dans M. BOONE, E. LECUPPRE-DESJARDIN, J-P.SOSSON (éds.), *Le verbe, l'image et les représentations de la société urbaine au Moyen Age. Actes du colloque international tenu à Marche-en-Famenne du 24 au 27 octobre 2001*, Anvers-Apeldoorn, Garant, 2002, p. 189-205.

dans la représentation reflétant la perfection⁸. Fixée ainsi dans un grand narratif à caractère clérical, la ville est contrôlée et ne représente plus un danger pour le monde féodal légitimé par les clercs de l'époque. Ainsi mises sous tutelle les villes n'inspiraient plus la peur, ni l'aversion, bien qu'en réalité on continuait à les haïr.

Car un autre contemporain de Lambert, Guibert de Nogent, auteur d'une *De vita sua* autobiographique ne cachait nullement sa haine envers le monde urbain quand il relatait la révolte des habitants de la ville de Laon en 1112 contre leur évêque⁹. Dans le courant de ces événements, les habitants de Laon ont dans ce qui a été perçu comme une manifestation très précoce de ce genre de phénomène, adopté une commune (*communio*), se jurant mutuellement de s'entraider contre l'évêque qu'ils ont fini par assassiner. *Communio* fut alors le cri de bataille de la ville de Laon. Aux yeux de Guibert aucun doute: la *communio* des bourgeois de Laon n'était autre chose qu'une *conjuratio*, une conspiration pas uniquement contre l'évêque, mais contre l'ordre établi voulu par Dieu lui-même¹⁰. Sa colère et son dégoût, Guibert les exprimait dans sa célèbre phrase «*communio autem novum ac pessimum nomen*» (commune ce nouveau et exécrationnel nom). Tout ce qui était nouveau, et dans ce cas la qualification s'appliquait à la commune, était fort condamnable. L'énergie émanant du commerce et de l'industrie, activités urbaines par excellence, ne trouvait aucune justification à ses yeux. Il n'éprouvait que mépris pour les bourgeois des villes, qui ne faisaient qu'accumuler des richesses et dont la volonté de s'émanciper des liens féodaux n'inspirait que de la peur. La renaissance du XII^e siècle dépassait en quelque sorte Guibert¹¹. Son attaque contre la commune de Laon n'était pas la première du genre. Déjà autour de l'an mil, Albert de Metz avait caractérisé la guilde des bourgeois de Tiel comme une «*coniuratio detestabilis terribilibus iuramentis*» (une conjuration bâtie sur un serment détestable et terrible) – un avertissement que les nouvelles formules de sociabilité urbaine étaient perçues par le monde clérical

⁸ M. BOONE et E. LECUPPRE-DESJARDIN, «Espace vécu, espace idéalisé dans les villes des anciens Pays-Bas bourguignons», *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, 89, 2011, p. 111-121, repris dans: A. DIERKENS, C. LOIR, D. MORSA, G. VANTHEMSCHE, (éds.), *Villes et villages: organisation et représentation de l'espace. Mélanges offerts à Jean-Marie Duvoisnel à l'occasion de son soixante-cinquième anniversaire*, Bruxelles, Le livre Timperman, 2011.

⁹ Guibert a vécu entre 1055 et 1125, il a fini sa carrière comme abbé de l'abbaye bénédictine de Nogent-sous-Coucy près de Laon. Sur les événements qui se sont déroulés à Laon: A. SAINT-DENIS, *Apogée d'une cité. Laon et le Laonnais aux XII^e et XIII^e siècles*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1994, p. 91-146. Pour le texte de Guibert: E.-R. LABANDE (éd.), *Guibert de Nogent, autobiographie*, Paris, 1981.

¹⁰ Ainsi, il rejoignait les opinions émises par l'archevêque de Reims, qui avait râlé contre «ces maudites communes qui permettent contre le droit et la raison, aux serfs de s'émanciper de leurs seigneurs». En 1179 un autre archevêque de Reims, Guillaume le Breton attaquait la superbe des bourgeois de la ville de Gand (dans l'évêché de Tournai, et donc faisant partie de l'archevêché de Reims): '*Communia Gandavorum turritis domibus, gazis et gente superba*': H. DELABORDE (éd.), GUILLAUME LE BRETON, *Geste Philippi II*, Paris, 1881, part 2, p. 44-45.

¹¹ D'après l'expression bien répandue de C. HASKINS, *The Renaissance of the Twelfth Century*, Cambridge, Massachusetts, 1927.

comme une menace. Les plaintes des clercs médiévaux peuvent en quelque sorte se lire comme un présage des constats que beaucoup plus tard Max Weber allait formuler concernant les problèmes que le monde urbain posait pour l'ordre socio-politique existant¹².

Dans l'autre partie fortement urbanisée de l'Europe, en Italie du Nord, une confrontation similaire entre ville et autorités ecclésiastiques et séculières se produisait. Dès 1162 l'empereur Frédéric I^{er} (Frédéric Barberousse) avait attaqué en force la ligue de villes lombardes qui avait résisté, souvent avec le soutien de la hiérarchie ecclésiastique qui ne supportait pas la concurrence impériale dans ce qu'elle considérait comme son domaine. Dans une des premières campagnes médiatiques dans le monde médiéval, l'histoire de cette confrontation était diffusée largement. Textes et images confirmaient la nouvelle position de l'empereur, posant comme dompteur de villes, successeur digne des ses prédécesseurs des temps antiques¹³. L'Eglise n'était pas pour autant une alliée fidèle pour les villes: une fois que l'empereur eut cessé de poser des problèmes, les papes et leurs clercs développèrent un arsenal d'arguments afin de justifier une soumission des villes. Innocent III, cet infatigable *vicarius Dei* qui proclamait la *plenitudo potestatis* aux mains du pape, a utilisé les armes de l'interdit et de l'excommunication dans une tentative de mettre les villes au pas¹⁴. Dans le courant du XIV^e siècle, des juristes italiens, tels Bartolus de Sassoferrato ou encore Baldus de Ubaldis, ont peaufiné les arguments permettant de justifier une attaque contre une ville¹⁵. Bartolus a ainsi insisté sur le fait que bien

¹² Les références aux opinions émises par Alpertus et ses contemporains: G. DILCHER, «Einheit und Vielheit in Geschichte und Begriff der Europäischen Stadt», dans P. JOHANEK et F.-J. POST (éds.), *Vielerlei Städte. Der Stadtbegriff*, Köln-Weimar-Wien, Böhlau, 2004 [Städteforschung, Reihe A: Darstellungen Band 61], p. 23. Sur l'auteur Alpert: K. WERNER, «Albert (Alpertus) von Metz», *Lexikon des Mittelalters*, 1, München, Zürich, Artemis, 1980, col. 289. Concernant Weber, M. WEBER, *The City*, Glencoe, 1, 1958 (extrait de son *Wirtschaft und Gesellschaft: Grundriss der verstehenden Soziologie*, Cologne, 1956).

¹³ Les poèmes de l'auteur connu comme l'*archipoeta* concernant le sac de Milan réfèrent abondamment à l'antiquité H. KREFELD, *Der Archipoeta (Schriften und Quellen der Alten Welt, Band 41)*, Berlin, 1992, p. 74-80. Pour les vues concernant les villes italiennes F. CARDINI, G. ANDENNA, P. ARIATTA (éds.), *Federico Barbarossa e I Lombardi. Comuni e imperatore nelle cronache contemporanee*, Novare, 1987.

¹⁴ Plusieurs bulles d'Innocent III (*Expectavimus* en 1203 contre les villes lombardes; *Ascendit ad nos* de 1203 contre la ville de Bergame) ont produit des arguments qui allaient connaître un avenir certain. Elles posaient des problèmes moraux: par exemple, comment punir une communauté sachant que des individus allaient payer le prix de l'opération etc.? Voir plusieurs contributions dans P. GILLI et J.-P. GUILLEMBET (éds.), *Le châtimeut des villes dans les espaces méditerranéens de l'Antiquité à la Révolution française*, Brepols, Turnhout, 2012 [Studies in European Urban History (1100-1800), 26].

¹⁵ Concernant les deux philosophes: A. BLACK, *Political thought in Europe 1250-1450*, Cambridge, CUP, 1992, p. 115-16, 127-29. Bartolus reste important pour la suite, voir sa carrière chez F. CALASSO, «Bartolo de Sassoferrato» dans *Dizionario Biografico degli Italiani*, 6, Rome, 1964, p. 640-69. Une édition récente de ses oeuvres: D. QUAGLIONI, *Politica et diritto nel Trecento Italiano. Il 'De Tyranno' di Bartolo da Sassoferrato (1314-1357) con l'edizione critica dei trattati 'De Guelphis et Gebellinis', 'De regimine civitatis' et 'De Tyranno'*, Firenze, 1983 [Il pensiero politico. Bibliotheca 11]. Récemment les idées de Bartolus et de Baldus ont été mises dans une perspective politique et idéologique propre par J. WATTS, *The making of Politics. Europe, 1300-1500*, Cambridge [CUP Medieval Textbooks], 2009, *passim*, synthèse qui laisse aux politiques urbaines la place qui leur revient. Une autre approche de l'influence exercée par les deux auteurs chez M. GENTILE (éd.), *Guelfi e*

que des bourgeois individuels peuvent bel et bien avoir en pleine possession des terres et des maisons à l'intérieur d'une ville, la collectivité appartient au prince. La ville ne réjouit que d'un certain usufruit. Quand elle est détruite, Bartolus réfère explicitement à Carthage, elle cesse d'être une ville et l'usufruit prend également fin. Il développe également le principe d'une punition collective, car «*tota civitas est una persona et unus homo artificialis et imaginatus*» (toute la ville peut être considérée comme une personne et un homme artificiel et imaginé), et des villes entières pouvaient être tenues responsables dans des cas isolés de trahison ou d'hérésie. La punition se traduisait soit par une amende ou par la destruction. Pour Baldus «*imperium non moritur (...) sed civitas mori potest si autoritate superioris damnetur ad aratrum*» (un empire ne peut pas mourir, mais une cité le peut, si elle est condamnée par une autorité supérieure à être labourée par un araire).

L'espace urbain pouvait dès lors être conquis, mais de façon paradoxale il pouvait également être investi de pouvoir, devenant en quelque sorte l'espace qui permettait aux princes non pas seulement d'annoncer mais de gagner effectivement le pouvoir de contrôler la ville¹⁶. L'espace urbain était un espace contesté, scène de conflits internes politiques et parfois armés, et donc empreint de signification et de valeur symbolique¹⁷. Les princes du Moyen Âge s'inscrivaient ainsi dans la tradition de leurs prédécesseurs bibliques et antiques, comme dompteurs des villes. A partir de l'attaque déjà mentionnée de Frédéric Barberousse contre la ville de Milan en 1162, jusqu'à la destruction de Liège sur ordre du duc de Bourgogne, Charles le Téméraire en 1468, des rituels de soumission, des images et des textes référaient aux images bibliques et antiques, les villes de Sodome et Gomorrhe figurant comme points de références absolus¹⁸. Dans le cas précis de la ville de Liège, un des évêchés

ghibellini nell'Italia del Rinascimento, Roma, 2005.

¹⁶ Concernant les Pays-Bas bourguignons, l'étude de référence reste E. LECUPPRE-DESJARDIN, *La ville des cérémonies. Essai sur la communication politique dans les anciens Pays-Bas bourguignons*, Turnhout, Brepols, 2004 [*Studies in European Urban History (1100-1800)*, 4].

¹⁷ La violence collective faisait surface lors des nombreuses rebellions et guerres urbaines (entre villes mais plus souvent entre une ville et un prince), voir dans le cas de la Flandre médiévale: M. BOONE, «Le comté de Flandre dans le long XIV^e siècle: une société urbanisée face aux crises du bas Moyen Âge», dans M. BOURIN, G. CHERUBINI, G. PINTO (éds.), *Rivolte urbane e rivolte contadine nell'Europa del Trecento: un confronto*, Firenze, 2008, p. 17-48 et M. BOONE, «Armes, courses, assembles et commocions'. Les gens de métiers et l'usage de la violence dans la société urbaine flamande à la fin du Moyen Âge», *Revue du Nord*, 87 (n° 359), 2005, p. 7-33. En général voir le numéro spécial de la *Journal for interdisciplinary history*, 32, 2002 et avant tout l'introduction de P. ARNADE, M. HOWELL, W. SIMONS, «Fertile spaces: the productivity of urban space in Northern Europe» et M. BOONE et H. PORFYRIOU, «Markets, squares, streets: urban space, a tool for cultural exchange» dans D. CALABI et ST. CHRISTENSEN (éds.), *Cultural exchange in early modern Europe. Volume 2: cities and cultural exchange in Europe, 1400-1700*, Cambridge, CUP, 2007, pp. 227-253. En général aussi C. DELIGNE ET C. BILLEN (éds.), *Voisinages, coexistences, appropriations. Groupes sociaux et territoires urbains (Moyen Âge-16^e siècle)*, Turnhout, Brepols, 2007 [*Studies in European Urban History (1100-1800)*, 10].

¹⁸ Voir avec des références à une littérature abondante: M. BOONE, «Destroying and Reconstructing the City: the Inculcation and Arrogation of Princely Power in the Burgundian-Habsburg Netherlands (14th-16th centuries)» dans M. GOSMAN, A. VANDERJAGT, J. VEENSTRA (éds.), *The Propagation of Power in*

les plus importants des anciens Pays-Bas, des descriptions évoquant la destruction de la ville circulaient parmi les villes allemandes, telles Francfort et Nuremberg, dans le but de leur inculquer du respect pour le duc de Bourgogne. Des villes plus proches de Liège, telles Aix-la-Chapelle et Cologne ont même dans le but de se préserver de la fureur ducale présentées de façon *spontanée* leurs clefs au duc et se sont excusées auprès de lui pour avoir ouvert leurs portes aux rescapés de la tuerie à Liège. Déjà l'année précédente, clôturant provisoirement une tantième confrontation entre la ville et le duc, le *perron* symbole par excellence de l'autonomie juridique de la ville et de son identité, avait été enlevé de Liège pour être installé sur le marché de Bruges, afin de servir d'admonition aux villes flamandes qui auraient pu être séduites pour entrer à leur tour en rébellion contre le pouvoir ducal¹⁹. Ce n'est qu'après qu'une coalition de villes alsaciennes et suisses eut pris la mesure de Charles le Téméraire et de ses ambitions territoriales, que le *perron* retournait à Liège²⁰.

Pendant qu'on détruisait Liège, le duc en personne avait pris sous sa protection les reliques de saint Lambert, le patron de la ville. En 1471 le duc offrait à la cathédrale reconstruite une statuette le représentant avec saint Georges, le duc en armure et à genoux sur un coussin offrant les reliques du saint. Saint Georges, en armure lui aussi, lève le chapeau en guise de salutation, ses traits ressemblent à ceux du duc. En effet: la façon dont le saint est représenté réfère au duc, et si la statuette exprime une volonté de réconciliation sincère, le duc pose en père compréhensif, comme le bon pasteur prêt à réintégrer les brebis égarées du troupeau²¹. En même temps toutefois, le duc tient dans ses mains les reliques, c'est-à-dire, le symbole depuis des siècles de l'identité urbaine liégeoise et un élément de vénération et de religion civique par excellence; une mainmise sur les reliques impliquant un contrôle politique sur la ville. Comme représentant du pouvoir divin, le prince pouvait, en rendant les reliques les plus vénérables à la cité, décider du sort de la ville. Il appliquait ainsi le principe légal invoqué par le juriste italien Baldus de Ubaldis *imperium non moritur*²².

the Medieval West. Selected Proceedings of the international conference, Groningen, 20-23 November 1996, Groningues, 1997 [Mediaevalia Groningana 23], p. 1-33.

¹⁹ Le *perron*, un pilier occupant depuis le XIIe siècle la place du marché central à Liège (on retrouve ce type de monument dans un grand nombre de villes dans cette partie des anciens Pays-Bas) symbolisait le pouvoir juridique des échevins de la ville et donc l'indépendance de la ville face aux pouvoirs extérieurs: H. PIRENNE, «Le conflit liégeois-bourguignon et le Perron liégeois», *Annales du XXIXème Congrès de la Fédération archéologique et historique de Belgique*, Liège, 1933, p. 3-12, en version électronique: http://digistore.bib.ulb.ac.be/2006/a12956_000_f.pdf.

²⁰ M. BOONE, «Charles le Téméraire face au monde urbain: ennemis jurés et fatals?», dans KL. OSCEMA et R. SCHWINGES (éds.), *Karl der Kühne von Burgund. Fürst zwischen europäischem Adel und der Eidgenossenschaft*, Zürich, Neue Züricher Zeitung edition 2010, p. 185-201.

²¹ Sur la statuette: l'analyse par l'historien de l'art H. VAN DER VELDE, *The donor's image. Gerard Loyet and the votive portraits of Charles the Bold*, Turnhout, Brepols, 2000 [*Burgundica*, 2].

²² Voir sur cet épisode: M. BOONE, «Destroying and Reconstructing the City», *op. cit.*, (note 18), *passim*.

Quelques princes victorieux laissèrent également leur marque de façon plus tangible dans l'espace urbain. Vers le milieu du XV^e siècle, les Sforza implantèrent une citadelle au centre de la ville de Milan. Ils mettaient ainsi en route une tradition qui allait trouver des imitations partout en Europe. Ainsi Charles le Téméraire implantait une citadelle dans la ville de Liège dévastée par ses soldats²³. L'exemple était suivi par son arrière petit-fils, le habsbourgeois Charles Quint qui donnait l'ordre d'ériger de semblables bâtisses afin de tenir sous contrôle des villes comme Utrecht (1528) et Gand (1540), ou faisait bâtir des nouvelles murailles et fortifications comme à Anvers, le centre urbain et commercial par excellence de ses territoires méridionaux²⁴. En effet, l'empereur Charles Quint, baptisé Charles d'après son ancêtre bourguignon, a mis en route une politique systématique vis-à-vis des villes, témoignant de son ambition de contrôler l'espace urbain et les institutions urbaines. En 1553, la cité épiscopale de Théroüanne sur la frontière entre la Flandre et l'Artois, décrite par la propagande impériale comme une «grosse larroniere (...) vray magasin et retraite de toute infame canaille de France», était entièrement détruite, en réaction à l'échec que Charles Quint avait dû subir devant Metz, autre cité épiscopale à l'est de la France²⁵. L'empereur, qui adorait poser comme successeur des césars de la Rome antique et comme champion incontesté de la cause catholique, non seulement ordonnait le sac d'un évêché, mais avait déjà permis auparavant à ses soldats luthériens en majorité de saccager Rome, en 1527. Le profit politique de ces actes éclipsait apparemment les dommages idéologiques. Dans d'autres cas, les motivations étaient encore plus évidentes: le prince cherchait avant tout à éliminer des opposants à son pouvoir que furent les élites urbaines, porteurs d'une véritable alternative à son pouvoir princier. Comme en témoignent la réponse impériale aux soulèvements des *comuneros* ou *germanias* en Castille, à Valence ou à Majorque au début du règne (1520-21), ou la réorganisation politique à l'intérieur de plusieurs villes impériales d'Allemagne du Sud dans les années suivant la répression de la grande révolte paysanne des années 1524-26, ce qui était en cause

²³ Dans un contexte comparatif: P. BOUCHERON, «De l'urbanisme communal à l'urbanisme seigneurial. Cités, territoires et édilité publique en Italie du Nord (XIII^e-XV^e siècle)», dans E. CROUZET-PAVAN (éd.), *Pouvoir et édilité. Les grands chantiers dans l'Italie communale et seigneuriale*, Rome, 2003 [Collection de l'école française de Rome, 302], p. 68-75.

²⁴ Voir le texte sous presse M. BOONE, «From cuckoo's egg to 'sedem tyranni' – the princely citadels in the cities of the Low Countries, or the city's spatial integrity hijacked (15th-early 16th centuries)» dans M. BOONE et M. HOWELL (éds.), *The Power of Space in Late Medieval and Early Modern Europe. The cities of Italy, northern France and the Low Countries*, Brepols, Turnhout [Studies in European Urban History, (1100-1800), 03], p. 77-96.

²⁵ B. DELMAIRE, «Théroüanne et Hesdin: deux destructions (1553), une reconstruction», dans *Destruction et reconstruction de villes, du Moyen Âge à nos jours. Verwoesting en wederopbouw van steden, van de middeleeuwen tot heden. Actes du 18e colloque international Spa, 10-12.IX.1996*, Bruxelles, 1999, p. 128-136 [Crédit communal de Belgique, coll. histoire in-8°, 100].

était la participation par des groupes médians à l'exercice du pouvoir en ville²⁶. Tout cela n'était qu'un prélude à la guerre que le même prince a menée contre sa ville natale, Gand, véritable symbole de la résistance urbaine et de la participation au pouvoir des corps de métier²⁷.

Toutefois, malgré les succès de plusieurs princes dans la mainmise sur l'espace urbain et malgré le pouvoir des symboles érigés par eux, l'idéal communal né au XII^e siècle ne disparaissait pas pour autant. Les bourgeoisies des centres commerciaux ne succombaient pas et quand on les pressait trop elles se contentaient de fuir vers d'autres horizons (urbains), comme l'illustre la succession de centres commerciaux dominants dans le contexte des anciens Pays-Bas du XIV^e au XVI^e siècle. L'énergie commerciale quittait d'abord Bruges pour Anvers, pour, face à la furie espagnole, trouver finalement refuge à Amsterdam²⁸. Ces métropoles régionales, bien que constamment sous pression fiscale et politique de la part des princes, savaient préserver leur liberté individuelle et collective et un certain contrôle sur leurs finances²⁹. Comme l'ont argumenté récemment Maarten Prak et Jan Luiten van Zanden, les traditions bourgeoises nées dans les grandes villes médiévales des Pays-Bas méridionaux (*grosso modo* la Belgique actuelle) ont trouvé leur accomplissement institutionnel dans la ville d'Amsterdam, où un système fiscal basé sur une division plus équitable des charges fiscales, une gestion de la dette publique et le premier marché public pour capitaux ont vu le jour³⁰. Formulés dans une perspective économique, on s'approche de l'idéal du bon gouvernement, tel qu'il fut peint comme fresque dans le *palazzo pubblico* de Sienne, quelques siècles déjà avant l'installation de la république des Provinces Unies³¹.

²⁶ Voir plusieurs contributions dans M. BOONE et M. DEMOOR (éds.), *Charles V in Context: the Making of a European Identity*, Brussels, VUB press, 2003 et W. BLOCKMANS, *Emperor Charles V 1500-1558*, Londres, 2002, *passim*.

²⁷ Une évaluation des mesures prises par Charles Quint, et les liens avec la politique de ses ancêtres bourguignons: M. BOONE, «*Le dict mal s'est espandu comme peste fatale*». Karel V en Gent, stedelijke identiteit en staatsgeweld», *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, 53, 2000, p. 29-61.

²⁸ B. BLONDÉ, O. GELDERBLOM, P. STABEL, «Foreign merchants communities in Bruges, Antwerp and Amsterdam, c. 1350-1650», dans D. CALABI et ST. CHRISTENSEN (éds.), *Cultural exchange in early modern Europe. Volume II: cities and cultural exchange in Europe, 1400-1700*, Cambridge, CUP, 2007, p. 154-174.

²⁹ Des considérations d'ordre général et une comparaison entre les différents réseaux urbains en Europe dans W. BLOCKMANS, «Voracious states and obstructing cities: an aspect of state formation in preindustrial Europe», dans CH. TILLY et W. BLOCKMANS (éds.), *Cities and the rise of states in Europe, A.D. 1000 to 1800*, Boulder-San Francisco-Oxford, 1994, p. 218-250. D'autres exemples dans A. HOLENSTEIN, TH. MAISSEN, M. PRAK (éds.), *The Republican alternative. The Netherlands and Switzerland compared*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2008.

³⁰ J. VAN ZANDEN et M. PRAK, «Towards an economic interpretation of citizenship: the Dutch Republic between medieval communes and modern nation-states», *European Review of Economic History*, 10, 2006, p. 111-145 (essentiellement 113-117).

³¹ La littérature sur la fresque de Lorenzetti à Sienne est abondante, une récente mise au point: P. BOUCHERON, «'Tournez les yeux pour admirer, vous qui exercez le pouvoir, celle qui est peinte ici'. La fresque du bon gouvernement d'Ambrogio Lorenzetti», *Annales-Histoire, sciences sociales*, 60, 2005, p. 1137-1199 et

Aujourd'hui, tout comme dans le passé médiéval et moderne, l'espace urbain reste contesté aussi bien dans la pratique politique que dans le discours politique. Il offre toutefois une clé pour comprendre comment la domination de la part de groupes sociaux ou de l'Etat naissant était réalisée, et cela dès les grands jours des confrontations du moyen-âge et des temps modernes jusqu'aux guerres dans les Balkans de la fin du XX^e siècle. Pour citer Napoléon Bonaparte, captant lui-même l'essentiel de la politique de pouvoir dans le passé jusqu'à ses jours: *je serai un Attila pour Venise*.

L'ambiguïté des historiens

Le récit des historiens retraçant l'urbanisation européenne est resté à l'instar de l'attitude ambiguë à l'époque médiévale même, un mélange de noir et de blanc: jubilation et célébration d'un côté, condamnation et suspicion de l'autre. Ceci est très révélateur non seulement des traditions historiographiques, mais également en ce qui concerne l'histoire qui en est la base. Les historiens de la fin du XIX^e siècle, la période durant laquelle l'histoire se développait comme science indépendante, ont regardé l'histoire urbaine médiévale de façon positive, comme le premier pas vers la modernité³². Par modernité on entendait dans ce contexte une forme spécifique de démocratie, soutenue par les forces bourgeoises créatives, à l'œuvre dans la société. Selon Peter Clark, une «town history with a "boosterism"» s'est développée dans les parties industrialisées et urbanisées de l'Europe de l'Ouest. Dans ces textes, les avancées industrielles et commerciales, la vie communale et les ressources publiques, l'identité et la fierté civiques étaient à l'honneur, les villes posaient comme des havres de modernité, et la modernité était sans blâme³³.

Il n'est donc pas étonnant qu'un des historiens les plus influents de l'époque eut été un des plus doués que l'histoire urbaine médiévale ait connu, le belge Henri Pirenne (1862-1935). Fils d'un entrepreneur en textile à Verviers, une ville industrielle alors en pleine expansion, il incarnait une histoire urbaine renouvelée et la voix d'une génération d'historiens. Pirenne croyait au progrès et à une politique

P. HOPPENBROUWERS, *Malgoverno of good lordship? Over het falen van de staat in de late middeleeuwen*, Leiden, 2009, 20 p.

³² Voir pour ce mouvement de professionnalisation dans différents contextes nationaux: M. BENTLEY, *Modern historiography. An introduction*, London-New York, 2003. G. LINGELBACH, *Klio macht Karriere. Die Institutionalisierung der Geschichtswissenschaft in Frankreich und der USA in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Göttingen, 2003; B. MELMAN, *The culture of history. English uses of the past 1800-1953*, Oxford, 2006; C. DELACROIX, F. DOSSE, P. GARCIA, *Les courants historiques en France, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, 1999, 2005.

³³ P. CLARK, «The city», dans P. BURKE (éd.), *History and historians in the twentieth century*, Oxford, 2002, p. 38.

libérale bien incrustée dans l'État-nation du XIX^e siècle³⁴. L'histoire de la Belgique, une nation récemment construite (à partir de 1830) et qui cherchait à justifier son existence à côté des grandes nations européennes, allait devenir le sujet du livre le plus connu de Pirenne, son *Histoire de Belgique* (1900-1930). L'ouverture personnelle de Pirenne envers l'innovation, faisait de lui, pour citer Pyenson et Verbruggen «an apostle of modernism»³⁵. La nation dont il devenait le chantre incarnait également le succès de l'industrialisation et une certaine modernité en marche³⁶. Il est évident que dans le développement historique vers cet état des choses, aux yeux de Pirenne, le beau rôle était réservé aux villes. Dès le début de sa carrière académique Pirenne était fasciné par le fait urbain et par l'histoire urbaine. Dans sa thèse de doctorat sur la constitution de la ville médiévale de Dinant, située au sud de Liège dans la vallée de la Meuse, il donnait le ton: «J'ai cherché à faire, pour une ville belge, ce qui a été fait, pendant les dernières années, pour tant de villes allemandes et françaises»³⁷.

Bien que connu en premier lieu comme historien de l'économie et du social, Pirenne s'attachait aussi à l'histoire institutionnelle, comme Jan Dhont l'avait remarqué de façon perspicace en 1966 dans un article classique intitulé *Henri Pirenne, historien des institutions urbaines*³⁸. En effet, une relecture attentive des écrits de Pirenne permet de le situer parmi les précurseurs des *New Institutional Economics* (NIE) et se furent finalement de telles études qui, mieux que par exemple son célèbre *Mahomet et Charlemagne* posthume, ont résisté à l'usure du temps. Pirenne appartenait également à cette génération d'historiens, tributaire d'un enseignement basé sur une lecture attentive des sources et sur une approche positiviste de la réalité qui en émanait. De son temps faire de l'histoire devenait une profession scientifique à côté des autres, comme l'annonçait la bannière portant l'inscription: *l'histoire est la science maîtresse*³⁹, derrière laquelle marchait Gabriel

³⁴ La biographie classique de Pirenne est l'œuvre d'un historien américain B. LYON, *Henri Pirenne. A biographical and intellectual study*, Gent, 1974. Une notice biographique de la main d'un étudiant influent de Pirenne et en partie son successeur à Gand: F. GANSHOF, «Henri Pirenne», *Biographie Nationale*, 30, 1958, disponible sur le web <http://digitheque.ulb.ac.be/fr/digitheque-henri-pirenne/biographie/la-vie/index.html>. Une version plus récente: W. PREVENIER, «Pirenne, Jean Henri Otto Lucien Marie, gezegd Henri, historicus», *Nationaal Biografisch Woordenboek*, 19, 2009, col.753-770. La recherche en cours de Sarah Keymeulen (Université de Gand) modifiera certains points.

³⁵ L. PYENSON et C. VERBRUGGEN, «Elements of the modernist creed in Henri Pirenne and George Sarton», *History of science*, 49, 2011, p. 377-394.

³⁶ E. WITTE, G. KURGAN-VAN HENTENRYK, E. LAMBERTS (eds.), *Nation et démocratie 1890-1921. Actes du colloque international Bruxelles, 8-9 juin 2006*, Bruxelles, royal Academy, 2007, passim. Et G. DENECKERE, *Les turbulences de la Belle Époque 1878-1905*, Bruxelles, 2005.

³⁷ Publiée en 1889 sous le titre *Histoire de la constitution de la ville de Dinant au Moyen Âge* dans la série des monographies de la faculté des lettres de l'université de Gand, où Pirenne avait été nommé professeur d'histoire médiévale trois ans auparavant.

³⁸ J. DHONDT, «Henri Pirenne: historien des institutions urbaines», *Annali della fondazione italiana per la storia amministrativa*, 3, 1966, (réédité dans: *Hommes et pouvoirs. Les principales études de Jan Dhondt sur l'histoire du 19^e et 20^e siècles*, Gand, 1976, p. 63-119, avec une introduction critique de Wim Blockmans).

³⁹ Sur la *Revue Historique* (première parution en 1876) et Monod: C. DELACROIX, F. DOSSE, P.

Monod, directeur de la *Revue Historique*, lors des funérailles de Gambetta. Les premiers articles de Pirenne sur les constitutions urbaines, parus dans la même revue dans les années 1893-1898 sont imprégnés de cette approche positiviste⁴⁰. Ces études aboutissaient pour la première fois à un livre paru en 1910 *Les anciennes démocraties des Pays-Bas*⁴¹. Dans ces écrits on est saisi par la façon dont Pirenne savait combiner le meilleur des deux traditions historiographique dominantes à l'époque: celle de l'école allemande et celle de l'école française. Formé personnellement à Paris, Berlin et Leipzig Pirenne était convaincu du fait qu'il se mettait à l'œuvre pour décrire l'histoire de ce qu'il appelait lui-même *le point sensible de l'Europe* où se rencontraient et se mélangeaient les traditions germaniques et latines⁴². Dans la seconde phase de sa carrière, durant la Grande Guerre, alors qu'il avait déjà acquis un renom international, il allait découvrir à quel point cette sensibilité était réelle. Malgré une prise de distance vis-à-vis des historiens allemands, Pirenne continuait à combiner le meilleur des deux traditions et à combler les divisions entre histoire socio-économique, institutionnelle et culturelle. Cela donnait à ses études une approche presque holistique concernant les effets d'une urbanité où se rencontraient les efforts et la créativité des élites marchandes des deux parties les plus urbanisées de l'Europe: les anciens Pays-Bas méridionaux et l'Italie du nord et du centre⁴³. Au cœur de ses préoccupations se trouvaient les organisations communales, les corps de métier, les confraternités exprimant un ensemble de valeur à connotation presque religieuse. Les interprétations de Pirenne, bien que mieux exprimées dans son *Anciennes démocraties* ont touché une audience plus large encore, grâce au livre qu'il publia en point d'orgue à son tour triomphal aux États-Unis en 1923 *Medieval cities: their origins and the revival of trade*. Acclamé dès sa parution, le livre est toujours utilisé comme matière à enseigner dans un grand nombre d'universités à travers le monde anglo-saxon⁴⁴.

GARCIA, *Les courants historiques*, op. cit. (note 32), p. 117-125.

⁴⁰ On retrouve tous les articles et comptes rendus de Pirenne sur l'histoire urbaine dans une collection posthume: H. PIRENNE, *Les villes et les institutions urbaines*, 2 tomes, Paris, Alcan, 1939.

⁴¹ Traduit une première fois en 1915 en anglais sous le titre erroné (bien que compréhensible dans le contexte de la première guerre mondiale) *Belgian democracy* (Manchester, Manchester University Press 1915), réédité sous un titre plus acceptable *Early democracies in the Low Countries. Urban society and political conflict in the Middle Ages and the Renaissance*, New York, 1963.

⁴² J. TOLLEBEEK, «'Au point sensible de l'Europe': Huizinga et Pirenne», *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, 74, 1996, p. 429 (réédité dans son *De ekster en de kooi. Nieuwe opstellen over geschiedschrijving*, Amsterdam, 1996, p. 243).

⁴³ La comparaison introduite par Pirenne continue à provoquer un questionnaire historique, une évaluation récente: E. CROUZET-PAVAN et E. LECUPPRE-DESJARDIN (éds.), *Villes de Flandre et d'Italie (XIII^e-XVI^e siècle). Les enseignements d'une comparaison*, Turnhout, Brepols, 2008 [*Studies in European Urban History, 1100-1800*, 12].

⁴⁴ La première édition est parue à Princeton en 1925 et le livre continue à être lu dans les universités américaines. La première édition en français date de 1927, elle fut reçue par Lucien Febvre de la façon suivante: «Un de ses livres comme seuls sont capables d'en produire les hommes qui, ayant excellé toute leur vie dans

La chute d'un paradigme

Après la Grande Guerre il était de plus en plus difficile de maintenir l'optimisme concernant les villes et la modernité qu'elles étaient supposées incarner. Pirenne et un très grand nombre de ses contemporains avaient perdu une partie importante de leurs certitudes intellectuelles. Tout comme un nombre impressionnant de monuments médiévaux – la halle de la ville d'Ypres, l'ancienne bibliothèque universitaire de Louvain, la cathédrale de Reims – les histoires urbaines triomphalistes se trouvaient en ruine. L'histoire comme science aussi avait accusé un dur coup; on était en face d'une *grande illusion*, pour reprendre l'expression utilisée par le médiéviste italien Cinzio Violante pour décrire l'état mental dans lequel Pirenne et ses collègues se retrouvaient après le 11 novembre 1918⁴⁵. Un scepticisme certain concernant le progrès et la modernité était de mise, tout comme un doute sur la capacité de l'histoire à guider un quelconque futur développement de la société. L'histoire urbaine en particulier ne servait plus de laboratoire intellectuel pour tracer une évolution vers une modernité progressiste. En scrutant l'historiographie britannique, il apparaît qu'un penchant pour un thème si lié à l'historiographie allemande – celui de l'histoire urbaine – n'était pas seulement passé de mode après 1918, mais l'aversion se nourrissait aussi de ce que Clark a décrit comme une tendance anti-villes dans l'opinion et la culture britanniques⁴⁶. Dans les décennies suivant la Grande Guerre, une vague de publications concernant l'histoire rurale déferlait sur le monde académique. Dans cette vague des années trente, les auteurs découvraient la culture du plat-pays, imprégnée d'une simplicité et d'une pureté supposée, perdue dans les tranchées de la première guerre mondiale. Une analyse similaire pour l'historiographie belge ou allemande fait toujours défaut, mais il est hors de doute que dans ces deux cas également, l'histoire rurale a regagné un intérêt certain au détriment de l'histoire urbaine. Ce n'est que dans les parties de l'Europe épargnées par la guerre, comme en Scandinavie, que l'histoire urbaine continuait à dominer l'agenda⁴⁷. En Allemagne le livre à succès d'Oswald Spengler

une profession, ont par surcroît le don d'animer ce qu'ils touchent. Il est signé Henri Pirenne»: L. Febvre, *Vivre l'histoire* (éd. Brigitte Mazon), Paris Robert Laffont, 2009, p. 306.

⁴⁵ C. VIOLANTE, *La fine della 'grande illusione'. Uno storico europeo tra guerra e dopoguerra*, Henri Pirenne (1914-1923). *Per una rilettura della 'Histoire de l'Europe'*, Bologne, 1997 (*Annali dell'Istituto storico italo-germanico. Monografia 31*), un compte rendu par P. TOUBERT, «Henri Pirenne et l'Allemagne (1914-1923)», *Le Moyen Age*, 107, 2001, p. 317-320. Le livre de Violante a été traduit en allemand avec une introduction originale sur Violante de la main de Giorgio Cracco: C. VIOLANTE, *Das Ende der 'grossen Illusion'. Ein europäischer Historiker im Spannungsfeld von Krieg und Nachkriegszeit*, Henri Pirenne (1914-1923) – *Zu einer Neulesung der 'Geschichte Europas'*, Berlin, Duncker und Humblot, 2004, [*Schriften des Italienisch-Deutschen Historischen Instituts in Trient, Band 18*].

⁴⁶ P. CLARK, «The city», *op. cit.* (note 33), p. 40-41.

⁴⁷ Concernant la Belgique: C. BILLEN et M. BOONE, «L'histoire urbaine en Belgique: construire l'après-Pirenne entre tradition et rénovation», *Città & Storia*, 5-1, 2010, p. 3-22. En Allemagne le changement

sur la déchéance de l'Ouest ne reflétait pas uniquement le désarroi intellectuel sous la république de Weimar, l'Allemagne du début du XX^e siècle y était située dans l'hiver de l'histoire humaine, caractérisé par «un cosmopolitisme urbain irrégulier et antimétaphysique»⁴⁸.

Il fallut attendre l'arrivée de l'école dite des *Annales* pour sortir de l'impasse⁴⁹. Toutefois les *Annales* n'accordaient pas la même importance à l'histoire urbaine, que cela avait été le cas lors de la période où l'historicisme dominait les pratiques historiographiques, les deux fondateurs de la revue et du courant, Marc Bloch et Lucien Febvre, avaient été actifs au front pendant la première guerre mondiale et tous les deux, Bloch en premier lieu, avaient investi beaucoup d'énergie scientifique dans l'histoire rurale⁵⁰. Graduellement l'importance accordée par les historiens des *Annales* à l'économie et aux éléments structurels les ont reconduits vers la ville et vers l'étude de l'économie urbaine, avec ses corollaires l'histoire commerciale et l'étude de l'espace (urbain), thèmes chers à Pirenne, à qui non sans surprise on avait proposé de prendre la tête des *Annales* dès leur parution en 1929. Toutefois il fallut attendre la deuxième école des *Annales*, dominée par la figure de Fernand Braudel pour que la revue s'engage dans l'*Urban turn*. Tout commença avec les fameuses études régionales, dont le livre phare de Pierre Goubert sur la ville de Beauvais et son environnement pendant la période moderne (paru en 1960) offre un modèle du genre. L'urbanisation accélérée que la France avait connue dans les *trente glorieuses*, la période suivant la fin de la deuxième guerre mondiale, a bien sûr aidé à remettre le thème de l'histoire urbaine à l'agenda. Ajoutons que Braudel lui-même avait été très influencé par Pirenne et connaissait bien ses opinions en la matière⁵¹. Dans le

de paradigme a résulté dans la redécouverte d'une idée déjà répandue dans la deuxième série des *zeitgemässe Betrachtung* (méditations hors temps) de Friedrich Nietzsche, publiée en 1874 *Vom Nutzen und Nachteil der Historie für das Leben* (sur l'utilité et le désavantage de l'histoire pour la vie), voir O. OEXLE, «Staat – Kultur – Volk. Deutsche Mittelalterhistoriker auf der Suche nach der historischen Wirklichkeit, 1918-1945», dans P. MORAW et R. SCHIEFFER (éds.), *Die deutschsprachige Mediävistik im 20. Jahrhundert*, Ostfildern, Thorbecke, 2005 [Vorträge und Forschungen, 62], p. 72-74. La remarque concernant la Scandinavie a été formulée lors de la présentation orale à Helsinki en avril 2009 (voir la note 1).

⁴⁸ Cité et mis en contexte dans R. EVANS, *The coming of the Third Reich*, London, 2004, p. 121. La citation de Spengler: O. SPENGLER, *Der Untergang des Abendlandes: Umriss einer Morphologie der Weltgeschichte. I: Gestalt und Wirklichkeit*, Vienne, 1918, p.73-75.

⁴⁹ École nommée d'après la revue française fondée en 1929, pour laquelle les deux fondateurs, Marc Bloch et Lucien Febvre avaient en vain essayé d'embrigader Pirenne comme premier président de rédaction, voir C. DELACROIX, F. DOSSE, P. GARCIA, *Les courants historiques*, op. cit., (note 32), p. 200-295; sur le lien entre Pirenne et Bloch et Febvre: B. LYON, *The birth of Annales history: the letters of Lucien Febvre and Marc Bloch to Henri Pirenne (1921-1935)*, Bruxelles, 1991.

⁵⁰ A travers la littérature abondante concernant Bloch il devient clair que les contacts qu'il a eu avec des collègues anglais semblent avoir guidé son orientation vers l'histoire agraire qui devenait à ce moment même dominante dans l'historiographie anglaise (voir *supra* P. CLARK, «The city», op. cit. (note 33): FR.-O. TOUATI, *Marc Bloch et l'Angleterre*, Paris, La boutique de l'histoire, 2007. Concernant Bloch: O. DUMOULIN, *Marc Bloch*, Paris, Presses de sciences Po, 2000, *passim*.

⁵¹ Voir une des rares études disponibles sur Braudel: P. DAIX, *Braudel*, Paris, 1995, p. 91-95, 273.

premier tome de sa *Civilisation matérielle* de 1967, Braudel décrivait les fonctions des villes de la manière suivante: «Pas de ville sans marché et pas de marchés régionaux ou nationaux sans villes (...) Enfin, pas de villes sans pouvoir à la fois protecteur et coercitif»⁵². Une phrase qui aurait pu sortir de la plume de Pirenne.

D'autres évolutions et innovations allaient dans le même sens, avant tout au sein de l'école sociologique dite *école de Chicago*. Dans l'entre deux guerres, Robert Park (1864-1944) et ses collègues avaient développé un modèle d'analyse socio-spatial pour l'étude des villes, mettant en avant une ethnographie urbaine qui misait sur le comportement social entre individus et groupements urbains. L'analyse se fixait sur les dimensions affectives à l'intérieur des communautés qui vivaient une transition entre enracinement local et incorporation dans une société urbaine plus large et plus cosmopolite: «The city is a state of mind, a body of customs and traditions, and of organized attitudes and sentiments that inhere in this tradition».⁵³ Cette nouvelle approche provoquait en premier lieu un suivi parmi les historiens britanniques, notamment chez Asa Briggs et H. J. Dyos, mais dans les décennies suivantes l'influence allait s'étendre vers d'autres centres de recherches et vers d'autres périodes, l'histoire médiévale incluse⁵⁴.

Les Allemands: absents et puis, de nouveau, présents

Les Allemands, jadis au centre des développements historiographiques et encore au XIX^e les principaux architectes de l'histoire urbaine, restaient à l'écart des innovations qui s'étaient manifestées au sein d'autres écoles *nationales*. Perdus dans des traditions qui orientaient les efforts vers un débat relativement stérile entre néo-rankiens et leurs opposants, ou contaminés par l'influence du Nazisme sur l'utilisation de l'histoire, leur absence coûtait cher à une certaine tradition intellectuelle européenne, notamment en matière d'histoire urbaine.

L'importante tradition allemande avait ses racines dans le XIX^e siècle. L'accent était mis sur les institutions légales, politiques et économiques et sur l'autorité constitutionnelle enracinée dans le monde urbain. Des travaux d'importants historiens comme Otto von Gierke (1841-1921), Gustav von Schmoller (1836-1917) ou encore Karl Lamprecht (1856-1915) et du sociologue Ferdinand

⁵² F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle. Tome 1: les structures du quotidien: le possible et l'impossible*, Paris, A. Colin, 1979 (2^e éd.), p. 423.

⁵³ R. PARK, *The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment* (avec R. D. MACKENZIE & E. BURGESS), Chicago, 1925. Sur l'école de Chicago: K. PLUMMER (éd.), *The Chicago school: critical assessments*, 4 vol, Londres, 1997.

⁵⁴ P. CLARK, «The city», *op. cit.* (note 33), p. 42-43.

Tönnies (1855-1936), marquaient l'apogée de cette tradition germanique dans les années précédant la Première Guerre mondiale⁵⁵. Lamprecht en particulier avait influencé Pirenne, mais leur relation intellectuelle s'arrêta de façon abrupte dès le moment où Lamprecht eut signé le sinistre *Aufruf an die Kulturwelt* qui justifiait l'agression allemande contre la Belgique en 1914⁵⁶. La rupture avec la tradition germanique était bien sûr le résultat d'une différenciation intellectuelle importante, mais elle traduisait aussi une tragédie personnelle, tant des personnalités comme Pirenne ou Bloch restaient marquées par la Grande Guerre et ses conséquences. Pourtant, côté allemand, on ne parlait pas d'une seule, pas même d'une même voix: la science culturelle (*Kulturwissenschaft*) de Max Weber (1864-1920) et de Georg Simmel (1858-1918), était très différente de l'histoire culturelle (*Kulturgeschichte*) pratiquée par Karl Lamprecht. Cette dernière restait positiviste et inspirée par le nationalisme, ce qui apparaissait bien quand Lamprecht signait la *Aufruf an die Kulturwelt* du 4 octobre 1914⁵⁷.

Max Weber était sans doute le plus influent des auteurs allemands à avoir esquissé une vision globale sur l'histoire urbaine. Sa façon de conceptualiser l'histoire urbaine médiévale allait à nouveau dominer l'historiographie après la deuxième guerre mondiale. Car tout comme Pirenne, il avait développé l'idée que la ville occidentale, née dans le courant du Moyen Âge, était non seulement caractérisée par son marché, mais tout autant par sa capacité corporative à produire et faire exécuter une législation. En effet, la *coniuratio* médiévale était au cœur de ce que Weber avait baptisé une *herrschaftsfremde Charisma*, en essence une communauté et communion émotionnelle, basée sur un contrat mutuel. Weber avait emprunté cette notion centrale à l'idée de l'union librement consentie (*Freie Einung*), chère à Otto von Guericke, mais les exemples qu'il avait en tête étaient inspirés par le sort des communes italiennes à l'époque classique de leur existence, c.-à-d. le XIII^e siècle,

⁵⁵ Voir les références concernant Guericke et Schmoller dans R. BRUCH et R. MÜLLER (éds.), *Historikerlexikon von der Antike bis zur Gegenwart*, Munich, Beck, 2002, (2^e éd.), p. 108-109, 279-280. Concernant Tönnies voir le site web: <http://www.ftg-kiel.de/>.

⁵⁶ Concernant Lamprecht voir l'article de L. SCHORN-SCHÜTTE dans R. BRUCH et R. MÜLLER (éds.), *op. cit.* (note 55) p. 189. Concernant le fameux *Methodenstreit* que les douze volumes de la *Deutsche Geschichte* de Lamprecht avait provoqué à partir de 1891: G. OESTREICH, «Die Fachhistorie und die Anfänge der sozialgeschichtliche Forschung in Deutschland», *Historische Zeitschrift*, 208, 1969, p. 320-363; R. BRUCH, *Wissenschaft, Politik und öffentliche Meinung. Gelehrtenpolitik im wilhelmischen Deutschland (1890-1914)*, Husum, 1980. L. RAPHAEL, «Historikerkontroversen im Spannungsfeld zwischen Berufshabitus, Fächerkonkurrenz und sozialen Bedeutungsmustern. Lamprecht-Streit und französischer Methodenstreit der Jahrhundertwende in vergleichender Perspektive», *Historische Zeitschrift*, 251, 1990, p. 325-263. Sur la relation de Lamprecht avec Pirenne: B LYON, «The letters of Henri Pirenne to Karl Lamprecht», *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 132, 1966, p. 161-231 et en complément H. WERVEKE, «Karl Lamprecht et Henri Pirenne», *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 138, 1972, p. 39-60.

⁵⁷ Voir J. et W. UNGERN-STERNBERG, *Der Aufruf "An die Kulturwelt!" Das Manifest der 93 und die Anfänge der deutschen Kriegspropaganda im Ersten Weltkrieg*, Stuttgart, 1996 [*Historische Mitteilungen, Beiheft 18*], *passim*.

la période des régimes dits *populaires*⁵⁸. Dans son livre sur la ville, publié après sa mort, Weber formulait l'argument sans ambiguïté: la ville occidentale était à la fois une organisation défensive, un marché et une source de lois et de justice, dépositaire d'un droit à l'autogestion⁵⁹.

Il ne faut donc pas être surpris du fait que pendant la période dite de la république de Weimar, donc suivant immédiatement la première guerre mondiale, et encore plus à partir de 1933 sous le régime fasciste, la recherche en histoire ait été manipulée, subordonnée à des agendas politiques qui ne permettaient ni un retour à l'historisme d'antan, ni un développement dans le sens de la sociologie historique, chère à Weber⁶⁰. Ce qui dominait par contre était une lecture réductionniste d'une grande tradition philosophique basée sur Nietzsche, par le poète Stefan George et sa suite, dans laquelle l'histoire était considérée comme guidant la communauté du peuple, le *Volksgemeinschaft*, offrant des leçons tirées du passé et utiles pour le présent et le futur du peuple (allemand)⁶¹. Si Stefan George a collaboré grandement à la renaissance d'une certaine Allemagne, nostalgique de la grandeur impériale et de tout ce que cela impliquait, il n'a jamais rejoint le mouvement nazi, ni a-t-il assisté, puisqu'il est décédé en 1933, à la réalité du nouveau régime arrivé au pouvoir la même année⁶². Dans le climat culturel imposé à l'Allemagne à partir de ce moment toutefois, l'histoire et donc aussi l'histoire urbaine, ne devait plus avoir l'ambition de

⁵⁸ Une réévaluation de l'historiographie allemande et de la position centrale occupée par Weber: F. HIRSCHMANN, *Die Stadt im Mittelalter*, Munich, Oldenbourg Verlag, 2009 [*Enzyklopedie Deutscher Geschichte Band 84*], p. 62-63. Concernant les communes italiennes: J.-C. VIGUEUR, *Cavaliers et citoyens. Guerre, conflits et société dans l'Italie communale XII^e-XIII^e siècles*, Paris, Ed. Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 2003 [*Civilisations et sociétés 114*]. J.-C. VIGUEUR et E. FAINI, *Il sistema politica dei comuni italiani (secoli XII-XIV)*, Milano-Torino, 2010, *passim*.

⁵⁹ K. SCHREINER, «Die mittelalterliche Stadt in Webers Analyse und die Deutung des okzidentalischen Rationalismus. Typus, Legitimität, Kulturbedeutung», dans J. KOCKA (éd.), *Max Weber, der Historiker*, Göttingen, 1986 [*Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, 73*], p. 119-150. G. DILCHER, «Max Webers Stadt und die historische Stadtforschung der Mediävistik», *Historische Zeitschrift*, 267, 1998, p. 91-125. Plus récemment, avec de nombreuses références à une littérature aussi abondante sur Weber et ses théories: B. SCHELLER, «Das herrschaftsfremde Charisma der Coniuratio und seine Veralltäglichungen. Idealtypische Entwicklungspfade der mittelalterlichen Stadtverfassung in Max Webers 'Stadt'», *Historische Zeitschrift*, 281, 2005, p. 307-336. Pour le texte de Weber, consultez les sections pertinentes de son *Wirtschaft und Gesellschaft*, plus convenablement dans M. WEBER, *The City*, *op. cit.* (note 12).

⁶⁰ Voir plusieurs contributions dans P. MORAW et R. SCHIEFFER (éds.), *Die Deutschsprachige Mediävistik. op. cit.* (note 47). O. OEXLE, *L'historisme en débat. De Nietzsche à Kantorowicz*, Paris, Aubier, 2001 et O. OEXLE, «Das Mittelalter und das Unbehagen an der Moderne. Mittelalterbeschwörungen in der Weimarer Republik und danach» dans S. BURGHARTZ, H.-J. GILOMEN, G. MARCHAL, R.C. SCHWINGES, K. SIMON-MUSCHEID (éds.), *Spannungen und Widersprüche. Gedenkschrift für Frantisek Graus*, Sigmaringen, Thorbecke, 1992, p. 125-153.

⁶¹ Voir la discussion rendue dans O. OEXLE, *Staat – Kultur – Volk*, *op. cit.* (note 47), p. 73, 75 où il prend le livre influent de Kantorowicz (1895-1973) sur Frédéric II comme exemple pour cette évolution. Il faut noter que Nietzsche lui-même ne peut pas être tenu responsable pour cette utilisation créative de ses idées: M. ZAPATA GALINDO, *Triumph des Willens zur Macht. Zur Nietzsche-Rezeption im NS-Staat*, Hamburg, 1995.

⁶² R. EVANS, *The coming of the Third Reich*, *op. cit.* (note 48), p. 411-412.

poursuivre une quête de la vérité dans le sens de Ranke ou de Weber, une servitude à la vie suffisait.

Pendant la république de Weimar et davantage sous le régime Nazi, l'attitude anti-urbaine en histoire était une variante de l'anti-modernité impliquant une hostilité certaine contre tout ce qui touchait à 'la ville'⁶³. Le résultat était un virage vers la *Landesgeschichte* et l'histoire agraire et territoriale en général, une approche d'autant plus utile quand il s'agissait de revendiquer l'incorporation au Reich de larges territoires en Europe⁶⁴. À partir des années 20, le Rhin était donc devenu un *Schicksalsstrom* avec sur la rive gauche, donc française, l'histoire nouvelle des Annales et sur la rive droite, côté allemand, une histoire axée sur des notions comme *Volk* et *Gemeinschaft* (peuple et communauté) au parfum insidieux de race et de sang⁶⁵. La réaction après la période nazie et après la deuxième guerre mondiale, fut un retour aux idéaux rankiens réduits au retour à l'objectivité et à une histoire pertinente ni pour la société ni pour la vie politique. Dans la tradition établie jadis par Ranke, on donnait la priorité à l'étude de l'État et à l'histoire politique, factuelle et *objective*. Une approche associée à l'école des Annales dans l'esprit de Bloch, c.-à-d. comparatiste et interdisciplinaire, était loin, bien que les historiens allemands auraient pu s'inspirer de la façon dont leurs homologues français pratiquaient l'histoire⁶⁶.

Si donc l'histoire urbaine ne semblait pas avoir un avenir en Allemagne, l'histoire urbaine médiévale y trouvait toutefois un nouveau souffle, en combinant la tradition weberienne avec une autre tradition bien allemande, celle de l'histoire du droit. L'ouvrage de Hans Planitz (1882-1954) *Die deutsche Stadt im Mittelalter* (première édition en 1954) était décisif⁶⁷. Cet historien du droit s'est intéressé spécifiquement aux constitutions urbaines⁶⁸. L'évolution générale de l'historiographie allemande

⁶³ Une évaluation de l'impact de la notion *Volksgemeinschaft* dans l'historiographie allemande: H. MOMMSEN, «Changing historical perspectives on the Nazi dictatorship», *European review*, 17, 2009, p. 76-79. Concernant le débat historiographique à l'époque nazie: O. OEXLE, «Von der völkischen Geschichte zur modernen Sozialgeschichte», dans H. DUCHHARDT et G. MAY (éds.), *Geschichtswissenschaft um 1950*, Mainz, 2002 [Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz, Beihefte 56], p. 1-36.

⁶⁴ O. OEXLE, *Staat – Kultur – Volk*, op. cit. (note 47) p. 92-94 et M. WERNER, «Zwischen politischer Begrenzung und methodischer Offenheit. Wege und Stationen deutscher Landesgeschichtsforschung im 20. Jahrhundert», dans P. MORAW et R. SCHIEFFER (éds.), *Die Deutschsprachige Mediävistik*, op. cit., (note 47), p. 251-364.

⁶⁵ L'image des deux rives du Rhin est tirée d'OEXLE, *Staat – Kultur – Volk*, op. cit. (note 47), p. 96-97, qui l'a empruntée lui-même au biographe de Marc Bloch, Ulrich Raulff.

⁶⁶ O. OEXLE, «Was deutsche Mediävisten an der französischen Mittelalterforschung interessieren muss», dans M. BORGOLTE (éd.), *Mittelalterforschung nach der Wende 1989* Munich, 1995, p. 89-127 [*Historische Zeitschrift Beiheft* 20] pose cette question avec un clin d'œil vis-à-vis de l'attaque formulée jadis (en 1922) par Henri Pirenne à l'occasion d'un de ses discours inauguraux comme recteur de l'université de Gand *Ce que nous devons désapprendre de l'Allemagne*.

⁶⁷ H. PLANITZ, *Die deutsche Stadt im Mittelalter. Von der Römerzeit bis zu den Zukunftkämpfen*, Graz-Köln, 1954.

⁶⁸ Voir le survol de P. JOHANEK, «Stadtgeschichtsforschung – ein halbes Jahrhundert nach Ennen und

était toutefois mieux incarnée par les travaux d'Edith Ennen (1907-1999), professeur à Bonn. Bien que produit de l'école de la *Landesgeschichte* et élève de Franz Steinbach (1895-1964), elle s'est construite une réputation scientifique avec la publication de son livre *Die Frühgeschichte der europäischen Stadt* (1953). Graduellement, les idées de Weber reprenaient forme dans ce qu'on commençait à appeler la *Städtegeschichte* (histoire urbaine), bien que dans l'institut d'histoire urbaine comparative toujours en activité (*Institut für vergleichende Städtegeschichte*) de l'université de Münster, fondé en 1969 par un élève de Hermann Aubin (1885-1969), Heinz Stoob (1919-1997), l'approche initiale ait été néo-rankeenne⁶⁹. Dans cette tradition, la collecte de données de base et une certaine idée d'objectivité et de neutralité donnaient le ton. Ainsi, l'institut est connu pour avoir produit un grand nombre d'atlas urbains – un exercice fort utile dans un pays où après la guerre de nombreuses villes étaient en ruines – dont la force interprétative restait toutefois limitée⁷⁰. Le livre qu'Ennen publia en 1953 donnait une suite à une autre publication *Die europäische Stadt des Mittelalters als Forschungsaufgabe unserer Zeit* (La ville européenne au Moyen Âge comme mandat de recherche pour notre époque), parue en 1941, mais rééditée plusieurs fois par la suite. Dans cette publication Ennen prenait ses distances avec la *Landesgeschichte* conçue jusqu'en 1945 comme un outil politique aux mains du parti nazi et incorporée au programme de la *Westforschung* entre les mains de Franz Petri (1903-1993). Avec l'étude de l'histoire des régions à l'ouest du Rhin, on espérait justifier l'annexion des territoires concernés et une révision du *Diktat* (le traité de paix de Versailles de 1919) imposé à l'Allemagne⁷¹.

Le livre d'Ennen, bien que le contexte dans lequel il avait été conçu restait lourd de sens, a inspiré un ensemble de travaux sur la ville médiévale vue comme un corps politique où le droit individuel rencontrait des valeurs collectives. Les villes dans cette optique étaient considérées comme ayant engendré l'échange et l'interaction culturelle, partant d'un espace et un vécu social partagé. Les citoyens étaient en quelque sorte *forcés d'être libres* et ils ont compris petit à petit que leur liberté était le fruit d'une entreprise collective et était le résultat d'une lutte collective. Dans

Planitz», dans F. OPLL et CH. SONNLECHNER (éds.), *Europäische Städte im Mittelalter* Innsbruck-Vienne, 2010 [*Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte*, 52], p. 49-50.

⁶⁹ M. WERNER, «Zwischen politischer», *op. cit.* (note 64), p. 336. Sur la fondation de l'institut dans le contexte allemand: F. HIRSCHMANN, *Die Stadt im Mittelalter*, *op. cit.* (note 58), p. 70.

⁷⁰ Voir l'essai par un des directeurs de l'institut de Münster, P. JOHANEK, «Zu neuen Ufern? Beobachtungen eines Zeitgenossen zur deutschen Mediävistik von 1975 bis heute», dans P. MORAW et R. SCHIEFFER (éds.), *Die Deutschsprachige Mediävistik*, *op. cit.* (note 47), p. 168-169.

⁷¹ Sur ce programme de recherche P. SCHÖTTLER, «Die historische Westforschung zwischen 'Abwehrkampf' und territorialer Offensive», dans P. SCHÖTTLER (éd.), *Geschichtsschreibung als Legitimationswissenschaft 1918-1945*, Frankfurt, 1997, p. 204-261. Voir aussi la collection d'essais impressionnante de B. DIETZ, H. GABEL, U. TIEDAU (éds.), *Griff nach dem Westen*, 2 vol.; deux essais traitent de Franz Petri: un de la main de Martina Pitz, le deuxième par Karl Ditt. Notons que Petri, à l'œuvre à Bruxelles pendant l'occupation allemande de 1940-44, s'opposait diamétralement aux idées de Pirenne.

un survol récent de l'historiographie allemande, Otto Gerhard Oexle a conclu que les historiens sont aujourd'hui d'accord pour considérer la société médiévale tout autant comme une société *communale* que *féodale*. En formulant ce constat, il s'est inspiré des travaux de Gerhard Dilcher (un auteur qui a aussi écrit abondamment sur Max Weber) et d'Eberhard Isenmann⁷². Ces deux auteurs ont mis l'accent sur l'importance des confréries et des organisations corporatives au sein de la société urbaine, notamment pour l'organisation de la bourgeoisie, des artisans et des collectivités économiques et religieuses, et pour le maintien de la paix interne et le contrôle des comportements⁷³. Peter Blickle, lui-même inspiré par une tradition qui remonte à Weber et Lamprecht, a tenu plus d'un plaidoyer pour qu'on considère la notion de *Kommunalismus* comme une des notions clés pour comprendre l'éthique de la société médiévale, à la même hauteur que des notions comme *féodalité*, *parlementarisme* etc.⁷⁴.

Bien sûr, Blickle ne réfère pas uniquement aux mouvements urbains quand il traite des mouvements communaux, mais la ville joue un rôle fondamental dans le développement du concept. En plus, il est important que la notion de *Kommunalismus* ne s'appliquait pas avec une intensité comparable à toutes les villes médiévales. Pirenne et Weber s'étaient inspirés des villes des Pays-Bas méridionaux et de l'Italie du Nord et du Centre et ils ont certainement appliqué leur modèle à des horizons trop larges. Il reste toutefois le constat que les centres de créativité artistique de ces régions ont témoigné en même temps d'une énergie économique telle qu'une émulation certaine a dû en résulter⁷⁵. La synthèse par Knut Schulz sur le mouvement communal des XII^e-XIII^e siècles renforce ce constat. Dans son livre méconnu *Denn sie lieben die Freiheit so sehr* de 1992, la jonction avec la tradition weberienne semble faite⁷⁶. Dans le contexte de l'Allemagne d'après la réunification il est d'ailleurs à noter qu'une année auparavant une *Société Karl Lamprecht* a vu le

⁷² O. OEXLE, *Staat – Kultur – Volk*, op. cit. (note 47), p. 57-58. Oexle se réfère à G. DILCHER, «Die Rechtsgeschichte der Stadt» dans K. BADER et G. DILCHER (éds.), *Deutsche Rechtsgeschichte. Land und Stadt – Bürger und Bauer im Alten Europa*, Berlin-Heidelberg-New York, 1999, p. 249-827.

⁷³ E. ISENMANN, «Gesetzgebung und Gesetzgebungsrecht in spätmittelalterlichen Deutscher Städte», *Zeitschrift für historische Forschung*, 28, 2001, p.1-94 et 161-261. Dans sa synthèse *Die deutsche Stadt im Spätmittelalter (1250-1500)*, Stuttgart, 1988 deuxième édition, fort augmenté: *Die Deutsche Stadt im Mittelalter, 1150-1550*, Wien-Köln-Weimar, 2012, il se situe dans la tradition de Weber pour caractériser la ville médiévale.

⁷⁴ P. BLICKLE, *Kommunalismus: Skizzen einer gesellschaftlichen Organisationsform*, Oldenbourg, 2 vol, 2000.

⁷⁵ Sur les effets constatés lors d'une comparaison entre les deux paysages urbains voir les contributions de G. Pinto, P. Stabel et W. Blockmans au livre d'E. CROUZET-PAVAN, E. LECUPPRE-DESJARDIN (éds.), *Villes de Flandre et d'Italie*, op. cit. (note 43). J'ai développé certains aspects dans M. BOONE, *A la recherche d'une modernité civique. La société urbaine des anciens Pays-Bas au bas Moyen Age*, Bruxelles, 2010, p. 109-121.

⁷⁶ K. SCHULZ, 'Denn sie lieben die Freiheit so sehr...' *Kommunale Aufstände und Entstehung des europäischen Bürgertums im Hochmittelalter*, Darmstadt, 1992. Sur l'importance de ce livre et sa place dans le processus de la réhabilitation de la notion de mouvement communal: G. DILCHER, "Einheit und Vielheit in Geschichte und Begriff", op. cit. (note 12), p. 21.

jour à Leipzig, renouant ainsi avec une autre tradition historiographique occultée pendant près d'un siècle⁷⁷.

Vers une nouvelle historiographie urbaine?

En entamant la deuxième décennie du XXI^e siècle, nous avons pris suffisamment de recul pour évaluer et mettre en contexte les développements des trente dernières années. Dans cette perspective, l'historiographie actuelle invite les chercheurs à poser, de nouveau, des questions concernant la relation entre droits individuels, organisation politique au niveau de la ville, d'une région ou d'un Etat. Des développements politiques dans les dernières décennies ont sans doute permis de creuser davantage les problématiques: la fin de la division entre Ouest et Est en Europe, la fin de la guerre froide et l'intensification simultanée de la construction européenne ont eu des influences incontestables sur les questions que les historiens actuels se posent. On peut considérer ces évolutions comme une variante européenne des processus de globalisation et d'unification dans une société de communication toujours plus performante. Les conséquences, une mobilité toujours plus rapide qui concerne les peuples, les marchandises, les idées et les maladies et qui s'oriente vers les villes, sont les causes des préoccupations que manifestent les dirigeants d'organisations internationales, les Nations Unies en premier lieu, et avec lesquelles nous avons commencé cet essai. Du point de vue de l'historien une question supplémentaire peut être évoquée: sommes nous condamnés à continuer à penser l'histoire à partir du cadre national référant à une réalité construite au XIX^e siècle, ou devons nous davantage accorder de l'importance aux différents degrés de socialisation de l'individu et aux niveaux de l'élaboration des droits et des devoirs d'une communauté et d'un individu?

Les travaux récents concernant l'histoire urbaine médiévale présentés dans cette contribution peuvent aider à formuler une réponse. Comme l'a remarqué Knut Schulz, dans son introduction au survol des mouvements communaux du XII^e siècle, l'ancienne discussion si oui ou non la société urbaine médiévale peut être considérée comme *démocratique*, encore essentielle au temps de Pirenne, n'est plus d'actualité. Il propose quatre aspects qui devraient aider à réorienter l'attention des historiens de la société urbaine médiévale: l'organisation spatiale du pouvoir

⁷⁷ Voir les sites web: <http://www.lamprecht-gesellschaft.de/> et <http://www.eniugh.org/>. Ce dernier est géré par l'European Network in Universal and Global History auquel appartient la Lamprecht Gesellschaft. En 1993 une collection d'essais par des historiens basés à Leipzig a vu le jour: G. DIESENER (éd.), *Karl Lamprecht weiterdenken. Universal- und Kulturgeschichte heute*, Leipzig, 1993 [*Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichende Gesellschaftsforschung*, Bd. 3].

et du débat public; comment le pouvoir était-il légitimé; quels droits et devoirs accompagnaient l'autogestion et finalement les droits et libertés individuels. Le premier aspect, celui impliquant l'espace et le public, réfère bien sûr à la notion de *Öffentlichkeit* chère au sociologue allemand Jürgen Habermas. Ce dernier avait toutefois en vue d'autres époques de l'histoire, et quand il se référait à l'espace il avait quelque chose de bien différent en tête que ce que les médiévistes qui se sont inspirés de lui ont envisagé. Ce qui n'enlève cependant rien au constat que ses idées ont bien eu de l'effet et ont fait découvrir un champ d'application nettement plus large que ce que l'état de la recherche historique permettait de couvrir au moment où il a conçu sa théorie⁷⁸. Dans un tour d'horizon récent de l'histoire sociale médiévale anglaise, des constats similaires ont été formulés. Ainsi, en se posant la question si le Moyen Âge anglais a connu *l'individu*, souvent considéré comme le produit d'un processus d'auto-façonnement de la Renaissance, Miri Rubin a soutenu que l'individualisme grandissant dans la société (urbaine) du bas Moyen Âge se concevait dans une relation dialectique avec la collectivité communale⁷⁹. De façon similaire, Richard Britnell en parlant dans le même volume de la vie économique dans le réseau urbain relativement modeste en Angleterre (avec bien sûr Londres comme exception) a argumenté qu'une mentalité commerciale était le fruit, même si les gains éventuels bénéficiaient à l'individu en premier lieu, de décisions prises en communauté⁸⁰. Les études multiples qu'Herman Pleij a consacrées à la littérature néerlandaise médiévale arrivent à des conclusions semblables: des droits et libertés individuels se concrétisaient à travers des actions et des décisions collectives⁸¹.

À beaucoup de points de vue, la ville et la commune médiévale offraient une expérimentation de vie en collectivité, un effort à grandes conséquences de concilier les besoins individuels et collectifs. Schulz avait raison: la question de savoir si ces villes avaient oui ou non un caractère *démocratique* est un *faux problème* ou

⁷⁸ Voir J. HABERMAS, *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft*, Neuwied-Berlin, 1962, p. 16-21, qui reflète donc l'état de la recherche au début des années 60. Un grand nombre de recherches souvent très récentes ont par contre mis l'accent sur la ville médiévale comme un des lieux propices au développement d'un espace politique. Voir à titre d'exemples: U. KUNDERT, B. SCHMID, R. SCHMID (éds.), *Ausmessen – Darstellen – Inszenieren. Raumkonzepte und die Wiedergabe von Räumen in Mittelalter und frühen Neuzeit*, Zürich, Chronos Verlag, 2007; P. BOUCHERON et O. MATTÉONI (éds.), *Les espaces sociaux de l'Italie urbaine (XII^e-XV^e siècles). Recueil d'articles*, Paris, [publications de la Sorbonne, réimpressions 8], 2005; C. DELIGNE et C. BILLEN (éds.), *Voisinages, coexistences, appropriations. Groupes sociaux et territoires urbains (Moyen Âge-16^e siècle)*, Turnhout, Brepols, 2007 [Studies in European Urban History (1100-1800), 10]; P. MONNET, *Villes d'Allemagne au Moyen Âge*, Paris, Picard, [Les médiévistes français 4], 2004.

⁷⁹ M. RUBIN, «Identities», dans *A social history of England, 1200-1500*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006, p. 402

⁸⁰ R. BRITNELL, «Town life», dans R. HORROX et W. ORMROD (éds.), *A social history of England*, op. cit. (note 79), p. 163-168.

⁸¹ H. PLEIJ, *Het geveugelde word. Geschiedenis van de Nederlandse literatuur, 1400-1560*, Amsterdam, Bert Bakker, 2007, *passim*.

une tantième manifestation d'une vision *whig* trop simpliste et réductionniste, car presque partout en Europe, l'État central a finalement eu le dessus et réduit l'ambition d'indépendance urbaine au rang de chimère. Même en Italie, où la plupart des communes ont finalement évolué vers des villes-Etats dominées par une élite restreinte ou même par une seule famille, avant d'évoluer ultérieurement vers une *signoria* sous le contrôle d'une famille princière. On doit donc se garder de suivre aveuglément la vision trop optimiste développée à l'égard des villes italiennes du nord par Robert Putnam dans son *Making Democracy Work* où il propose la résilience d'une certaine idée démocratique née dans les communes du Moyen Âge⁸². Toutefois, les communes médiévales ont réussi à lancer un ensemble de constructions sociales et politiques qui ont influencé à long terme les tensions entre intérêts privés et bien commun⁸³. Comme Gourevitch avait observé dans son livre classique concernant la culture médiévale: l'apport du monde urbain médiéval occidental a été crucial dans ce sens que la notion de *bourgeois*, membre libre et indépendant d'une communauté urbaine, n'a pas vu le jour dans les villes byzantines ou islamiques, bien qu'elles aient atteint un niveau de développement culturel plus qu'impressionnant⁸⁴. L'évolution du type social du bourgeois aide à expliquer le *Sonderweg* européen dans un contexte comparatif⁸⁵. Plus que l'énumération de droits et de textes constitutionnels, la genèse et la pratique expérimentée d'une vraie république bourgeoise – selon les mots d'un observateur contemporain, sir William Temple, en 1673 «the fear of some, the envy of others and the wonder of all their neighbours» la peur de certains, l'envie d'autres et l'émerveillement de tous – la République des Provinces Unies ne s'explique que par l'accumulation d'une idéologie urbaine et d'un ensemble de pratiques de gestion financière et politique au sein des grandes communes des anciens Pays-Bas méridionaux au Moyen Âge⁸⁶.

Comme j'espère avoir démontré, l'histoire de la ville médiévale a été influencée par les choix et les préférences idéologiques de la part des historiens qui s'en sont

⁸² R. D. PUTNAM, R. LEONARDI, R. NANNETTI, *Making democracy work: civic traditions in modern Italy*, 1993, Princeton, Princeton University Press, 1993. Une évaluation critique par N. TERPSTRA, «Republics by contract. Civil society, social capital and the Putnam thesis in the papal state», *Storicamente*, 2, 2006 (voir: www.storicamente.org).

⁸³ Voir les essais concernant le développement de la notion de bien commun comme instrument idéologique, dans E. LECUPPRE-DESJARDIN et A.-L. BRUAENE (éds.), *De Bono communi. The discourse and practice of the Common Good in the European city (13th-16th c.)*, Turnhout, Brepols, 2010 [*Studies in European Urban History (1100-1800)*, 22]

⁸⁴ A. GOUREVITCH, *Les catégories de la culture médiévale*, Paris, Gallimard, 1983, p. 210-211.

⁸⁵ Voir la collection d'essais d'histoire urbaine comparative en préparation chez Oxford University Press (éd. P. Clark), voir note 4.

⁸⁶ M. BOONE et M. PRAK, «Rulers, patricians and burghers: the Great and the Little Traditions of Urban Revolt in the Low Countries», dans K. DAVIDS et J. LUCASSEN (éds.), *A miracle mirrored. The Dutch Republic in European Perspective*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pp. 99-134 et M. BOONE, «The Dutch Revolt and the Medieval Tradition of Urban Dissent», *Journal of Early Modern History*, 11, 2007, p. 351-375.

emparés. Toutefois, un retour en arrière pour jeter un coup d'œil sur les débats qu'ont animés les générations précédentes, qui ont vu des géants comme Pirenne et Weber s'y engager, peut être payant. L'histoire urbaine et les études urbaines en général connaissent un regain de popularité, comme en témoignent le nombre de revues spécialisées, de programmes de recherches et de conférences qui est en hausse. Réorienter l'histoire vers la dimension urbaine, sujet holistique s'il en faut, permet aussi d'échapper à la logique d'un éparpillement et d'une spécialisation toujours plus poussée. Les historiens du fait urbain ont en effet commencé à se rendre compte que la ville médiévale n'était pas le lieu où la démocratie moderne a vu le jour, comme une certaine historiographie jubilatoire du XIX^e l'avait rêvé, mais qu'elle constitue pour autant un lieu d'expérimentation sociale qui a produit un partenariat unique entre l'individu et le collectif. Et mieux en connaître les causes, le fonctionnement et les échecs est essentiel pour toute considération actuelle du phénomène urbain qui semble s'imposer inexorablement.

Dans sa fameuse *Apologie pour l'histoire ou le métier d'historien* (1941-42) Marc Bloch fait référence à une visite en compagnie d'Henri Pirenne à la ville de Stockholm en 1928, suite à un congrès international qui s'était déroulé à Oslo. Ils venaient d'arriver et Pirenne demandait «Qu'allons-nous voir d'abord? Il paraît qu'il y a un hôtel de ville tout neuf. Commençons par lui». Et Bloch d'ajouter que Pirenne semblait vouloir anticiper une question de sa part, en continuant: «Si j'étais antiquaire, je n'aurais d'yeux que pour les vieilles choses. Mais je suis un historien. C'est pourquoi j'aime la vie»⁸⁷. Une leçon sans doute pour tout historien qui veut contempler le passé urbain de nos jours.

⁸⁷ M. BLOCH, *L'histoire, la guerre, la résistance*, A. BECKER et E. BLOCH (éds.), Paris, Gallimard, 2006, p. 879.

L'unification européenne par les circuits portuaires

Wim Blockmans
Universiteit Leiden

Résumé

Les villes portuaires ont joué un rôle essentiel dans l'intégration économique aussi bien que culturelle en Europe. Le trafic de produits lourds et volumineux a toujours été plus aisé par les voies d'eau, les côtes maritimes et les grandes rivières ont constitué les principaux axes de mouvements de gens et de produits qui ont relié, au cours des siècles, des systèmes économiques différents. Les grandes villes portuaires formaient les points nodaux entre des régions séparées par des obstacles physiques ou humains, des points de contacts entre des circuits commerciaux basés dans des arrière-pays différents et des cultures diverses. Tandis que les princes ont formé des entités territoriales unifiées au niveau de la religion, les réseaux maritimes favorisaient les échanges entre des cultures et des économies différentes.

Mots-clés

Ports. Réseaux maritimes. Échanges culturels.

Notre éducation historique nous a amené à penser dans le cadre des États nationaux consolidés, pour la plupart d'entre eux, pendant les deux derniers siècles. L'histoire urbaine s'est accommodée à cette perspective en favorisant les caractéristiques régionales des villes, leurs liens avec le territoire environnant et avec les pouvoirs étatiques. Depuis les années 1980, les paradigmes des hiérarchies et des réseaux urbains se sont greffés sur les interprétations existantes¹. Non seulement les structures de l'enseignement, de la recherche et des unités linguistiques ont-elles continué à favoriser l'ancrage de l'histoire urbaine dans l'histoire nationale, la conservation des archives a aussi facilité les recherches dans ces mêmes cadres².

Le résultat est que l'étude des liens maritimes entre les villes portuaires, les *gateways*, reste encore largement à faire. Certes, on doit reconnaître que l'étude des villes de la hanse teutonique fait exception à cette observation, comme elle a pu profiter du soutien des régimes politiques successifs qui soutenaient l'idée de l'expansion allemande, basée sur l'appartenance à l'Empire et sur l'identité de la langue³. Dans d'autres régions, surtout celles autour de la Méditerranée, les différences linguistiques, religieuses, culturelles et politiques posent des obstacles considérables aux recherches dépassant les frontières et inspirées plutôt par les réalités géographiques et économiques. D'autre part, ces différences n'ont pas nécessairement mené à des cloisonnements, bien au contraire. Comme vient de le montrer de manière magistrale David Abulafia, «la Méditerranée est devenue probablement la place la plus vigoureuse d'interaction entre des sociétés dans le monde» ses ports ont été des points d'échanges cosmopolites à travers les siècles⁴. Plusieurs historiens ont tenté d'appliquer le modèle méditerranéen à la Mer Baltique et en Asie méridionale. L'Océan indien couvre plus de cent degrés de longitude et quatre-vingt de latitude, il est entouré d'une multitude d'unités politiques, culturelles et religieuses, mais au cours de plusieurs millénaires, il a relié des peuples et des systèmes économiques très différents par une série de réseaux connectés. Par cette voie, l'Islam s'est répandu vers l'Inde et l'Indonésie⁵.

¹ P. HOHENBERG et L. LEES, *The Making of Urban Europe, 1000-1994*, Cambridge Mass., 1985. J. DE VRIES, *European Urbanization, 1500-1800*, Cambridge, 1984. *Le réseau urbain en Belgique dans une perspective historique (1350-1850)*, Bruxelles, 1992 [Crédit communal de Belgique, coll. histoire in-8°, 86].

² Voyez, comme exemples: G. DUBY (dir.), *Histoire de la France urbaine*, 5 vols., Paris 1980. H. BOOCKMANN, *Die Stadt im späten Mittelalter*, Munich 1987 (sans que le titre ne l'indique, ce livre traite en réalité de l'Empire et de son expansion). D. PALLISER (ed.), *The Cambridge Urban History of Britain. vol. I: 600-1540*, Cambridge, 2000.

³ Voyez les séries des *Hansische Geschichtsblätter* (RFA) et des *Hansische Studien* (RDA); la synthèse la plus récente échappe heureusement à une vue nationaliste: R. HAMMEL-KIESOW, *Die Hanse*, Munich 2008. J. RODING et L. HEERMA VAN VOSS (dir.), *The North Sea and Culture 1550-1800*, Hilversum, 1996.

⁴ D. ABULAFIA, *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*, Oxford, 2011, p. 643-648.

⁵ J. ABU-LUGHOD, *Before European Hegemony: the World System A.D. 1250-1350*, New York, 1989. F. GIPOULOUX, *Méditerranée asiatique: villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du sud-est XVI^e-XXI^e siècles*, Paris, 2009. R. KAPLAN, *Monsoon: The Indian Ocean and The Future of*

Fernand Braudel avait déjà insisté sur ce qu'il appelait *l'économie du pourtour*, c'est-à-dire le commerce à longue distance, intercontinental en grande partie, le long des côtes, avec tout ce qu'il implique comme infrastructures et comme structures sociales. L'importance macro-économique des villes portuaires maritimes réside dans leur rôle de liaison entre des systèmes économiques différents mais complémentaires. Ces unités sont basées sur les conditions géographiques qui sont à la base de produits et de systèmes de transport spécifiques. Ces éléments ont mené au développement de méthodes d'échanges particulières, dont les *Pratiche della mercatura* du XIV^e siècle nous montrent toute la diversité. Les villes portuaires étaient donc typiquement des points de concentration de pratiques commerciales variées, où se mélangeaient des hommes de cultures différentes. L'essentiel est toutefois que malgré toutes les différences religieuses, linguistiques et culturelles, ces hommes ont trouvé des manières à se comprendre, à créer des pratiques d'échanges profitables pour tous et à régler leurs conflits avec un minimum de perturbations. Les systèmes de droit maritime témoignent de ces relations régularisées au cours de la pratique.

Ces villes portuaires se caractérisent donc par leurs infrastructures d'accueil, de réparation et d'approvisionnement des navires, des marchandises et des hommes. En outre, elles étaient les marchés centraux pour des arrière-pays avec lesquels des échanges profitables pouvaient être soutenus. Cela implique des morphologies urbaines et des structures professionnelles et juridiques spécifiques. Des formes de convivialité dans le respect mutuel des différences se sont établies, comme dans des comptoirs, *Kontor*, *funduq*, *fondaco*, *ghetto*, parfois seulement un centre de culte avec des bâtisses annexes ou ailleurs tout un quartier de la ville. L'attraction d'un port résidait autant dans son accessibilité et sa localisation avantageuse sur les routes, que dans la protection qu'il offrait aux étrangers en résidence temporaire. D'une part, cela impliquait un régime de juridiction maritime efficace sur un trajet spécifique et accepté par les navigateurs et marchands d'origines différentes. D'autre part, le niveau de convivialité dépendait de l'attitude des autorités locales et la nature des différences culturelles. Ainsi, l'intégration des centaines de hanséatiques et des gens d'un grand nombre d'autres nations à Bruges fut telle que leurs privilèges ne requéraient pas de cloisonnement topographique qui fut la règle ailleurs⁶. La multiplicité des nations étrangères facilitait les rapports, autant que l'unité religieuse et les capacités de médiation des courtiers locaux. Là où les différences étaient plus marquées et bipolaires, comme entre Slaves et Germaniques, ou entre Chrétiens et Islamiques, la protection des différences culturelles nécessitait une séparation plus

American Power, New York, 2010.

⁶ J. MURRAY, *Bruges, Cradle of Capitalism, 1280-1390*, Cambridge, 2005. J. WUBS-MROZEWICZ, *Traders, Ties and Tensions. The Interaction of Lübeckers, Overijsslers and Hollanders in Late Medieval Bergen*, Hilversum, 2008.

nette. Dans tous ces cas, les ports maritimes ne pouvaient pas être traités par les monarchies territoriales comme les villes de l'intérieur: leur valeur économique requérait des libertés spécifiques.

Je me propose d'étudier ce type de villes dans le cadre européen au niveau des relations maritimes intercontinentales, avec leurs relations avec leur arrière-pays certes, mais surtout à partir des routes de la navigation. Les établissements de marchands en territoire étranger, les systèmes de droit et de protection maritimes peuvent nous guider. La Méditerranée semble former le point de départ logique pour une telle entreprise, puisqu'elle fut à l'origine des systèmes commerciaux occidentaux. Cette dynamique se situe dans le temps entre et en marge de l'apogée des grands empires qui ont dominé la Méditerranée pendant des siècles: l'Empire romain contrôlait l'ensemble, puis l'Empire Byzantin a lutté pour son maintien, avec des succès partiels; son successeur l'Empire ottoman a su imposer sa domination dans la partie orientale, tandis que l'Empire habsburgo-espagnol tenait la partie occidentale. Fernand Braudel avait déjà parlé de *deux mondes maritimes* entre lesquels les liens restaient aventureux sinon risqués⁷. Aucun de ces empires ne fut pourtant à la base de la dynamique capitaliste qui s'est développée aux marges de ces grands pouvoirs politiques. L'alternative la plus fructueuse fut celle de réseaux commerciaux qui dépassaient toutes les frontières politiques, culturelles, religieuses et géographiques, afin de relier des systèmes économiques complémentaires. Je poserai même que l'autonomie relative était une condition nécessaire pour laisser aux marchands étrangers la flexibilité requise du point de vue économique mais très souvent freinée par des impératives religieuses ou politiques.

L'expansion arabe après la mort de Mohammed, et en particulier la conquête de l'Égypte en 639-642 a considérablement réduit l'Empire de Byzance, en mettant fin à ses livraisons imposées de grains. En 698, la chute de Carthage termina définitivement son emprise en Afrique du Nord et dans la Méditerranée occidentale. Le contrôle de la sécurité sur mer échappait à l'Empire. Au cours des siècles suivants, les territoires et les navires chrétiens devinrent l'objet de raids et de piraterie systématiques de la part de bandes et de flottilles opérant sous les autorités islamiques. Les échanges, observés sur la base de divers types de documents archéologiques, numismatiques et écrits, se réduisaient au niveau le plus bas dans la première moitié du VIII^e siècle, pour ne reprendre que légèrement autour de 800, diminuer de nouveau dans les années 820 et 830 et entamer une longue croissance après 850⁸.

⁷ F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'Époque de Philippe II*, Paris 1979, 1^{ère} partie, II/1.

⁸ M. MCCORMICK, *Origins of the European Economy. Communications and Commerce, A.D. 300-900*, Cambridge, 2001, p. 433.

Les Arabes ne furent certes pas grands navigateurs, mais ils se servaient des populations indigènes de l'Espagne, du Maghreb, de l'Égypte et même de Grecs, plus experts et attirés par l'espoir de gains. Même si David Abulafia résiste tout déterminisme géographique, il insiste pourtant sur les conditions défavorables au développement maritime des territoires nouvellement conquis par les Arabes en Afrique du Nord: bas-fonds, bancs de sable, parties rocheuses rendaient la navigation le long des côtes difficile dans la direction est-ouest⁹. On peut ajouter l'handicap de l'absence de forêts, et donc de bois de construction, ainsi que les courants dominants de l'eau et des vents. Des routes plus sûres étaient situées plus au nord, utilisant la possibilité de relais et escales d'une île à l'autre. Cela explique pourquoi les raids des navigateurs partant des pays islamisés au cours des IX^e, X^e et XI^e siècles avaient pour but non seulement de capturer des esclaves et du butin, mais aussi d'implanter des bases durables pour leurs opérations le long des côtes de Provence et de l'Italie méridionale. La Sicile fut envahie à partir de 827 pour devenir pendant cinq siècles la plaque tournante des relations entre nord et sud, orient et occident.

Deux autres centres appartenant vaguement à la sphère d'influence théorique de l'Empire romain de l'est allaient servir comme points d'ancrage des relations entre le monde musulman, Byzance et la Chrétienté occidentale: Amalfi et Venise. Il s'agit de centres nouveaux, sans tradition dans l'Empire romain, qui devaient leur apogée à leur situation géographique exceptionnelle. Venise devint le point de rencontre entre l'Europe continentale, Constantinople, le Levant et Alexandrie. En 1082, elle obtint l'exemption de taxes dans l'ensemble de l'Empire byzantin. Selon des sources islamiques, juives et chrétiennes, Amalfi constituait, avec d'autres petits ports le long de la côte saillante de Sorrento à Salerno, le grand entrepôt d'Occident aux X^e et XI^e siècles. A Constantinople, des Amalfitains disposaient, avec des Vénitiens, de chantiers et d'entrepôts; ils étaient solidement installés dans la fortification byzantine de Dyrrhachion, sur la côte dalmatique, d'où partait la route vers Thessalonique et Constantinople. A Jérusalem, ils fondaient l'hospice qui fut à l'origine de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean. Dans la capitale égyptienne Fustat, leur colonie comportait plusieurs centaines de membres. Elle y voisinait d'importantes populations juives et coptes¹⁰.

On connaît exceptionnellement bien le commerce des juifs habitant Fustat/Le Caire, grâce à un fonds d'archives conservé jusqu'à la fin du XIX^e siècle sous

⁹ D. ABULAFIA, *The Great Sea*, *op. cit.* (note 4), p. 249-251.

¹⁰ *Ibidem*, 252-270. L. DERMIGNY, «Escales, échelles et ports francs au Moyen Âge et aux temps modernes», dans *Les Grandes Escales*, vol. 3, Bruxelles, 1974 [*Recueils de la Société Jean Bodin* 34], p. 257-277. C. CAHEN, «Les escales dans le monde musulman médiéval», dans *Les Grandes Escales*, vol. 1, Bruxelles, 1974 [*Recueils de la Société Jean Bodin* 32], p. 183-188.

le toit, le Genizah, de la grande synagogue¹¹. Leur correspondance s'étendant de 950 à 1150 dévoile des relations commerciales intenses entre juifs et islamiques. Ils négociaient les produits apportés par la Mer Rouge, transportés par voie terrestre au Caire, et qui passaient ensuite par le Nil vers Alexandrie pour y être transbordés en direction de la Sicile, la côte Amalfitaine, Constantinople, la Tunisie et l'Andalousie. Aussi bien s'occupaient-ils des échanges entre les pays islamiques autour de la Méditerranée. Le lin, le coton, la soie et le cuir furent mentionnés le plus souvent, avec le produit textile local composé de lin et de coton, appelé futaine d'après le nom de l'ancienne capitale Fustat. Les marchands juifs profitaient de l'essor économique que connût le monde arabe, de la Syrie à l'Espagne, uni par la culture dominante, malgré les oppositions religieuses entre Shi'ites et Sunnites, et les rivalités politiques entre Umayyades, Abbasides et Fatimides. Les Juifs adoptaient certaines techniques commerciales arabes comme le contrat d'association maritime qui assignait le risque à l'investisseur restant dans le port. Les transferts de paiements furent opérés par des notes de crédit, des lettres de change et des chèques.

Le fait le plus frappant est le caractère interculturel des échanges dans le monde islamique. On sait bien que l'Islam reconnaît en principe les autres religions *du livre* ainsi que le Zoroastrisme. Les autorités islamiques leur laissaient la liberté du culte dans le cadre du statut de *dhimmi* qui imposait une taxe mais exemptait du service militaire. Cette tolérance a contribué fortement au succès de l'expansion rapide de la domination arabe puisqu'il permit la continuité de l'exploitation par les structures économiques et administratives pré-existantes. Autrement, la minorité arabe n'aurait jamais pu s'imposer aux sociétés plus développées, qu'elle a pu conquérir par la force. Au niveau local, les califes Umayyades ont repris le modèle du caravansérail, qui remonte à un système de transport terrestre développé dans l'Empire persan au V^e siècle avant notre ère. Le long des 2500 kilomètres de la route de Sardes à Susa, des étapes furent construites à des intervalles réguliers, où les caravaniers pouvaient loger en sécurité avec leurs bêtes et leurs marchandises. Ce modèle fut repris par le monde grec et byzantin sous le nom de *pandocheion* (ouvert à tous) et destiné aussi aux pèlerins. Les Umayyades ont à leur tour adopté ce type de logement pour voyageurs sur la grande route de la soie passant par Samarkand¹². Il devint ainsi le modèle du *funduq* dans les villes portuaires arabes, resté intact jusqu'au XIX^e siècle. Depuis le IX^e siècle, le commerce arabe le long des côtes indiennes était hébergé dans des *funduqs* dirigés par des consuls, compétents

¹¹ S. GOITEIN, *A Mediterranean Society: the Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*, Berkeley, 1967.

¹² O. CONSTABLE, *Housing the Stranger in the Mediterranean World: Lodging, Trade and Travel in Late Antiquity and the Middle Ages*, Cambridge, 2009.

pour résoudre des conflits internes et pour négocier avec les partenaires locaux¹³. Le principe restait toujours le même: un emplacement entouré par des murs avec une seule porte, où des marchands étrangers privilégiés pouvaient résider et garder leur marchandises en sécurité. L'exercice du culte ainsi que les traditions de la nourriture furent également tolérés. Les autorités locales s'assuraient ainsi des services et des taxes levées sur les étrangers qu'ils gardaient sous leur contrôle. Dans les grands ports du monde islamique, toutes les nations étrangères pouvaient se sentir à l'aise dans leur propre *funduq* qui permit les échanges entre les cultures en laissant à chacune ses propres libertés.

Les villes chrétiennes furent moins ouvertes aux autres religions, avec la notable exception des ghettos juifs. Les Amalfitains et les Vénitiens jouissaient d'un statut similaire à Constantinople, où ils disposaient de terrains où furent construits une église, une boulangerie, des entrepôts et des chantiers. Inversement, les musulmans furent moins enclins à voyager dans les pays non-islamiques. A partir du XII^e siècle, Venise installait bien une copie du *funduq*, le *fondaco dei Tedeschi*, pour le commerce avec l'Empire à travers des Alpes qui était un de leurs débouchés les plus importants¹⁴. Les choses commençaient à changer profondément au cours du XII^e siècle, lorsque Pise et Gênes surent graduellement prendre le contrôle de la Méditerranée occidentale. La première étape fut l'expulsion d'un seigneur andalou de la Sardaigne en 1016, ce qui faisait de cette île la première colonie des deux ports Tyrrhéniens. En 1087, ceux-ci lançaient une attaque contre Mahdia, le port principal du Maghreb qu'ils pillaient et déstabilisaient. Parallèlement, la conquête de la Sicile par les Normands, entamée en 1060 et complétée en 1091, renversait les positions d'hégémonie. Dorénavant, la Sicile et ses détroits occidentaux et orientaux de se trouvaient sous contrôle chrétien, et ce furent les musulmans qui devaient payer la taxe *jizyah* imposée aux étrangers.

Gênes et Pise dépassaient la côte amalfitaine grâce aux richesses de leur arrière-pays lombard, producteur de produits textiles et métalliques et grand consommateur. Bientôt, elles surent profiter des opportunités créées par les croisades: leurs navires allaient assurer des transports vers le Levant. La protection des croisés favorisait l'établissement de dépendances capables d'éliminer les intermédiaires Syriens, Juifs ou Arabes du commerce de produits orientaux. Grâce au système des *funduqs*, Alexandrie pouvait rester le grand centre de distribution de produits asiatiques importés par la Mer Rouge. En 1216, au moins trois mille

¹³ S. LABIB, «Medieval Islamic maritime policy in the Indian Ocean Area» dans *Les Grandes Escales*, vol. 1, *op. cit.* (note 10), p. 241.

¹⁴ G. ROSCH, *Venedig und das Reich. Handels- und Verkehrspolitischen Beziehungen in der deutschen Kaiserzeit*, Tübingen, 1982.

chrétiens y résidaient¹⁵. Moins restrictifs par rapport aux prescriptions religieuses que les Juifs et les musulmans, les chrétiens adoptaient avidement les produits, les techniques commerciales et le savoir de leurs partenaires locaux, en les intégrant dans leurs propres méthodes. Les connaissances géographiques en sont un bel exemple: la cartographie a connu un essor important par le développement des cartes portulans qui fut localisé dans la Méditerranée occidentale aux XIII^e et XIV^e siècles, dans les ateliers de Barcelone et de Majorque où le transfert culturel fut intense, à Gênes et Pise. Jusqu'au XIV^e siècle, on naviguait encore primordialement le long des côtes, à vue et afin de s'assurer de la proximité d'escales. Les traversées des îles de Chypre, Rhodes et Crète vers Alexandrie étaient la plus grande exception sur cette règle¹⁶. Les cartes portulans, dont plusieurs exemplaires sont préservés datant des dernières décennies du XIII^e siècle, reflètent la pratique de la navigation côtière à vue, mentionnant les noms des ports maritimes avec des repères visuels. Souvent, l'échelle des distances est indiquée en milles marins. L'influence arabe s'y reconnaît par l'emploi de la numération. En plus, elles sont couvertes de réseaux de routes, ordonnés sur des cercles comportant seize points nodaux comme sur les boussoles. L'aiguille aimantée introduite dans un segment de roseau flottant dans l'eau fut introduite en Méditerranée par les navigateurs arabes depuis le XII^e siècle et elle fut perfectionnée par un système de pivots au début du XIV^e¹⁷.

Ainsi s'établirent les grands empires commerciaux du bas Moyen Âge, dominés par Venise et Gênes. Ils différaient fondamentalement des empires formés par les États romain et byzantin, dont le but était d'occuper des territoires aptes à livrer à la métropole les produits essentiels pour sa survie comme centre de consommation: grains, esclaves, matières premières rares, produits de luxe. Les systèmes commerciaux en Méditerranée islamique se caractérisaient par le faible degré de centralisation politique et par la grande diversité d'activités et d'agents, dans laquelle on perçoit mal une vision dirigeante. En contraste, les systèmes économiques créés par les métropoles Venise et Gênes, et en moindre mesure par Barcelone et Valence, furent clairement dirigés par des élites commerciales largement autonomes vis-à-vis des pouvoirs politiques et religieux¹⁸. Ils établirent une hiérarchie nette entre les centres et les périphéries, formées des colonies marchandes qui étaient les points de rencontre entre les divers circuits commerciaux. Leur logique compétitive fut celle de l'accumulation capitaliste, dont la rationalité ne visait pas la domination

¹⁵ S. LABIB, *Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter 1171-1517*, Wiesbaden, 1965, p. 30.

¹⁶ M. BALARD, «Escalaes génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIV^e siècle», dans *Les Grandes Escalaes*, vol. 1, *op. cit.* (note 10), p. 248 (carte), 257.

¹⁷ J. FAVIER, *De l'or et des épices. Naissance de l'homme d'affaires au Moyen Age*, Paris, 1987, p. 47.

¹⁸ M. BALARD, *La Méditerranée médiévale: espaces, itinéraires, comptoirs*, Paris, 2006. C. DUFOURCQ, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIII^e et XIV^e siècles*, Paris, 1966. D. ABULAFIA, *A Medieval Emporium: the Catalan Kingdom of Majorca*, Cambridge, 1994.

de territoires et de populations, mais leur exploitation directe ou, le plus souvent, indirecte. L'innovation fondamentale apportée par les Italiens par rapport à leurs prédécesseurs musulmans et juifs fut le développement de sociétés et compagnies par actions qui permettaient une accumulation illimitée de capitaux pour des buts purement économiques, avec un minimum de risques.

A partir de 1277 au plus tard, les navires génois traversaient le Déroit de Gibraltar en direction des ports de la Mer du Nord, Bruges/L'Ecluse et Southampton. Ils faisaient escale à Majorque, un des ports de la côte sud-est ibérique (Valence, Carthagène ou Malaga), toujours Cadix et parfois Lisbonne. Depuis les premières décennies du XIV^e siècle, les navigateurs des côtes cantabriques et basques à Bruges se sont groupés en la *nation de Biscaye*. Ils pratiquaient la navigation côtière, faisant escale à Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, Harfleur et Rouen, ce qui leur permit de faire le commerce de différents produits régionaux: les vins des côtes de la Gironde jusqu'à la Loire, le sel de Setubal, Oléron, Ré et Brouage, les poissons de l'embouchure de la Seine, les grains de Picardie. La nation de Castille établit des *consulats* à La Rochelle, Nantes, Rouen et Bruges, ce qui témoigne qu'à la différence des Génois et des Vénitiens, ils se tenaient au cabotage encore pendant la seconde moitié du XV^e siècle¹⁹. Des points géographiques marquants séparaient les circuits des navigateurs. Jusqu'au XVIII^e siècle, la plupart des Bretons s'orientaient ou bien vers le Golfe de Gascogne ou vers la Canal. Le passage de Gibraltar et du Sont restait également réservé à marins expérimentés et disposant de navires adaptés. Les escales offraient plus qu'un endroit pour trouver de la protection, l'approvisionnement, et des réparations: elles reliaient les marchés régionaux aux circuits européens, qui, à leur tour, gagnaient ainsi en diversité²⁰.

Le terme de *consulat* utilisé par les Castillans pour leurs établissements commerciaux dans les ports atlantiques et en Mer du Nord, fait référence à l'omniprésence de ce terme dans les colonies chrétiennes de la Méditerranée. Les consulats de la mer de Barcelona et de Valence appliquaient un droit maritime spécifique pour leurs circuits dans la Méditerranée occidentale, indépendamment des autres juridictions. Ainsi, ils étaient capables de résoudre des litiges dans les plus brefs délais et avec la compétence spécifique. Leur activité pouvait inclure des missions diplomatiques ayant pour but de concilier les partis et d'éviter une

¹⁹ M. BOCHACA et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (xiv^e-xvi^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007. F. PÉREZ-EMBED, «Las escalas Ibericas del Mediterraneo al Mar del Norte (siglos XIII al XVI)», dans *Les Grandes Escales*. vol. 1, *op. cit.* (note 10), p. 266-275, 290.

²⁰ G. BOUÉDEC, «Produits vivriers et matières premières dans le développement du cabotage en Europe atlantique (de la Péninsule Ibérique à l'Europe du Nord) XV^e-XVIII^e siècles», dans S. CAVACIOCCHI (éd.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, Florence 2006 [Istituto internazionale di storia economica "F. Datini" Prato, Atti delle «Settimane di Studi» 37], p. 272, 284-285.

escalade de représailles réciproques²¹. Directement après la reconquête de Séville, en 1250, le roi Ferdinand III reconnaissait que les conflits maritimes ressortaient sous un tribunal spécifique composé de six *probes homini* et un *alcalde* spécial, qui appliquaient le *fuero de la mar*. En 1310, la corporation des *hombres del mar* obtint le droit d'élection des *alcaldes del mar y del rio* qui seraient compétents pour la juridiction sur les eaux de la mer et du fleuve²². Le roi Alfonse VIII de León prit l'initiative de la fondation des villes portuaires comme Santander (1187) et Laredo (1200) qui deviendraient les points d'attache de l'économie Castellane avec le commerce atlantique²³. Les relations entre les marins des ports du Golfe de Gascogne étaient à l'origine de pratiques qui se fixaient en un droit coutumier connu par sa notation dans les Rôles d'Oléron.

D'autres systèmes de droit maritime furent également liés à un circuit particulier, une aire géographique et culturelle comme la Mer du Nord et la Mer Baltique, où le droit maritime de Damme et celui de Lübeck furent de mise²⁴. Dans tous ces cas il s'agit de droit commercial, développé dans la pratique et évolué vers un droit coutumier, indépendamment des autorités monarchiques ou religieuses. La continuité au-delà de la reconquête de Séville montre bien que le commerce maritime ne se laissait pas cloisonner. La similitude des langues facilitait évidemment les contacts, comme le bas allemand compris autour de la Mer Baltique et la Mer du Nord jusqu'à Dunkerque, ainsi que les diverses langues parlées entre la Catalogne, la Provence et la Ligurie. Mais on reste impressionné par la facilité évidente des contacts entre marchands arabes, syriens, juifs et berbères, entre eux d'une part, ainsi qu'avec les Chrétiens, de l'autre. Les rares exemplaires conservés de manuels pratiques pour marchands, y compris des livres de conversation plurilingues, montrent bien l'importance de connaissances de la langue, des coutumes et des techniques des partenaires appartenant à une autre sphère culturelle²⁵. Il ne fait aucun doute que la pratique, acquise par les jeunes envoyés à l'étranger comme apprentis, fut la meilleure école pour ces sensibilités et ce savoir-faire.

²¹ M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della corona d'Aragón nel secolo XV*, Naples, 1972. H. COULSON (dir.), *A Source Book for Medieval Economic History, 'The Barcelona Maritime Code of 1258'*, New York, 1965, p. 160-168. J. SCHWEITZER, *Schiffer und Schiffmann in den Rôles d'Oléron und im Llibre del Consolat de Mar. Ein Vergleich zweier mittelalterlichen Seerechtsquellen*, Frankfurt, 1997.

²² J. MARTINEZ GIJON, «La jurisdicción marítima en Castilla durante la baja edad media», dans *Les Grandes Escales*. vol. 1, *op. cit.* (note 10), p. 348-353, 361.

²³ J. SOLÓRZANO TELECHEA, «Medieval Seaports of the Atlantic Coast of Spain», *International Journal of Maritime History*, 21, 2009, p. 87-88.

²⁴ W. BRULEZ et J. CRAEYBECKX, «Les escales au carrefour des Pays-Bas (Bruges et Anvers, 14e-16e siècles)», dans *Les Grandes Escales*. vol. 1, *op. cit.* (note 10), p. 442-459.

²⁵ Deux exemples bien connus: *Balducci Pegolotti, La Pratica della mercatura*, A. EVANS (éd.) Cambridge Mass., 1936; *Le Livre des Mestiers de Bruges et ses dérivés. Quatre anciens manuels de conversation*, J. GESSLER (ed.), 6 vols, Bruges, 1931.

Le but de cette contribution a été de démontrer cette autre dimension de l'intégration européenne, non pas par les conquêtes territoriales ni par les conversions imposées, mais par la mobilité constamment croissante des commerçants et de leurs produits²⁶. Il est significatif que les limites politiques et religieuses n'ont pas réellement dressé des obstacles à ces mouvements. Tandis que les empires et les monarchies se sont confrontés, les marchands ont constamment cherché des moyens de négocier sur une base régulière avec les autres, au-delà de toutes les frontières. Les limites géographiques furent les plus marquées puisqu'elles formaient des obstacles au transport et de ce fait elles poussaient les prix en haut. Mais des circuits connectés en série pouvaient satisfaire aux besoins des marchés, comme dans les exemples les plus parlants: les caravanes de la route de la soie et celles à travers le Sahara²⁷. Les routes terrestres étant généralement considérablement plus chères que celles par l'eau, elles ne pouvaient être rendables que pour des produits peu volumineux et de haute valeur, avec une grande flexibilité des prix. L'expansion du trafic maritime, en volume comme par la fréquence et les distances couvertes, à partir de la seconde moitié du IX^e siècle, et surtout depuis la fin du XIII^e, a fait ressentir par des nombres toujours plus grands d'Européens, que leur style de vie dépendait de leurs contacts autour et à travers le continent et pour certains produits bien au-delà.

L'intégration de l'Europe ne se laisse pas comprendre suffisamment par l'histoire politique et religieuse. Elle s'est donc aussi déroulée comme une intégration des marchés, toujours plus forte et à une échelle en expansion constante. Grâce aux échanges croissants, la vie matérielle et les goûts se sont diversifiés selon l'offre aux marchés internationaux, pour un nombre de gens toujours plus grand. Le commerce maritime offrait les plus larges capacités de transport de produits et d'hommes. En effet, la mobilité des biens s'accompagnait d'un mouvement toujours plus fort d'hommes pour le fonctionnement de la vie économique elle-même, mais aussi pour des raisons politiques, religieuses et intellectuelles. En voyageant, on apprenait à se rendre compte de la diversité humaine et naturelle, et à apprécier les différences et l'inconnu.

Quelques observations ressortent clairement de ce survol. Les liaisons entre les ports maritimes qui se sont tissées autour de la Méditerranée d'abord, autour de l'Europe ensuite, se sont formées selon les possibilités géographiques, et, additionnellement, elles furent favorisées par une certaine homogénéité culturelle. Toutefois, les grands points de rencontre étaient justement ceux où les systèmes géographiques et culturels se touchaient. Alexandrie et Venise en sont les exemples les plus marquants. Les commerçants des grandes métropoles menaient les jeux, pas

²⁶ J. FAVIER, *De l'or et des épices*, op. cit. (note 17), p. 58-67.

²⁷ S. WHITFIELD, *Life along the Silk Road*, Londres, 1999.

les pouvoirs politiques qui, en somme, étaient largement ignorants des phénomènes économiques ou les méprisaient. Les métropoles formaient le squelette des échanges qui se diversifiaient ensuite dans les arrière-pays, les réseaux fluviaux, les routes terrestres, les marchés secondaires, tertiaires en ainsi de suite. Sans ce lien avec un arrière-pays productif et réceptif, les ports maritimes ne pouvaient pas survivre, comme le montrait la côte amalfitaine.

Depuis la seconde moitié du IX^e siècle on peut observer la croissance constante du volume et de la fréquence des échanges des hommes et des produits, ainsi que leur expansion dans l'espace. Les locations géographiques où des obstacles insurmontables, naturels ou humains, bloquaient les agrandissements, se virent dépassées. Une conclusion générale est que les échanges à longue distance, qui furent nécessairement interculturels, s'épanouissaient là où les marchés jouissaient d'une liberté d'action vis-à-vis des autorités politiques et religieuses. Pour fonctionner comme des lieux où se connectaient les réseaux au-delà des obstacles naturels et humains, les métropoles devaient être ouvertes pour la plus grande diversité de gens, de produits, de techniques. Des exigences de la part des pouvoirs politiques et religieux qui mettaient en danger la sécurité et la liberté d'action des marchands, devaient mener au déplacement du centre de gravité vers des espaces plus favorables. Ces déplacements furent d'autant plus réalisables parce qu'aucun pouvoir politique ne dominait l'ensemble de la dynamique commerciale à l'échelle européenne et intercontinentale. Celle-ci cherchait et trouvait les voies menant au plus grand profit.

La ville médiévale au Portugal. Perspectives et tendances

Amélia Aguiar Andrade

Universidade Nova de Lisboa - IEM

Résumé

Contrairement à ce qui se pratique un peu partout en Europe et aux États-Unis, les thèmes urbains ne sont guère présents dans l'historiographie universitaire au Portugal. Ce désintérêt peut s'expliquer en partie par la tendance, encore visible aujourd'hui, à associer la recherche sur les centres urbains à l'histoire locale. Ceci étant, l'approche scientifique des villes s'est développée au tout long du XX^e siècle essentiellement au travers de la Géographie, mais aussi de la Sociologie et de l'Anthropologie, de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, une approche qui a débouché à son tour sur des problématiques, des méthodologies et des conceptualisations dont l'Histoire a bénéficié par la suite. Ce texte se penche sur les perspectives de développement de l'histoire urbaine au sein des universités portugaises, en ce début de XXI^e siècle.

Mots-clés

Moyen Âge. Histoire Urbaine. Portugal.

Une thématique récente et peu prisée

Pays essentiellement rural jusqu'au début des années 1960, le Portugal a connu depuis un essor de migrations internes vers les zones urbaines du littoral. Ce phénomène a entraîné un processus accéléré d'urbanisation et tout particulièrement à partir de la révolution du 25 avril 1974, à tel point que le pays traverse actuellement une période d'affirmation et de prédominance de la ville, où se trouve concentrée la majorité de la population. De telles circonstances ont contribué à susciter l'intérêt pour la ville et principalement pour la compréhension de ses transformations, d'autant qu'il est devenu de plus en plus pressant d'encadrer les projets d'aménagements urbains.

Or, aujourd'hui la plupart des agglomérations urbaines portugaises se caractérisent par un élément central, souvent associé à une certaine richesse monumentale qui constitue le centre historique. C'est dans cet espace que se concentre tout particulièrement le riche patrimoine culturel urbain que le territoire portugais a hérité au fil des siècles et qui permet de forger l'identité propre à chaque ville. La récente mise en valeur de ces espaces a donné lieu au classement de certains centres historiques au patrimoine national et surtout à la reconnaissance par l'UNESCO des centres les plus importants. Ainsi valorisés, ces lieux sont devenus particulièrement attractifs pour les visiteurs, provoquant des flux dont l'impact économique et culturel est évident. Toutefois, les questions soulevées par le difficile équilibre entre la conservation des édifices et des ensembles bâtis, le quotidien de la population qui y habite et son droit à une meilleure qualité de vie, ainsi que les pressions touristiques, et surtout immobilières, ont fait des centres historiques l'un des principaux enjeux pouvoirs publics municipaux, impliquant d'importants investissements et d'évidentes répercussions de plus grande ampleur¹.

Les préoccupations concernant les centres historiques et principalement le besoin d'établir leurs limites, d'en dresser l'inventaire et surtout de leur trouver une justification du point de vue urbain et historique ont montré qu'il s'agit de tâches complexes². Elles ont en outre mis en évidence les lacunes importantes que la recherche en histoire urbaine présente encore au Portugal, puisque le plus souvent ce ne sont pas les historiens qui sont sollicités pour fournir les avis et les informations nécessaires, mais des architectes et des urbanistes, qui ont une vision de la ville à laquelle il manque généralement la richesse d'une perspective diachronique permise par l'approche historique.

¹ Voir Y. RAFFESTIN, F. DREIDEMIE et D. LEGER, *Réhabiliter en site occupé*, Paris, Le Moniteur, 1996 et M. MENEZES, *Levantamento social para projectos de reabilitação urbana. Das formas e modos de olhar, registar, analisar e interpretar os contextos sócio-espaciais aos projectos de intervenção*, Lisboa, LNEC, 2004.

² Par exemple *Porto a Património Mundial*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1993.

Au Portugal, il semblerait en effet que les questions urbaines ne suscitent l'intérêt ni des historiens ni des universités. Une situation bien différente de celle qu'il est possible de rencontrer un peu partout dans le monde et plus particulièrement en Europe et aux États-Unis où prolifèrent des dizaines de centres de recherche exclusivement consacrés à l'étude de la ville, que ce soit selon une approche purement historique ou interdisciplinaire³. Le corollaire d'un tel engouement est une très grande vitalité qui se traduit non seulement par une panoplie de formations universitaires – licences, masters, doctorats – ayant la ville comme protagoniste et dans lesquelles l'histoire urbaine joue un rôle important⁴, mais également par des publications exclusivement consacrées à l'histoire urbaine, qu'il s'agisse de livres et/ou de revues⁵, ou encore par des rencontres scientifiques réunissant des centaines de spécialistes, comme c'est le cas des *International Conferences*, régulièrement organisées par l'*European Association on Urban History*⁶.

Ce désintérêt portugais est d'autant plus surprenant dans le champ de l'histoire urbaine médiévale que les grandes synthèses européennes datent déjà des années 1970-1980⁷ et que les villes portugaises présentent, dans la plupart des cas, une incontestable filiation médiévale. En effet, si l'on observe attentivement les villes portugaises et leurs centres historiques, on constate de manière évidente que, pour la plupart d'entre elles, l'élément médiéval y occupe une place importante, que ce soit dans le plan médiéval encore lisible, dans les principaux monuments de style roman et/ou gothique, ou encore dans les vestiges archéologiques moins visibles mais très importants dans la mesure où ils permettent d'établir des chronologies de l'occupation de l'espace et de son évolution au fil du temps.

Dans ces conditions, nous serions en droit d'attendre un plus grand intérêt de la part de l'historiographie portugaise et plus particulièrement des médiévistes pour les questions urbaines, non seulement pour qu'ils puissent apporter des réponses rigoureuses et scientifiques aux multiples et complexes interrogations que l'étude et la préservation des centres historiques posent à la société contemporaine, mais avant tout parce qu'il s'agit d'une thématique essentielle de l'historiographie

³ Par exemple *Centre for Urban History at Leicester*, *Institut für vergleichende Städtegeschichte*, *Centre for Urban History of East Central Europe*, *Institute for European Urban Studies (IFEU)*, *Danish Centre for Urban History*, *Urban Morphology Research Group* et *H-URBAN*.

⁴ Voir *Teaching urban history in Europe/L'enseignement de l'histoire urbaine en Europe*, organisé par R. RODGER et D. MENJOT, Leicester, Centre for Urban History, 2006.

⁵ Par exemple *Urban History*, *Histoire Urbaine*, *Storia della Citta*, *Ciudades*, *Journal of Urban History*, *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*.

⁶ Voir www.eauh.eu

⁷ J. DALCHÉ, *Historia urbana de León y Castilla en la Edad Media (siglos IX-XIII)*, Madrid, 1979; Y. BAREL, *La ville médiévale, système social, système urbain*, Grenoble, 1975; G. DUBY, *Histoire de la France urbaine*, vol. 2, *La ville médiévale, des Carolingiens à la Renaissance*, Paris, Seuil, 1980; C. PLATT, *The english medieval town*, London, 1976; *Les villes dans le monde ibérique-Actes*, Paris, 1982.

européenne et nord-américaine, celles dont les Portugais sont culturellement plus proches, même si les études urbaines, et plus concrètement les travaux d'histoire urbaine, occupent une place croissante dans d'autres régions géographiques aussi importantes que l'Amérique latine ou l'Orient.

Ce désintérêt de l'historiographie universitaire portugaise pour l'histoire urbaine, qui n'est pas propre au médiévisme, peut en grande partie s'expliquer par la tendance à associer la recherche sur les centres urbains à l'histoire locale. Or celle-ci est très dévalorisée car elle est considérée comme une pratique dont l'exigence scientifique est moindre, presque exclusivement reléguée au « érudits » locaux, dont l'amour pour *leur* ville excuse toutes les lacunes méthodologiques et l'absence de problématisation⁸. Le monde universitaire porte sur cette histoire locale un regard condescendant, comme en atteste l'affirmation de Francisco Ribeiro da Silva: «L'historien local doit connaître la méthodologie de la recherche historique, sans pour autant y rester trop attaché et inventer sa propre méthode, quand cela est possible⁹.»

Une position qu'il est difficile de contrecarrer devant une longue tradition initiée au XIX^e siècle. En effet, l'affirmation historico-culturelle des régions était tellement ténue, voire inexistante, dans le contexte du Portugal de l'époque¹⁰, qu'elle n'a pas permis d'étayer le développement d'une histoire locale sur une base régionale. C'est la raison pour laquelle l'histoire locale a eu tendance à se constituer comme une histoire de localités, autrement dit de villes ou de villages, assurant la pérennité de manifestations ancestrales de fierté et d'individualisme local, profondément ancrées dans ces communautés. Encouragée par les intellectuels libéraux et républicains qui la considéraient comme un instrument particulièrement approprié pour asseoir le sentiment national et la conscience historique des communautés¹¹, l'histoire locale s'est enracinée en dehors des universités, nourrie par des érudits locaux, très souvent issus des élites culturelles de ces communautés et qui n'avaient donc aucun mal à publier et à diffuser leurs œuvres, même si elles franchissaient rarement le cadre local et/ou régional.

Attachées à la tradition antérieure des études chorographiques, ces travaux ont néanmoins été influencés par la vision positiviste qui régnait alors, fondée sur la mise en valeur du document. Ils ont par ailleurs bénéficié non seulement d'une

⁸ Voir F. SILVA, «História local: objetivos, métodos e fontes» dans *Carlos Alberto Ferreira de Almeida In Memoriam*, Porto, Faculdade de Letras, vol. 2, 1999, p. 388-390.

⁹ F. SILVA, *ibid.*, p. 391.

¹⁰ A. OLIVEIRA, «Da história das pátrias à história local» dans *A cidade e o campo. Colectânea de estudos*, Coimbra, 2000, p. 19.

¹¹ Voir I. BRAGA, «Poder local e historiografia universitária sobre temáticas regionais (1974-2000)», dans *O Poder local em tempo de globalização. Uma história e um futuro. Comunicações*, Viseu, Palimage, 2005, p. 172.

législation¹² qui obligeait les municipalités à soutenir ces histoires de localités – ou «annales», comme les appelait le législateur du XIX^e siècle – mais aussi de l'émergence, au niveau local et/ou régional, d'une presse engagée et de sociétés culturelles dynamiques, pour lesquelles la préservation de la mémoire de leur ville ou de leur village était une mission primordiale.

Afin de donner un cadre disons plus scientifique à ce type d'études, certains intellectuels se sont mobilisés pour introduire l'histoire locale et régionale dans les programmes scolaires de l'enseignement primaire. Le Français Léon Poinard s'est même rendu au Portugal en 1909 dans le but de divulguer des méthodes plus actuelles permettant d'élaborer des monographies sur des petites localités¹³. Mais en dépit de ces tentatives, l'histoire locale est restée écartée des universités portugaises, alors que l'histoire figurait au programme de la licence en sciences historiques et géographiques¹⁴ depuis 1911. La publication élaborée par Marcelo Caetano en 1935 peut donc être considérée comme une tentative isolée et purement didactique destinée à donner aux étudiants en droit administratif des pistes pour rédiger des monographies sur les villes portugaises. Intitulée *Monografias sobre os concelhos portugueses*¹⁵, cette publication résulte sans aucun doute de l'intérêt de cet universitaire pour l'étude du municipalisme¹⁶.

Fidèles à leur engouement bien connu pour la recherche historique¹⁷, les universitaires en droit vont se pencher sur l'étude du monde urbain dans le passé, mais selon une approche spécifique, sans tenir compte de son contexte spatial et géographique, mais seulement de l'organisation politique. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle et d'une grande partie du XX^e siècle, membres de l'Université et autodidactes – spécialistes qui ont suivi un parcours autonome, en dehors de l'institution –, vont s'approprier ces questions. Reprenant un thème cher à Alexandre Herculano, à savoir la question des institutions municipales, d'autres lui succèdent comme Gama Barros et surtout Marcelo Caetano.

Les premières approches universitaires et, en tant que tel, considérées comme étant rigoureuses et scientifiques, des questions urbaines n'ont pas été réalisées en histoire, mais en géographie. Cette dernière discipline a suffisamment gagné en

¹² Voir A. SILVA, «Arquivos municipais e história local», dans *1º Encontro de História Local-Actas*, Espinho, Câmara Municipal, 2006, p. 121.

¹³ Voir A. SILVA, «O Minho nas monografias (sécs. XIX-XX). Notas para uma revisão sistemática dos estudos locais», *Bracara Augusta*, Braga, vol. 42, p. 34 et 36.

¹⁴ Voir A. HOMEM, «A Idade Média nas universidades portuguesas (1911-1987). Legislação, ensino, investigação», *Anais da Universidade Autónoma de Lisboa - série História*, n°1, Lisboa, 1994, p. 331-332.

¹⁵ Voir A. SILVA, *op. cit.* (note 13), p. 31-37.

¹⁶ Par exemple M. CAETANO, *A administração municipal de Lisboa durante a primeira dinastia (1179-1383)*, Lisboa, 1981, rééd.

¹⁷ Voir les exemples présentés pour L. TORGAL, J. MENDES, F. CATROGA, *História da História em Portugal. Séculos XIX e XX*, Col. *Temas e Debates*, vol. 1, Lisboa, 1998, p. 199-201 et 210.

maturité pour devenir autonome dans le cadre de l'enseignement supérieur portugais, à partir de 1930, année de la création de la licence en sciences géographiques¹⁸. À vrai dire, un ensemble pionnier de travaux de géographie urbaine a été réalisé dans les décennies 1920 et 1930, où l'histoire est particulièrement présente¹⁹, parmi lesquels la thèse d'Amorim Girão sur la ville de Viseu, publiée en 1925²⁰. Les questions urbaines étaient également présentes dans la production scientifique de Girão, qui fut aussi l'un des principaux instigateurs de la préparation de nombreux mémoires de licence sur les agglomérations urbaines, soutenus à l'université de Coimbra pendant les années 1950²¹.

Mais on peut dire que c'est l'urbanisation croissante de la population portugaise depuis les années 1960 qui a créé les conditions nécessaires pour que la géographie construise l'affirmation de la ville comme un thème de recherche, un processus que l'on doit en grande partie à Orlando Ribeiro et à quelques-uns de ses disciples, tels que Jorge Gaspar et J. M. Pereira de Oliveira. Bien qu'il ait affirmé nourrir une « prédilection pour les études rurales et la diversité des contacts de civilisation²² », O. Ribeiro, fondateur de la géographie portugaise moderne, a développé dans les années 1960 un ensemble de travaux paradigmatiques pour l'étude de la ville selon une perspective historico-géographique²³, parmi lesquels l'entrée *Cidade* (Ville) du *Dicionário de História de Portugal*²⁴, ouvrage tout à fait novateur à l'époque. Il a aussi ouvert la voie aux travaux de Pereira de Oliveira sur la ville de Porto²⁵ et surtout aux approches rénovatrices proposées par Jorge Gaspar, notamment dans sa thèse de doctorat sur l'aire d'influence de la ville d'Évora²⁶.

L'intérêt de la géographie pour la ville a permis d'introduire au Portugal des problématiques, des notions opératoires, des méthodologies et des concepts qui étaient alors inconnus des travaux sur la ville et qui, pour la plupart, ont été importés de France, l'aire culturelle qui était la plus proche des géographes portugais. Une proximité corroborée par la publication en 1983, dans la collection de manuels universitaire de la Fondation Calouste Gulbenkian, de l'œuvre de référence de géographie urbaine de Jacqueline Beaujeu-Garnier, traduite par une élève d'Orlando

¹⁸ S. CLAUDINO, «O ensino de Geografia em Portugal. Uma perspectiva», *Inforgeo*, 15, Lisboa, Edições Colibri, 2000, p.189-190.

¹⁹ Voir J. GARCIA, «As cidades na obra de Orlando Ribeiro», *Penélope. Fazer e desfazer a história*, n° 7, 1992, p. 108-109.

²⁰ A. GIRÃO, *Viseu, estudo de uma aglomeração urbana*, Coimbra, Coimbra Editora, 1925.

²¹ Voir J. GARCIA, *op. cit.* (note 19), p. 109.

²² Voir O. RIBEIRO, *Memórias de um geógrafo*, Lisboa, Sá da Costa Editores, 2003, p. 133.

²³ Voir O. RIBEIRO, *Opúsculos geográficos*, vol. 5 - *Temas Urbanos*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1994.

²⁴ Voir O. RIBEIRO, «Cidade» dans *Dicionário de História de Portugal*, J. SERRÃO, (dir.), Lisboa, vol. 1, 1963, p. 574-580.

²⁵ J.-M. OLIVEIRA, *O espaço urbano do Porto*, Centro de Estudos Geográficos, Coimbra, 1973.

²⁶ Voir J. GASPAR, *A Área de Influência de Évora*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1972.

Ribeiro, Raquel Soeiro de Brito²⁷ et destinée au public universitaire des cursus de géographie.

Ces nouveautés ont par la suite revêtu une grande importance au moment où l'historiographie portugaise a commencé à s'intéresser à la recherche sur les centres urbains. Des concepts tels que aire d'influence²⁸, aire périurbaine²⁹, réseau urbain³⁰ ou des problématiques comme l'utilisation agricole des sols dans les aires d'influence des centres urbains ou encore la dynamique fonctionnelle d'une ville sont aujourd'hui couramment utilisés par les historiens, sans qu'ils se posent la question de leur origine, tant il s'agit de notions intégrées à la recherche en histoire urbaine. C'est également à la géographie urbaine que l'on doit l'intérêt pour l'analyse de l'aménagement de l'espace urbain et la nécessité d'accompagner son étude d'une cartographie rigoureuse³¹, élément qui a largement été incorporé – bien que sans la même maîtrise – par les historiens de la ville.

Aujourd'hui plus intéressés par l'aménagement régional et urbain – ou plutôt, du territoire –, les géographes portugais accordent une attention moindre à la géographie urbaine – la synthèse de Teresa Barata Salgueiro remonte à 1992³² –, qui semble de plus en plus éloignée d'une approche intégrant la perspective historique. Sans avoir jamais travaillé ensemble sur un thème qui leur est commun, historiens et géographes empruntent aujourd'hui des directions de plus en plus opposées, mettant fin à une proximité qui a tant enrichi l'approche historique de la ville portugaise et qui pourrait encore être très fructueuse.

Mais l'urbanisation intensive de la population portugaise, tout comme les interrogations face à la croissance désordonnée des villes et la conséquente complexification des expériences urbaines qui se sont développées au Portugal à partir des années 1960, a coïncidé avec l'affirmation universitaire d'autres branches des sciences humaines et sociales, telles que la sociologie et l'anthropologie, qui considèrent la ville et surtout les sociétés urbaines comme l'un de leurs objets

²⁷ J. BEAUJEU-GARNIER, *Geografia Urbana*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1983.

²⁸ Voir I. GONÇALVES, «Para o estudo da área de influência do Porto nos fins da Idade Média» dans *Um olhar sobre a cidade medieval*, Cascais, Patrimonia, 1996, p.139-152.

²⁹ Voir M.-J. TRINDADE et J. GASPARD, «A utilização agrária do solo em torno de Lisboa, na Idade Média e a teoria de Von Thunen» dans M.-J. TRINDADE, *Estudos de História medieval*, Lisboa, 1981, p. 231-240; M. CONDE, «O espaço periurbano da vila portuguesa de Tomar», dans *Horizontes do Portugal Medieval. Estudos Históricos*, Cascais, Patrimonia, 1999, p. 129-139.

³⁰ Voir J. GASPARD, «Le réseau urbain et la campagne au Portugal (XII^e-XVII^e siècle)», *Città e campagne in Europa*, n° 36 de *Storia della Città*, Milano Electa, 1989, p. 113-129 et A. ANDRADE, *Vilas, poder régio e fronteira: o exemplo do Entre Lima e Minho medieval*, thèse de doctorat (dactylographiée), Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da UNL, 1994.

³¹ J. GASPARD, «A morfologia urbana de padrão geométrico na Idade Média», *Finisterra*, 4, Lisboa, 1969, p. 198-215 et «A cidade portuguesa na Idade Média: aspectos da estrutura física e desenvolvimento funcional», dans *La ciudad hispanica durante los siglos XIII al XVI*, Madrid, Universidad Complutense, 1985, 1, p. 133-147.

³² Voir T. SALGUEIRO, *A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*, Porto, Afrontamento, 1992.

d'étude. Bien que l'historiographie portugaise ne soit pas très proche de ces branches du savoir, même dans le cas de l'histoire contemporaine, elle a tout de même été à la littérature étrangère depuis les plus classiques comme Max Weber³³ jusqu'à certains auteurs plus récents comme Henri Lefebvre³⁴ ou Christian Topolov³⁵, entre autres³⁶. On doit à la sociologie et l'anthropologie des problématiques que l'on retrouve aujourd'hui dans l'approche historique des villes portugaises, telles que l'appropriation sociale de l'espace, la représentation des pouvoirs dans l'organisation de l'espace, l'analyse des systèmes sociaux ou la place du rituel dans l'affirmation des sociétés urbaines et principalement de leurs dirigeants, etc., même si certains de ces concepts proviennent parfois indirectement de l'historiographie étrangère.

La réalité urbaine vécue au Portugal au cours des dernières décennies a également conduit au développement d'études sur la ville sous l'angle de l'urbanisme, de l'aménagement urbain et de l'histoire de l'architecture³⁷. Or, dans le cas portugais, de telles études ont toujours été étroitement liées à l'histoire, du fait du lien traditionnel unissant ce type de formations aux écoles des beaux-arts. Elles ne pouvaient donc que se ressentir du manque d'intérêt de l'historiographie portugaise pour l'histoire urbaine qui, pendant très longtemps, a restreint leur portée et la richesse de leurs interprétations. Cependant, la recherche des modèles urbains, ainsi que l'attention particulière accordée à la forme par le biais d'un lexique déjà parfaitement stabilisé et d'une utilisation rigoureuse de la métrique, se sont avérés indispensables aux approches de lecture de l'espace adoptées depuis peu par les historiens³⁸.

Tandis que l'étude de la ville suscitait l'intérêt, surtout des sciences sociales, prônant un renouvellement de perspectives et de méthodologies dans l'approche de la ville, qui allait ensuite s'avérer très important pour le développement de l'histoire urbaine, l'historiographie portugaise, incluant le médiévisme, continuait de considérer la ville comme un simple décor souvent délaissé ou bien comme une thématique réservée aux érudits locaux, reléguée à l'histoire locale alors dénigrée et,

³³ Voir M. WEBER, *La Ville*, Paris, Aubier, 1982 (original 1921).

³⁴ Voir H. LEFEBVRE, *La Production de l'espace*, Paris, Economica, 2000 (rééd.) et *Espace et politique, Le droit à la Ville*, Paris, Economica, 2000.

³⁵ Voir B. LEPETIT et C. TOPOLOV (dir.), *La ville des sciences sociales*, Paris, Belin, 2001.

³⁶ Voir M. AGIER, *Esquisses d'une anthropologie de la ville*, Louvain-la-Neuve, Academia Bruylant, 2009; M. BASSAND, V. KAUFMANN et D. JOYE (dir.) *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2007; U. HANNERZ, *Exploring the City: Inquiries Toward an Urban Anthropology*, New York, Columbia University Press, 1980; N. KLENIEWSKI (ed.), *Cities and Society*, Blackwell Publishing, 2005; M. PINÇON et M. PINÇON-CHARLOT, *Paris mosaïque, Promenades urbaines*, Paris, Calmann-Lévy, 2001.

³⁷ Voir W. ROSSA, «História do Urbanismo e Identidade - a arte inconsciente da comunidade» dans *A urbe e o traço. Uma década de estudos sobre urbanismo português*, Coimbra, Almedina, 2002, p.13-22.

³⁸ Voir M.-L. TRINDADE, *Urbanismo na composição de Portugal*, thèse de doctorat (dactylographiée), Coimbra, Faculdade de Letras, 2009.

par conséquent, à un circuit non universitaire³⁹. Cette situation n'est pas non plus sans rapport avec l'institutionnalisation tardive de l'enseignement supérieur de l'histoire et avec le climat intellectuel et universitaire caractéristique de l'*Estado Novo*⁴⁰.

Perspectives pour l'histoire urbaine médiévale dans les milieux universitaires portugais

En ce début de XXI^e siècle, la question qu'il convient de poser est sans nul doute la suivante: quelles sont les perspectives pour l'histoire urbaine médiévale dans les milieux universitaires? En réalité, le sujet n'est plus confiné, comme auparavant, à l'histoire locale puisqu'il occupe désormais une place importante au sein de l'Université, bien qu'il vive actuellement des moments difficiles, en comparaison avec le dynamisme que connaît l'histoire urbaine dans d'autres pays, notamment dans le cas particulier de la chronologie médiévale.

En effet, au Portugal, l'histoire urbaine continue, en tant que discipline, à devoir partager ou disputer son espace d'affirmation publique avec l'histoire locale, avec laquelle elle est encore parfois confondue⁴¹. Cette proximité lui permet néanmoins de bénéficier d'appuis financiers de la part des pouvoirs locaux qui, forts leur affirmation politique dans l'après révolution du 25 avril 1974, ont apporté un soutien varié et intense aux travaux d'histoire locale. Les monographies de villes⁴² ont dans ce contexte pris une importance majeure, tout comme la publication de sources⁴³ ou encore l'organisation de réunions scientifiques, dans lesquelles les universitaires jouent un rôle essentiel⁴⁴. C'est également auprès des autorités locales

³⁹ Voir A. HOMEM, A. ANDRADE et L. AMARAL, «Por onde vem o medievismo em Portugal?», *Revista de História Económica e Social*, n° 22, Janeiro-Abril, Lisboa, 1988, p.115-138.

⁴⁰ Voir A. ANDRADE, «O ensino da História Urbana nas universidades portuguesas: práticas e perspectiva», dans *O reino, as ilhas e o mar oceano. Estudos de Homenagem a Artur Teodoro de Matos*, Lisboa/Ponta Delgada, Universidade dos Açores/Centro de História de Além Mar, 2007, vol. 1, p. 265-283.

⁴¹ Voir I. BRAGA, *op. cit.* (note 11), p.175-181.

⁴² Voir par exemple P. BRAGA, *Setúbal medieval (séculos XIII a XV)*, Setúbal, Câmara Municipal, 1998; M.-J. SILVA, *Aveiro medieval*, Câmara Municipal, 1991; H. VILAR, *Abrantes medieval (1300-1500)* Abrantes, Câmara Municipal, 1988.

⁴³ Voir par exemple *O Foral de Valença*, A. REIS (ed.), Valença, Câmara Municipal de Valença, 1996; *Forais de Silves*, M. SILVA (ed.), Silves, Câmara Municipal de Silves, s/d; J. MARQUES, *Os forais de Ponte de Lima*, Ponte de Lima, Câmara Municipal de Ponte de Lima, 2005; «*Vereações*». *Anos de 1401-1449. O mais antigo dos «Livros de Vereações» do Município do Porto existente no seu Arquivo*, A. BASTO (ed.), 2^a ed., Porto, Câmara Municipal do Porto, 1937; «*Vereações*». *Anos de 1401-1449. O segundo Livro de Vereações do Município do Porto existente no seu Arquivo*, J. FERREIRA (ed.), Porto, Câmara Municipal do Porto, 1980; «*Vereações*». *1431-1432*, L. DUARTE et J. MACHADO (eds.), Porto, Câmara Municipal do Porto, 1985; *Livro de vereação de Alcochete e Aldeia Galega (1421-1422)*, J. VARGAS (ed.), Alcochete, Câmara Municipal de Alcochete, 2005; *Livro das Posturas Antigas*, M. RODRIGUES (ed.), Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1974.

⁴⁴ Voir par exemple *Actas das Jornadas sobre o município na Península Ibérica (Sécs. XII a XIX)*, (Santo Tirso, 22 a 24 de Fevereiro, 1985), Santo Tirso, Câmara Municipal de Sto Tirso, 1988, 2 vol. et *II Colóquio sobre*

que de nombreux travaux universitaires en histoire urbaine, notamment des mémoires de master ou de doctorat, ont pu être publiés⁴⁵.

Dans les universités, l'histoire urbaine médiévale trouve encore peu d'espace d'affirmation en tant que contenu autonome d'enseignement⁴⁶, fait qui est encore accentué pour les licences dont la durée est passée de cinq à trois ans, suite à la réforme imposée par le processus de Bologne. Bien que l'histoire urbaine en général et l'histoire urbaine médiévale en particulier soient présentes dans les programmes actuels de master et de doctorat, elles ne parviennent pas à s'imposer en tant que filières autonomes, car ces formations continuent, dans le cas de l'histoire, d'opter pour des profils plus généralistes. En réalité, l'étude de la ville acquiert une certaine autonomie uniquement dans les offres de formation interdisciplinaires.

Par ailleurs, les ressources documentaires disponibles pour l'étude des villes médiévales portugaises exigent de longues et difficiles recherches dans différentes archives, peu compatibles avec les nouveaux calendriers imposés aux étudiants de master et de doctorat. À ces difficultés s'ajoutent l'absence totale de bourses d'étude à l'attention des étudiants de master, ainsi que les restrictions évidentes à l'octroi de bourses de doctorat par la *Fundação para a Ciência e a Tecnologia* (Fondation pour la Science et la Technologie). Autant de difficultés qui expliquent l'existence anormale et non souhaitable de l'étudiant-travailleur en master et/ou en doctorat qui, trop occupé à subvenir à ses besoins, consacre à la recherche uniquement son peu de temps libre, pas toujours compatible avec les horaires des bibliothèques et des archives portugaises. Il devient alors aisé de comprendre que la réalisation de travaux universitaires de longue haleine sur la question des villes médiévales est sérieusement compromise. Et si nous ajoutons à cela le fait que la *Fundação para a Ciência e a Tecnologia* ne finance pratiquement plus de projets de recherche en histoire médiévale⁴⁷, force est d'admettre que l'avenir de l'histoire urbaine médiévale ne sera pas brillant et que la production de travaux scientifiques restera très discrète.

Mais les médiévistes ne doivent pas pour autant s'abstenir de réfléchir au champ de cette discipline, afin notamment de clarifier la différence entre histoire urbaine et histoire locale et de définir les thématiques fondamentales qu'il faudrait développer dans l'étude de la ville médiévale portugaise, pour clore une fois pour

História de Leiria e da sua região-Actas, 1 vol., Leiria, Câmara Municipal de Leiria, 1995.

⁴⁵ Voir par exemple M.-F. BOTÃO, *A capital de um reino medievo*, Silves, Câmara Municipal, 1992; A. COSTA, «Vereação» e «Vereadores». *O governo do Porto em finais do século XV*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1993; M.-C. FERREIRA, *Uma rua de elite na Guimarães medieval (1376-1520)*, Guimarães, Câmara Municipal, 1989.

⁴⁶ A. ANDRADE, «O ensino da História Urbana nas universidades portuguesas», *op. cit.* (note 40).

⁴⁷ A. RODRIGUES, «Projectos de investigação em História Medieval financiados pela FCT nos últimos 10 anos», *Medievalista* [En ligne]. N° 9, Dezembro de 2010 [Consulté le 26.04.2010]. Disponible sur <http://www2.fch.unl.pt/iem/medievalista/MEDIEVALISTA9/rodrigues9002>. ISSN 1646-740X.

toutes la tendance selon laquelle tout ce qui se passe dans un décor urbain peut être considéré comme de l'histoire urbaine. Une réflexion qui n'est pas bien au goût des historiens portugais, mais qui s'avère fondamentale pour définir les concepts et le lexique associés à la ville, ce d'autant que, comme nous l'avons vu, l'histoire les a parfois empruntés à d'autres disciplines.

Il faut par ailleurs également engager un dialogue plus actif et plus fructueux avec l'archéologie médiévale afin de favoriser les échanges qui permettraient d'optimiser les résultats mutuels des recherches respectives. Mais ce sont les historiens qui doivent soulever les questionnements qui guident les archéologues, afin que leur étude des objets puisse s'accompagner d'une approche impliquant l'organisation des espaces. Il s'agit autrement dit de les encourager à suivre des méthodologies et des problématiques plus proches de celles que l'on peut trouver dans d'autres pays d'Europe et qui nous ont tant enseigné sur l'espace urbain⁴⁸. Il est certain que la prédominance des campagnes d'urgence et l'émergence récente des intérêts privés liés à l'archéologie préventive ne sont guère compatibles avec de longues et rigoureuses études scientifiques. Les questions des historiens peuvent néanmoins être un bon point de départ pour redéfinir les prochains résultats de fouilles.

La simple énonciation des perspectives que l'on peut considérer comme étant pertinentes pour l'étude de la ville médiévale portugaise demanderait un long travail qui ne serait compatible ni avec les objectifs ni avec la dimension du présent article. Toutefois, il paraît judicieux d'évoquer quelques questions importantes qui doivent guider la recherche sur la ville médiévale portugaise et qui sont rarement prises en considération. Il faudrait tout d'abord réussir à surmonter le regret constant de l'inexistence de sources semblables à celles qui sont disponibles dans d'autres régions de l'Europe médiévale. Ceci permettrait de procéder à une critique plus rigoureuse des textes, de mieux comprendre le processus de formation des corpus de documents et d'enrichir la manière d'interroger les textes disponibles. Il faudrait aussi considérer systématiquement que l'étude de la ville médiévale portugaise doit être de plus en plus envisagée au niveau de la péninsule, en gardant toujours à l'esprit que deux modèles différents de ville ont cohabité pendant tout le Moyen Âge dans la péninsule Ibérique, à savoir, le modèle islamique et le modèle chrétien, le second ayant absorbé d'importants héritages du premier, qui sont encore loin d'avoir été entièrement dévoilés. Enfin, il convient de ne jamais perdre de vue que l'étude de la ville médiévale portugaise est toujours influencée par le manque de travaux concernant celle qui la précède – la ville transformée de l'Antiquité – et celle

⁴⁸ Voir G. CHOUQUER, *L'études des paysages. Essais sur leurs formes et leur histoire*, Paris, Errance, 2000.

qui lui succède, à savoir la ville du XVI^e siècle, ce qui empêche par exemple de bien identifier les continuités et/ou les ruptures, qui aideraient à mieux comprendre la réalité médiévale. Cela permettrait en outre d'engager une réflexion plus rigoureuse sur la périodisation à attribuer à la ville médiévale, qui n'a pas eu lieu jusqu'à présent, comme le révèlent les études publiées à ce jour. En réalité, certains historiens ont tendance à oublier les chronologies les plus précoces et à considérer, sans grand esprit critique, que les sources du XVI^e siècle révèlent encore la ville médiévale, ce qui est sans nul doute à considérer avec une très grande prudence.

Après que José Mattoso a annoncé dès les années 1980 que c'est au cours du Moyen Âge que le grand changement du passage des centres de prise de décisions des campagnes vers les villes s'est produit, il est surprenant que l'étude des villes médiévales suscite si peu d'intérêt. Espérons que des signes d'intérêt plus récents pour l'étude de l'articulation entre les pouvoirs et les espaces puissent ouvrir la voie à des travaux sur les nouveaux centres politiques du royaume, à savoir, les centres urbains et notamment l'émergence de l'affirmation de Lisbonne en tant que capitale.

Enfin, pour revenir à l'un des constatés posés au départ, selon lequel les historiens et parmi eux les médiévistes ne sont pas consultés sur les questions concernant la ville actuelle et que l'histoire urbaine n'apparaît pas comme une nécessité sociale, rappelons à quel point il est surprenant que le médiévisme portugais se détourne d'une thématique qui pourrait contribuer à valoriser et à confirmer l'importance du rôle social de l'historien dans la société contemporaines et *a fortiori* ouvrir la voie à de meilleures conditions pour le développement de la recherche en histoire.

La culture écrite et les pouvoirs urbains. Les archives d'une ville portugaise au xv^e siècle: le cas d'Évora

*Filipa Roldão*¹

Universidade de Lisboa

Résumé

L'étude des archives municipales de l'une des villes portugaises les plus importantes pendant le bas Moyen-Âge, la ville d'Évora, nous a posé plusieurs défis méthodologiques et théoriques. Nous avons choisi d'analyser ici trois circonstances heuristiques qui ont influencé toute la recherche. En premier lieu, le cas de l'inventaire des archives qui n'existent plus. Au début du XV^e siècle, il a été rédigé un inventaire des documents conservés à l'intérieur de l'arche de la municipalité. Pourtant, aujourd'hui ces documents ne sont plus préservés. En deuxième lieu, nous avons trouvé plusieurs cartulaires urbains qui présentent des compositions textuelles et des structures physiques très complexes. En troisième lieu, nous avons essayé de récupérer des documents qui sont conservés d'une façon latente, à l'intérieur de textes d'autres actes. Ce sont des documents *immatériels* et ils nous révèlent un peu plus sur la production des documents dans l'administration urbaine.

Mots-clés

Archives. Pouvoirs. Documents. Municipalités.

¹ Filipa Roldão a conclu, en 2011, sa thèse de doctorat intitulée *La mémoire de la ville. L'administration urbaine et les pratiques d'écrit à Évora (1415-1536)*, sous la direction de Maria Helena da Cruz Coelho e Luís Filipe Barreto, à l'Université de Lisbonne. Maintenant, elle est en train de développer sa recherche postdoctorale sur l'administration municipale de quelques villes portugaises à l'Outre-Mer, comme Macau, au début de l'Age Moderne. Membre du Centro de História da Sociedade e da Cultura, Université de Coimbra. Contact: filiparoldao@hotmail.com

Dans un livre qui ambitionne à réfléchir sur les défis théoriques et méthodologiques actuels posés par l'étude des villes au Moyen-Âge, le thème de la production, de l'usage et de la conservation des documents nous semble pertinent, surtout en ce qui concerne l'historiographie sur les villes portugaises. En effet, l'article fondateur de la diplomatique municipale portugaise de José Marques, Maria Helena da Cruz Coelho et Armando Luís de Carvalho Homem, publié en l'an 2000, dans l'œuvre *La Diplomatique urbaine en Europe au Moyen Âge*, demeure la plus importante étude sur les sources disponibles dans les archives municipales portugaises et sur les principales perspectives d'enquête pour entreprendre une investigation dans le domaine de la culture écrite et des pouvoirs urbains².

Dans l'historiographie portugaise sur les villes médiévales, presque aucune attention n'a été accordée à ce champ de recherche, contrairement à ce qui se passe dans l'historiographie internationale, notamment italienne et française, où l'étude des pratiques de production et de conservation des documents s'est développée vers l'histoire des institutions et des pouvoirs municipaux et de la mémoire³. Les rapports entre l'histoire politique et institutionnelle, la diplomatique, l'histoire culturelle, l'archivistique historique et la sociologie sont tout à fait démontrés par des études déjà réalisées sur ce sujet. Cependant, nous attendons que l'historiographie portugaise veuille franchir les soi-disant *frontières* des connaissances vers une Histoire plus agrégée.

Notre projet de doctorat visait l'étude des archives municipales de l'une des villes portugaises les plus importantes pendant le bas Moyen-Âge, la ville d'Évora, en considérant les archives comme des sources pour connaître l'histoire de leurs

² Voir J. MARQUES, M. COELHO, A. HOMEM, 2000, «Diplomatique municipale portugaise (XIII^e-XV^e siècles)» dans W. PREVENIER et T. HEMPTINNE (éds.), *La diplomatique urbaine en Europe au Moyen Âge. Actes du congrès de la Commission internationale de Diplomatique, Gand, 25-29 août 1998*, Leuven-Apeldoorn, Garant, p. 281-306. Il y a aussi d'autres études comme, par exemple, les suivantes: M. COELHO, «A rede de comunicações concelhias nos séculos XIV e XV» dans M. COELHO (éd.), *As comunicações na Idade Média*, Lisboa, Fundação Portuguesa das Comunicações, 2001, p. 64-101. Id., «Considerações em torno das Chancelarias Municipais» dans M. BARATA, L. KRUS, A. ANDRADE, H. FERNANDES, J. FONTES (éds.), *Olhares sobre a História. Estudos oferecidos a Iria Gonçalves*, Lisboa, 2009, p. 165-172. F. ROLDÃO, *Escrita e Poderes Urbanos nos concelhos de Coimbra, Santarém e Lisboa (1179-1325)*, mémoire de maîtrise en Paléographie et Diplomatique, Université de Lisbonne, Lisboa, 2006 [exemplaires polycopiés]. Id., *A memória da cidade. Administração urbana e práticas de escrita em Évora (1415-1536)*, thèse de doctorat en Histoire Médiévale, Université de Lisbonne, Lisboa, 2011 [exemplaires polycopiés].

³ Parmi les études réalisées nous n'avons choisis que cinq titres: J.-C. VIGUEUR, «Révolution documentaire et révolution scripturaire: le cas de l'Italie médiévale», *Bibliothèque de l'école des chartes*, 153, 1995, p. 177-185. G. ALBINI (éd.), *Le scrittura del commune. Amministrazione e memoria nelle città dei secoli XII e XIII*, Torino, 1998. I. LAZZARINI (éd.), *Scritture e potere. Pratiche documentarie e forme di governo nell'Italia tardomedievale (XIV-XV secolo)*, Firenze University Press, 2008. A. CASTILLO GÓMEZ, ««Como el pan diario». De la necesidad de escribir en la alcalá renacentista (1446-1557)», *Scrittura e Civiltà*, 23, 1999, p. 307-378. P. DUBUIS, «Genève et sa mémoire administrative au XV siècle. D'après les registres des décisions du conseil» dans A. BAGLIANI (éd.), *La mémoire du temps au Moyen Âge*, Firenze, Sismel, 2005, p. 231-247.

producteurs et de leurs organisateurs⁴. Notre recherche est basée sur le filon herméneutique suivant:

««Il fatto «archivio» è inteso in prima battuta come deposito di fonti, come raccolta di documenti, come sede potenziale di dati storici da sfruttare: l'archivio, insomma, come «fonte per la storia» del soggetto che l'ha prodotto (un soggetto che, insegna la dottrina archivistica, è di solito un'istituzione). Ma l'archivio è anche una fonte, è anche un documento, è anche storia. (...) Nei processi stessi di formazione, cambiamento, statificazione che lo determinano, l'archivio acquista autonomia e significato intrinseco»»⁵.

Le cadre des sources disponibles pour la recherche nous a montré des circonstances heuristiques spécifiques qui ont été de véritables défis méthodologiques que nous avons essayé de surmonter.

Voici trois de ces circonstances:

1. La conservation d'un inventaire des documents qui n'existent plus;
2. La complexité des cartulaires urbains;
3. La conservation latente des documents municipaux.

L'inventaire des archives qui n'existent plus

Vers l'an 1415, un officier de l'administration centrale (le *corregedor* de la Cour, João Mendes de Góis), probablement mandaté par le roi, Jean I^{er}, ordonna l'élaboration d'un inventaire de tous les documents qui appartenaient au conseil de la ville d'Évora, afin que l'on pût savoir quels étaient ces documents et aussi leurs contenus. Cet inventaire devait être rédigé par le scribe de la ville (*escrivão da câmara*), João Afonso, qui fut en fait l'auteur matériel de ce répertoire⁶.

Cette disposition administrative faisait partie d'un programme plus vaste de réorganisation de la vie politique, économique et sociale de la ville, qui fut octroyé par le même *corregedor* de la Cour à la municipalité d'Évora, sous la forme d'une ordonnance, appelée *Regimento da Cidade de Évora*⁷. Ce *Regimento* donnait une place remarquable à l'organisation du patrimoine écrit de la ville, parce qu'il

⁴ Voir F. ROLDÃO, *A memória da cidade*, op. cit. (note 2).

⁵ Voir A. LANGELI, «Premessa» dans A. LANGELI, A. GIORGI, S. MOSCADELLI, (éds.), *Archivi e comunità tra medioevo ed età moderna*, Trento, Università degli Studi di Trento, 2009, p. VIII.

⁶ Arquivo Distrital de Évora (ADE), Fundo da Câmara, *Primeiro Livro de Pergaminho*, fls. 1-19v.

⁷ Voir H. VILAR (éd.), *Os Regimentos de Évora e de Arraiolos do século XV*. Introdução e revisão de H. VILAR, leitura e transcrição de S. PAULO, 2005, p. 2-12.

avait de nombreuses dispositions concernant la nécessité de préserver à l'intérieur de l'arche municipale tous les documents originaux qui appartenaient à la ville⁸. Dans le même temps, il fallait les identifier et les décrire sous la forme d'inventaire des archives municipales.

Le scribe de la ville, João Afonso, accomplit cette tâche, en rédigeant un répertoire du contenu de l'arche municipale. Selon lui, il s'agissait d'un répertoire exhaustif, dans lequel il identifia quelques caractéristiques matérielles des documents (telles que le type d'acte, le support d'écriture utilisé, la langue et les moyens de validation), leurs sujets principaux et leurs auteurs juridiques et matériels, et aussi les lieux exacts où ils étaient conservés au sein de l'arche. Le scribe n'indique jamais la datation des documents.

L'inventaire comprend 176 documents – il s'agit surtout de chartes et il y a un nombre très limité de livres et cahiers – et il ne présente aucun ordre chronologique ou thématique des documents. En fait, l'inventaire suit l'ordre dans lequel les documents étaient déjà classés à l'intérieur de l'arche, notamment, dans l'*alquife*, dans quelques sacs en tissu, dans l'*escaninho* et l'*almario*, ou assemblés par petits groupes.

La plupart des documents – environ 70% – concernent des diplômes royaux envoyés à la ville d'Évora, au cours des siècles, avant l'an de 1415, comme par exemple la charte de peuplement (le *foral*) octroyée à la ville, et de nombreux documents envoyés par le roi qui régnait à l'époque, le roi Jean I^{er}. Ensuite, le groupe le plus représentatif concerne les actes rédigés par des notaires publics, sur plusieurs sujets de la vie quotidienne de la ville, dans lesquels la municipalité était l'une des parties. Par contre, les actes établis par les pouvoirs administratifs de la ville sont pratiquement absents de cet inventaire.

Aujourd'hui, les documents décrits dans cet inventaire ne sont plus conservés aux archives municipales d'Évora et, dans la plupart des cas, ils ne le sont plus non plus dans les archives des institutions qui les ont produits, comme les documents royaux.

Il s'agit donc d'un inventaire d'archives qui n'existent plus⁹.

L'inventaire est aujourd'hui le seul moyen de connaître le contenu de l'arche des archives municipales d'Évora avant l'an 1415 et il est en même temps le seul écrit qui nous permet de savoir comment ces documents ont été conservés tout

⁸ Le *Regimento* indique tous les conditions légales dans lesquelles les documents pouvaient sortir de l'arche de la ville, et puis y retourner. Voir *Ibidem*.

⁹ Voir A. AIRÒ, «L'inventario dell'archivio che non c'è più. I privilegi aragonesi come deposito della memoria documentaria dell'università di Taranto» dans A. LANGELI, A. GIORGI, S. MOSCADELLI, (éds.), *Archivi e comunità, op. cit.* (note 5), p. 521-558.

au long du XV^e siècle et au cours des siècles suivants jusqu'à ce qu'ils aient perdu leur utilité.

Devant la richesse de ces contenus, nous avons choisi de diviser l'analyse de cet inventaire en trois niveaux, qui correspondent aux niveaux chronologiques que nous montre l'inventaire.

Le premier niveau est celui de l'analyse des archives dans un moment antérieur à la rédaction de l'inventaire, c'est-à-dire avant 1415. Il s'agit de la période durant laquelle les archivistes ont placé les documents trouvés plus tard par le scribe João Afonso. Ce niveau nous montre les pratiques d'archivage utilisées par ces officiers, notamment les logiques qui ont déterminé la conservation de quelques documents dans des dépôts spécifiques à l'intérieur de l'arche¹⁰. Par exemple, l'*alquife* semble être exclusivement consacré à la documentation la plus ancienne et peut-être la plus importante pour la constitution de pouvoirs urbains. En fait, à l'intérieur de l'*alquife*, il y avait le *foral* octroyé à Évora, ainsi que des chartes des premiers rois portugais. Dans les sacs en tissu, par contre, il y avait des chartes royales plus récentes, et dans un seul sac il n'y avait que des diplômes du roi Jean I^{er}. Ce dernier cas nous montre l'intention des archivistes de réunir la documentation du roi qui régnait à l'époque, parce qu'elle était probablement la plus utilisée. Pourtant, on ne peut pas savoir si cette décision a été prise au niveau municipal ou, au contraire, si c'était une exigence du pouvoir royal.

Le second niveau correspond au temps de l'élaboration de l'inventaire, celui de la rédaction faite pour João Afonso. Il faut souligner que tous les indices nous montrent que le scribe ne s'est limité qu'à décrire ce qu'il a trouvé, sans aucune intervention dans le classement des documents. L'inventaire présente une structure uniforme d'identification des documents, mais quelques aspects ont attiré notre attention. D'une part, on constate que le scribe a fait des résumés imprécis et moins détaillés dans les cas des documents les plus anciens, en l'ange latine. Ce fait nous fait penser que João Afonso ne connaissait pas très bien la langue latine. D'autre part, dans les cas des réponses des rois aux demandes de la ville au sein de la célébration des assemblées générales du royaume, le scribe a rédigé ces documents *in extensum*. L'importance de leurs contenus pouvait justifier cette pratique, surtout parce que, dans ce cas, la seule lecture de l'inventaire pouvait dispenser de la consultation de quelques documents.

Le troisième niveau concerne le temps durant lequel cet inventaire a été utile à tous ceux qui l'ont consulté et qui l'ont annoté dans les marges du cartulaire, au cours des années et des siècles. Par exemple, à la fin du XV^e siècle, c'est-à-dire près

¹⁰ Sur ce thème voir, O. GUYOTJEANNIN, «Les méthodes de travail des archivistes du roi de France (XIII^e siècle- XVI^e siècle)», *Archiv für Diplomatik*, 42, 1996, p. 295-373.

d'un siècle après l'élaboration de l'inventaire, un scribe municipal a annoté dans les marges du livre des documents qui avaient déjà disparu de l'arche.

La diversité au sein des cartulaires urbains ou des *livros da câmara*

La production des copies des plus importants documents de la ville sous la forme d'un livre était une pratique très commune dans les archives municipales. Ces livres – comme les *libri iurium* des villes du nord d'Italie – sont eux-mêmes des petites archives dans les archives et ils constituent des objets presque toujours très variés et complexes¹¹.

À Évora, on trouve aujourd'hui des livres organisés par la municipalité, pendant le XV^e siècle et les premières décennies du XVI^e, dans lesquels les scribes ont consigné non seulement des copies des documents reçus par la ville, mais aussi des documents en première main, presque toujours produits pour la *camara* de la municipalité. Malgré la dispersion et la fluctuation de noms pour désigner ces livres¹², ils étaient surtout appelés *livros da câmara*, c'est-à-dire, les livres de la municipalité tout court.

Sur un total de six livres conservés¹³, les deux plus anciens, le *Livro Pequeno de Pergaminho* et le *Primeiro Livro de Pergaminho*, présentent une composition textuelle et une structure physique complexes. En fait, dans ces livres, les registres primaires des documents coexistent avec des registres secondaires d'actes¹⁴, d'une façon irrégulière, sans un ordre chronologique cohérent. Les copies sont pour la plupart des diplômes royaux qui furent envoyés à l'administration municipale au cours du XV^e siècle, montrant une fois plus le poids important de la documentation royale dans les archives municipales. Les actes originaux enregistrés sont en très petit nombre et ils se composent surtout des délibérations des réunions du conseil et des actes de gestion courante de la ville. Tous ces documents – des originaux et des copies – ont été enregistrés pendant le XV^e siècle et quelques décennies du XVI^e par des scribes municipaux et aussi par des notaires publics d'Évora. Pourtant, ces

¹¹ Voir sur ce sujet, par exemple, P. CAMMAROSANO, *Italia Medievale. Struttura e geografia delle fonti scritte*, 5^e ed., Roma, Carocci Editore, 1998 (1^e éd. 1991), max. p. 144-150; A. ROVERE, «Tipologia documentale nei Libri Iurium» dans W. PREVENIER et T. HEMPTINNE (éds.), *La diplomatie urbaine, op. cit.*, (note 2), p. 417-451.

¹² Les officiers de la municipalité et aussi quelques sujets producteurs des documents, comme le roi, ont utilisé des expressions très diverses pour se référer à ces livres comme *livro do tombo*, *livro da vereação e acordos* ou *livro do concelho*. Pourtant, la désignation la plus courante et fréquente est celle de *livros da câmara*.

¹³ Tous ces livres sont conservés à l'Arquivo Distrital de Évora (ADE), Fundo da Câmara Municipal.

¹⁴ On suit ici la terminologie adoptée par M. CLANCHY, *From memory to written record. England 1066-1307*, 2^e ed., Blackwell Publishing, 1993 (1^e éd. 1979), p. 84.

livres ne présentent pas aujourd'hui leur structure physique primitive, puisqu'il y a des cahiers manquants et des cahiers qui sont incomplets.

Les autres livres des archives sont très différents, car ils sont beaucoup moins complexes. La deuxième partie du *Primeiro Livro de Pergaminho* et les deux livres qui les suivent – le *Segundo Livro de Pergaminho* et le *Terceiro Livro de Pergaminho* – présentent leur structure physique originale et ils sont consacrés intégralement au registre en première main de contrats établis entre la municipalité et les particuliers, sur la possession et l'usufruit de quelques propriétés de la ville¹⁵. Enfin, les derniers livres – le *Quarto Livro de Pergaminho* et le *Livro Primeiro de Registos e Privilégios* – se composent surtout des copies des documents royaux envoyés à la municipalité.

En essayant de comprendre les logiques d'organisation de ces livres et leurs objectifs, nous sommes confrontés, d'une part, à la complexité structurale des livres plus anciens et, d'autre part, à la coexistence, pendant le XV^e siècle et le XVI^e, de plusieurs livres destinés à l'enregistrement de documents semblables.

En ce qui concerne le premier point, il faut suivre les mots d'Antonela Rovere: «Prioritaria ed imprescindibile per potere fare qualsiasi discorso di tipo contenedistico è la conoscenza delle caratteristiche strutturali dei registri: è infatti indispensabile comprendere se la raccolta in esame ci è pervenuta nella sua primitiva configurazione e, nel caso non sia così, distinguere la parte originaria dalla aggiunte e dalle sovrapposizioni di materiale spurio o più tardo, casuali o volute, per ricostruire, ove possibile, l'esatta successione che la documentazione aveva nel registro originario, il che ne permette una corretta interpretazione, ed identificare eventuali smembramenti con perdita dei fascicoli o di carta della parte originaria»¹⁶.

En effet, nous avons essayé d'identifier dans les livres ce que nous avons appelé les *bandes documentaires intactes*, c'est-à-dire des segments de texte qui ont été enregistrés successivement, pendant une chronologie donnée. Cette analyse nous permet non seulement de connaître l'organisation primitive du livre, mais aussi d'identifier les pratiques d'enregistrement dans les cas des livres composés de copies et d'originaux. En fait, nous avons vérifié comment dans un seul folio les scribes ont enregistré successivement, par exemple, une délibération municipale et une ordonnance royale reçue par la ville. Ces livres étaient en fait des supports disponibles pour écrire ce qu'il fallait écrire dans l'administration urbaine.

¹⁵ Ces livres étaient des banques de documents originaux conservés par la ville, sur les transactions concernant son patrimoine territorial. Une copie authentique de chaque document était conservée par l'autre partie contractante de la transaction.

¹⁶ Voir A. ROVERE, «Tipologia documentale» *op.cit.* (note 11), p. 418-419.

Notre deuxième démarche visait à comprendre la coexistence, pendant le XV^e siècle et le XVI^e, des différents livres destinés à l'enregistrement de documents semblables. Dans ce cas, l'analyse doit considérer tous les livres ensemble, en essayant d'identifier des chronologies coïncidentes d'enregistrement. Cette démarche nous a permis de constater qu'il y avait des documents qui ont été copiés plus d'une fois, dans un court laps de temps et, curieusement, par le même scribe. Cette circonstance nous montre les usages différenciés des différents cartulaires au sein de l'administration municipale.

Des indices d'une conservation latente: les documents *immatériels*

Dans l'article «Fra conservazione ed oblio: segni, tipi e modi della memoria scritta», l'auteur, Armando Petrucci, explique qu'il y avait trois moyens par lesquels un document pouvait être transmis au fil du temps, en devant une mémoire écrite¹⁷. En premier lieu, l'auteur indique le moyen de conservation le plus simple qui consistait à placer les textes originaux dans des dépôts de documents, comme des archives et des bibliothèques, par leurs auteurs ou leurs destinataires. En second lieu, il y avait la conservation par la reproduction des documents, à travers des copies des originaux qui permettaient une transmission multiple et diversifiée des textes. Enfin, Armando Petrucci identifie un moyen de conservation *latente, casuale e sotterranea* des documents, par lequel les textes qui étaient destinés à la destruction, ont réussi à survivre en raison de circonstances complètement arbitraires.

Parallèlement à la conservation des cartulaires municipaux, les archives d'Évora préservent aussi de nombreuses chartes royales envoyées à la ville au XV^e siècle. Au début de quelques-unes de ces chartes, le roi affirme qu'il écrivait à la ville en réponse à une question ou une demande qu'elle lui avait soumise. Ces demandes étaient des documents municipaux qui restent pour nous intangibles ou immatériels, puisqu'ils ne se sont pas parvenus jusqu'à nous. Pourtant, ces documents ont existé et ils ont fait partie de la communication écrite, par exemple, entre le roi et la ville.

Ces documents restent ainsi préservés à travers une conservation *latente, casuale e sotterranea*, comme nous le dit Armando Petrucci.

L'exercice de réunir les indices de l'existence de documents immatériels nous a permis de récupérer plus d'une centaine et demie d'actes émanant de la

¹⁷ Voir A. PETRUCCI, «Fra conservazione ed oblio: segni, tipi e modi della memoria scritta», *Bulletino dell'Istituto Storico per il Medio Evo e Archivio Muratoriano*, 106, 2004, max. p. 86-88.

municipalité. Grâce à cette méthode, nous avons réussi à découvrir les sujets abordés dans les demandes de la ville et parfois les noms des officiers municipaux qui les ont transmises à la Cour.

En conclusion de ce parcours à travers les défis méthodologiques et théoriques d'une recherche sur une ville médiévale portugaise, nous sommes convaincus que ce filon d'investigation n'est qu'au début dans notre historiographie et aussi de notre propre recherche.

Property study contributions towards the understanding of the medieval town: the parish of Santa Justa, Coimbra

*Maria Amélia Álvaro de Campos*¹

Universidade de Coimbra-CHSC

Abstract

This work offers some reflections on the relevance of the study of urban property, based on a discussion of its potentialities and disadvantages, in view of a more complete knowledge of the medieval town.

Based on an examination of the parish of Santa Justa in Coimbra (which is the subject of the author's doctoral thesis), this article puts forward the information available on the parish's property, in order to demonstrate the importance of such aspects for the reconstruction of the urban landscape, recognising its evolution throughout the centuries and its urban and socio-economic transformation.

Furthermore, rare detailed descriptions from contemporary sources (predominantly documents of a contractual and economic nature) will make us aware of how an analysis of this kind is highly important for the study of an urban area which would undergo radical transformation — scarcely detailed in older cartography and practically unexplored by archaeology.

Keywords

Medieval towns, urban property, urban landscape, parish of Santa Justa (Coimbra).

¹ Maria Amélia Álvaro de Campos holds a PhD degree in the History of the Middle Ages (University of Coimbra, 2008–2012), with a dissertation entitled *Santa Justa of Coimbra in the Middle Ages: The Urban, Religious and Socioeconomic Space*, under the supervision of Professor Maria Helena da Cruz Coelho. She is a researcher at the Centro de História da Sociedade e da Cultura, Universidade de Coimbra.

The same as with rural areas, urban areas in the medieval west were not far from being territories split up between various lords who divided the ownership of land and of town buildings between themselves. With the exception of very few individual owners, who were able to retain state property of more or less significance within the urban area, to live in the town during the Middle Ages, meant essentially to enter into a relationship of dependence from a landlord, were he clergy or layman².

Indeed, with respect to ownership of land and state property, the town was divided — not without frequent opposition and dispute — between different owners who made those properties lucrative through indirect development, relying on the principle of emphyteusis. Thus, a majority of town inhabitants were merely the beneficiaries of the use of domain of the buildings and properties they resided in and where they would also carry out their professions, owing certain obligations to the owner, entered into in contracts, in addition to paying rent.

As far as descriptions of urban landed property are concerned, many studies on Portuguese towns have demonstrated how, from north to south³, property comprised estates of many guises and functions. In fact, when speaking of urban property we must refer not only the house itself, endowed with both a residential and an economic significance⁴, but also to the parcels of land with an agricultural capability — be they annexed to the residential units or standing independently from them — and to the equipment used for the treatment of food, storage and water supply, among others⁵. In fact, the urban grounds were strewn with property comprising multiple buildings, infrastructures and mechanical devices, themselves

² Cf. P. BOUCHERON, D. MENJOT, M. BOONE, «Habiter la ville: les espaces de sociabilité urbaine» dans J.-L. PINOL (dir.), *Histoire de l'Europe Urbaine*, 1, Paris, Seuil, 2003, p. 462-466.

³ Besides other studies, see M. BEIRANTE, *Santarém Medieval*, Lisbon, Universidade Nova, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1980. Id., *Évora na Idade Média*, Lisbon, Fundação Calouste Gulbenkian, JNICT, 1995. A. ANDRADE, *Um Espaço Urbano Medieval: Ponte de Lima*, Lisbon, Livros Horizonte, 1990. A. RODRIGUES, *Torres Vedras: a vila e o termo nos finais da Idade Média*, Lisbon, Fundação Calouste Gulbenkian, JNICT, 1995. M. BOTÃO, *A construção de uma identidade urbana no Algarve Medieval: o caso de Loulé*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2009. M. FERREIRA, *Guimarães: "duas vilas, um só povo": estudo de história urbana (1250-1389)*, Braga, s.n., 2010.

⁴ On the vernacular dwelling house in medieval Portugal, see L. TRINDADE, *A Casa Corrente em Coimbra. Dos Finais da Idade Média aos Inícios da Época Moderna*, Coimbra, Câmara Municipal, 2002. Id., *Urbanismo na composição de Portugal*, Coimbra, Faculdade de Letras, 2009 (PhD thesis), p. 177-195 and M. FERREIRA, «Urban vernacular housing in medieval northern Portugal and the usefulness of typologies», in C. BEATTIE, A. MASLAKOVIC, S. JONES (eds.), *The Medieval Household in Christian Europe, c. 850-c.1550: Managing Power, Wealth, and Body*, Turnhout, Brepols, 2003.

⁵ These different types of property necessarily gave origin to a varied landscape. See A. MARQUES, I. GONÇALVES, A. ANDRADE (coord.), *Atlas de Cidades Medievais Portuguesas: séculos XII-XV*, Lisbon, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova, INIC, 1990. A. ANDRADE, «A Paisagem urbana medieval portuguesa: uma aproximação» e «Um percurso através da paisagem urbana medieval», in *Horizontes Urbanos Medievais*, Lisbon, Livros Horizonte, 2003.

a reflection of the complex needs from a social fabric that was equally diverse regarding its own range of occupations and behaviours⁶.

My doctoral project, examines the collegiate church of *Santa Justa de Coimbra* from the period of its foundation (towards the end of the eleventh century)⁷ until 1451⁸. This collegiate and parish church are studied not only as a chapter with ecclesiastical responsibilities and liturgical and parish obligations, but also as the headquarters of a parish, considered in its condition as a territorial jurisdiction within the urban network of Coimbra and as a district with its own social identity, the profile of which this work goes on to outline. Supported by a basis of documents, composed mostly of records of an economic nature, produced in connection with the development of the institution's urban and rural landed property, this investigation also covers the study of property. This article will concern property located within the town alone.

Although at present quantitative data still cannot be supplied, the urban property of Santa Justa was mostly located within parish boundaries — hence the holdings of this property coincide with the existing description of the parochial jurisdiction. However, within the city of Coimbra⁹, the parish of Santa Justa — absorbed by that of Santa Cruz before our day — stood outside the walls, on land which, during the medieval period, stretched along the river bank, at the northern city exit, which corresponds to one of the roads which followed the old Roman road connecting *Olisippo* (Lisbon) and *Bracara Augusta* (Braga). Its place of establishing, by the sandy margins of the River Mondego and far away from the *almedina* (citadel), bring it more closely to the rusticity of Coimbra's environs, than to the commercial and craftsmanship activity downtown — this is a fact that property classification clearly reflects.

⁶ On the way in which this interaction adjusted the human landscaping, cf. H. NOIZET, «La fabrique urbaine de Tours: une analyse dialectique entre sociétés et espaces urbains (IX^e-XIII^e siècles)», in C. DELIGNE and C. BILLEN, (dir.), *Voisinages, coexistences, appropriations. Groupes sociaux et territoires urbains (Moyen Âge-XVI^e siècle*, Turnhout, Brepols, 2007.

⁷ The oldest reference to this church dates from 1098 (*Portugaliae Monumenta Historica. A saeculo octavo post Christum usque ad Quintumdecimum*, v. 1, *Diplomatae et Chartae*, Academia Scientiarum Olisiponensis, 1873, doc. 981 and *Livro Preto. Cartulário da Sé de Coimbra*, Coimbra, Arquivo da Universidade, 1999, doc. 427) and we know of the existence of an ecclesiastical college since 1175 (TT, Col. S. Justa, liv. 2, fls. 160v-163).

⁸ The year in which the last parish before the first half of the fifteenth century was extinguished.

⁹ On medieval Coimbra, see amongst others M. COELHO, «Coimbra Trecentista: a Cidade e o Estudo», *Biblos*, 68, 1992. Id., «A Cidade de Coimbra sob ameaça de interdito», *Revista de História da Ideias*, 22, p. 51-69. W. ROSSA, *Diversidade. Urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade*, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2001 (PhD thesis). L. VENTURA, «Coimbra Medieval: Uma cidade em formação», in A. ALARCÃO (dir.), *Inventário do Museu Nacional Machado Castro. Coleção de Ourivesaria Medieval. Séculos XII-XIV*, Lisbon, Instituto Português de Museus, 2003. M. COELHO, «Coimbra Medieval: uma cidade em maturação», in *ibid.*. S. GOMES, «Coimbra: Aspectos da sua paisagem urbana em tempos medievos», *Biblos*, 4, 2006. J. ALARCÃO, *A Montagem do Cenário Urbano*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2008.

At least until the end of the first half of the thirteenth century, we find buildings identified by the generic name of *herdades* or *quintas*¹⁰, which we tend to associate with the rural countryside. However, from the end of that century, we cease to find references to this type of parcels of land on a broader scale, although other buildings were also marked by a strong rustic character. In fact, as part of the urban property of this institution, were also various types of houses, which could be *térreas* (single-storey houses)¹¹, *sobradadas* (houses having two floors)¹² and *sobradadas com sótão* (of two stories and a cellar)¹³, but also small plots of land suitable for agriculture, normally surrounded by walls, such as courtyards and the enclosures annexed to houses¹⁴ or independent from them¹⁵, and where occasionally there were fruit trees¹⁶, one or more olive trees and even a grapevine¹⁷. Furthermore, these lands would still be farmed for grapes and olives during the fifteenth century¹⁸. Within the more or less continuous precinct made up of rows of houses and the parcels of land of rural characteristics just described, this church also owned wine presses¹⁹, ovens²⁰, furnaces²¹ and wells²².

The thesis also seeks to describe this property and evaluate its disposition along the area, through the analysis of written documents of an economic nature, such as tenancy contracts²³ and the barter of property. In the same way, the registers of properties bequeathed to the church, which was responsible for the constitution of most of its ownership, are important, as well as are the (rare) contracts of purchase and sale. Finally, juridical procedures, above all those regarding the good keeping of emphyteusis contracts or the cases of destruction or usurpation of this church's

¹⁰ See for instance Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), Cabido da Sé de Coimbra (Cab. Sé), 1ª incorporação (inc.), m. 4, n. 2 (1126.11) and ANTT, Cab. Sé, 1ª inc., m. 13, n. 4 (1240.02).

¹¹ See for instance ANTT, Cab. Sé, 2ª incorporação, m. 81, n. 3709 (1331.03.02) and ANTT, Colegiada de Santa Justa de Coimbra (Col. S. Justa), m. 26, n. 532; m. 27, n. 592 and m. 27, n. 629 (1359.05.16; 1367.11.11 and 1420.02.20).

¹² See for instance ANTT, Col. S. Justa, m. 27, n. 635 and m. 35, n. 810 (1377.04.01 and 1416.04.03).

¹³ See for instance ANTT, Col. S. Justa, m. 30, n. 696 and m. 21, n. 421 (1352.09.09 and 1369.03.15).

¹⁴ See for instance ANTT, Col. S. Justa, m. 12, n. 234 and m. 27, n. 614 (1364.10.06 and 1442.02.03).

¹⁵ See for instance ANTT, Col. S. Justa, m. 5, n. 117 and m. 27, n. 583 (1367.02.28 and 1434.05.20).

¹⁶ Such as fig trees [ANTT, Col. S. Justa, m. 1, n. 7 (1310.08.23)] or orange trees [ANTT, Col. S. Justa, m. 33, n.737 (1373.08.28)].

¹⁷ In the north of this parish a house with a courtyard was found, surrounded by vineyards, olive trees and other trees (1379.05.08). See ANTT, Col. S. Justa, m. 5, n. 118.

¹⁸ In the year 1406, a vineyard with olives trees was identified near Santa Justa. See ANTT, Col. S. Justa, m. 34, n.775.

¹⁹ See ANTT, Col. S. Justa, m. 19, n. 400 and m. 27, n. 611 (1365.08.05 and 1419.07.08).

²⁰ See ANTT, Col. S. Justa, m. 15, n. 288 and m. 5, n. 137 (1387.06.08 and 1439.07.01).

²¹ See ANTT, Col. S. Justa, m. 24, n. 464 (1425.06.19)

²² See ANTT, Col. S. Justa, m. 5, n. 119 and m. 33, n. 726 (1380.11.08 and 1395.03.04).

²³ These emphyteusis contracts of transfer of usufruct of the property can take on three forms: *emprazamentos* (temporary concessions for life spans, normally for the span of two or three lives), *aforamentos* (perpetual and hereditary concession contracts) and *arrendamentos* (lease contracts for only a few years). In this study, the first are clearly in the majority.

landed property also provide us with relevant information. Since we do not possess any cadastral registers nor inventories for the Santa Justa properties for this period, this investigation shall aim at bringing to the surface sundry documentation as much as possible²⁴.

Recent works on the landscape of the medieval town have demonstrated the frailty of an analysis based exclusively on the sources of the time by underlining the necessity to link this information with more recent documentation and literature, with pictorial evidence and cartography from various periods and with archaeological results²⁵. Unfortunately, the oldest literary accounts²⁶ and the cartography of Coimbra²⁷ contain little detail about this area of the town, while the excavations carried out in there have proved fruitless²⁸ — both for natural reasons, due to the high phreatic level, and for human ones, since during the preceding century this region suffered radical interventions and transformations which eliminated the last remaining vestiges of the ancient structures, which now makes it impossible to carry out more extensive excavations.

In this context, the study of this collegiate church's property — based on a discerning and methodical investigation of the characteristics and the very history of the landed property itself — can make a significant contribution not only to sketching out this now irreversibly destroyed landscape, but also towards the perception of how this urban area was organised and occupied. Some of the information supplied by this analysis will now be reviewed.

With regard to buildings, we are able to understand how the row of houses, arranged contiguously in Braun's representation²⁹, materialised with walls made of stone, wood and lime³⁰, with slits for doors in the façade³¹ and covered with roof tiles³². However, this documentation is not so helpful in tracing a more detailed

²⁴ As an example of a description of medieval urban landed property based on this type of sources, see A. ABEL VILELA, *La ciudad de Lugo en los siglos XII al XV: Urbanismo y sociedad*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, 2009, p. 121-153: cap. III, La vivienda y los servicios.

²⁵ See B. ARÍZAGA BOLUMBURU, «El paisaje urbano en la Europa Medieval», in J. IGLESIA DUARTE, (dir.), *III Semana de Estudios Medievales: Nájera 3 al 7 de Agosto de 1992*, Nájera, Instituto de Estudios Riojianos, 1993, p. 11-26. Id., *La imagen de la ciudad medieval. La recuperación del paisaje urbano*, Santander, Universidad de Cantabria, 2002, p. 20-86.

²⁶ See for instance A. FIGUEIREDO, *Coimbra Antiga e Moderna*, Lisbon, Livraria Ferreira, 1886, p. 344.

²⁷ On the development of the cartography of Coimbra and on developments in its urbanisation over the last centuries, see S. FARIA and J. REBELO (éds.), *Evolução do espaço físico de Coimbra: exposição*, Coimbra, Câmara Municipal, 2006.

²⁸ See A. GERVÁSIO and S. SANTOS, *Relatório final: Sondagens arqueológicas no Terreiro da Erva*, Coimbra, Gabinete de Arqueologia, Arte e História da Câmara Municipal, 2005.

²⁹ See Image 1.

³⁰ See ANTT, Col. S. Justa, m. 27, n. 627 (1420.11.14).

³¹ Which should close well: see ANTT, Col. S. Justa, m. 11, n. 228 (1409.06).

³² See, for instance, ANTT, Col. S. Justa, m. 27, n. 632; m. 11, n. 228 and m. 33, n. 753 (1390.04.17; 1409.06.00 and 1434.01.02).

description. For example, houses are identified therein according to the number of floors and only rarely is mention made of their size, the number of rooms, or even the materials used for their construction. As to the size of buildings, the information provided by these contracts fails to go beyond a subjective ‘large’ or ‘small’³³. Documents of a contractual nature such as these will only provide us with indications that remain at a general and subjective level also as far as the location of properties is concerned (such as the identification of streets and the description of buildings, relying on indicative elements found in the surrounding area), or yet the names of landlords or agents in neighbouring buildings. These references will only allow today’s historian to come at more precise locations when carefully set against a number of cross references. Nevertheless, it is often through these references to property boundaries that we are able to know where communal structures — such as sanitary equipment³⁴ and residual waterways³⁵ — would have stood.

A more encompassing analysis makes it possible to discern human occupation levels and demographic dynamics from contracts of purchase and tenancy of landed property in a given district over a wide time span³⁶. A climate of expansion is reflected in the laying down of new streets and in the breaking down of barriers and closes standing in the way of the main roads, along with modifications made to the inside of the buildings themselves and the gradual addition of new stories, all of which can be identified from the documentation. On the other hand, the existence of *pardieiros* (hovels) and demolished houses, which the documentation acknowledges, gives us an idea of the state of dereliction of lodgings as a consequence of demographic contraction. In the parish of Santa Justa, this is very prominent throughout the second half of the thirteenth century into the first of the fourteenth, at the end of which period the opposite becomes apparent — as indeed is the case also with the majority of urban nuclei in the country³⁷. Furthermore, the population density in a specific region is also reflected in the frequency of emphyteusis contracts, as well as in the characteristics and conditions which they contain. However, this kind of analysis falls beyond the objectives of this essay.

³³ See for instance, ANTT, Col. S. Justa, m. 33, n. 746 (1409.11.17).

³⁴ See ANTT, Col. S. Justa, m. 11, n. 211 (1362.02.13).

³⁵ See for instance, ANTT, Col. S. Justa, m. 27, n. 622 (1369.03.23).

³⁶ Detailed knowledge of this subject is only possible through the study of other sources, like those used by D. MENJOT, *Murcia: ciudad fronteriza en la Castilla Bajomedieval*, Madrid, Casa de Velázquez, 2002, p. 380-386.

³⁷ In the region of Coimbra, population rose in the twelfth and the thirteenth centuries, only to fall steeply after 1340: see M. COELHO, *O Baixo Mondego nos Finais da Idade Média*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1989, p. 12-23 and 26-38. In our parish in the suburb of Coimbra, for example on the street where the Collegiate of Santa Justa owned a large number of buildings since the twelfth century, three-story houses existed in 1359 (ANTT, Col. S. Justa, m. 26, n. 542) whereas *pardieiros* became widely spread between 1387 and 1401 (ANTT, Col. S. Justa, m. 32, n. 715 and m. 26, n. 561).

The observation of property location has enabled us to further understand, in broad terms, the social texture of the parish, through the identification of the tenants of the neighbouring buildings and the use of toponymy; both reveal the place of residence of certain artisans and other professionals³⁸, and from the fourteenth century also the Jewish³⁹ and the prostitution quarters⁴⁰ — two examples of well-defined areas which the town's population, through enacting royal and municipal regulations, pushed the urban centre outside, for moral and religious reasons.

Deeper research on the urban landed property of an institution of this kind allows us to catch a glimpse of the outline of both the natural and built up landscape of the urban parish, making out the rows of houses, but also emphasising the complementary presence of horticultural land and of distinct equipment for the production of edible goods, as well as for the conveyance and supply of water. In dealing with a wide chronological span such as this, in all likelihood it would be possible to illustrate the whole process of development and to detect varying degrees for the region's urban transformation. Based on the assumption that the church with its forecourt functioned as a dominant complex within the urban structure of the parish, governing the layout of the main streets around it, the analysis of urban landed property strikes us as fundamental to any attempt at defining the medieval road network, the outline of urban areas and their population distribution — even when such places have withstood such profound transformations over the ages, as is the case of *Santa Justa de Coimbra*.

³⁸ Among others identified in this parish, there is the *Rua dos Oleiros* (Potters' Street) (ANTT, Cab. Sé, 1ª inc., m. 10, n. 19; 1217.12) and *Rua dos Caldeiros* (Boilermakers' Street) (ANTT, Cab. Sé, 1ª inc., m. 13, n. 25; 1242.10). The establishment of these professions in the suburbs resulted not only from the close proximity with raw materials and the riverbank, but also from the distance which needed keeping from the centre of town, because of noise and pollution. See I. GONÇALVES, «Posturas Municipais e vida urbana na Baixa Idade Média: o exemplo de Lisboa», in *Um Olhar sobre a cidade Medieval*, Cascais, Patrimonia Historica, 1996.

³⁹ See ANTT, m. 27, n. 621 (1384.10.27). This is the second establishment of a Jewish quarter in Coimbra, which until then had been by the outer wall, near the streets with greater economic activity. See S. GOMES, *A Comunidade Judaica de Coimbra Medieval*, Coimbra, INATEL, 2003 and L. TRINDADE, «Jewish Communities in Portuguese Late Medieval Cities: Space and Identity», in J. CARVALHO (ed.), *Religion, Ritual and Mythology: Aspects of Identity Formation in Europe*, Pisa, University Press, 2006.

⁴⁰ See ANTT, Col. S. Justa, m. 11, n. 207 (1374.11.11). On prostitution areas in Portugal, see M. BEIRANTE, «As Mancebias nas cidades medievais Portuguesas» in *O Ar da Cidade. Ensaios de História Medieval e Moderna*, Lisboa, Colibri, 2008, p. 7-24.



Image 1

Drawing of Coimbra by Braun, c. 1572.

(The black circle signals the church and forecourt of Santa Justa)

Urban economy in a 'Kingdom without Cities': population and exchange in late medieval Portugal

*Flávio Miranda*¹

Universidade Nova de Lisboa - IEM

Abstract

Late medieval Portugal was a deeply rural country, with few urban centres. The population was under a million and a half inhabitants, and until the mid-fifteenth century the Portuguese were peasants, knights, fishermen and petty traders. This essay puts the dimension of Portuguese cities into perspective and explores some of the characteristics of its urban economies, focusing on production and domestic and overseas exchange.

Keywords

Portugal, urban economy, trade, late Middle Ages.

¹ Flávio Miranda is a post-doctoral researcher in medieval history at the Instituto de Estudos Medievais — Nova University of Lisbon, at the Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória» — University of Porto, and at the Faculty of Economics of the University of Cambridge. Email: F.Miranda@fcsh.unl.pt.

Introduction

It was Joaquim Veríssimo Serrão who wrote that Portugal was a *kingdom without cities* in the later Middle Ages². His arguments were based on the modest population numbers and area of several Portuguese cities, namely Lisbon, Évora, Santarém, Coimbra and Porto when compared with European ones, like in Flanders, Italy or Castile. For Veríssimo Serrão, Portugal lacked the capacity to stimulate the development of cities that could have operated as bridges for rising capitalism. The most terrible consequence of this was that the *economic city* did not exist in quite the same way as in other European regions. But medieval Portugal did have cities, or urban spaces: it was all a matter of scale, and of finding the right terms to strike the right comparison. As the country did have economically-led cities and an urban economy which linked together the kingdom's coastal towns and its hinterland, the north and the south, and the major Atlantic cities (Lisbon and Porto) with the most significant of commercial cities in Europe at that time.

The purpose of this essay is to discuss and present hypotheses and answers to the following questions: Was Portugal a kingdom without cities? What was the economic role of Portuguese urban areas? How did those urban areas interact with each other? The first section will introduce some of the characteristics of medieval Portugal — namely its population, by comparing Portuguese and other European cities. The second section deals with the dimension of Portuguese urban spaces and their productive activities, and with how the two interacted. The argument being put forward here is that in spite of the relatively small dimension of Portuguese urban areas, of the difficulties in communication which existed between coastal and inner areas, and despite the hazards found along land routes, Portuguese cities still managed to develop a modest yet consistent economic role, sometimes evidencing the existence of areas with commercial activity and productive specialisation.

Dwarfs among Giants: Portuguese Cities in a European Perspective

During the fourteenth and the fifteenth centuries, almost ninety-five per cent of the people lived in the countryside. Europe was deeply rural, and cities such as Venice or Paris, with 100,000 inhabitants or more, were exceptions. Indeed, the average dimension of a European city was of approximately 2,000 inhabitants. Most

² J. SERRÃO, «As cidades como expressão e responsabilização do poder (século XV)», *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, 53, 1995, p. 85-98. See also L. DUARTE, «Um país sem cidades? O mundo urbano em Portugal na Idade Média» in M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ (dir.), *El Mundo Urbano en la Castilla del siglo XIII*, Ayuntamiento de Ciudad Real, Sevilla, 2006, p. 243-257.

Portuguese urban areas were of such size, and thus very similar in that sense to Forez, the county of Comminges, or Brittany. The pace of urbanisation was not the same in every region of Europe, and some regions managed to grow and expand faster thanks to thriving industries or trade. But other regions did not keep the same pace in their *commercial revolution* and remained rural³. That is why Jean-Pierre Leguay spared no words in saying that countries such as Ireland, Scandinavia and Portugal, along with other areas, were mostly made up of *miserable little towns*, which did not differ much from their neighbouring villages⁴.

City	Population	Region	Population
Venice	200,000	France	18,000,000
Paris	100,000	England	6,000,000
London	100,000	Castile	4,000,000
Ghent	60,000	Tuscany	2,000,000
Bruges	50,000	Portugal	1,000,000
Lisbon	50,000	Catalonia	300,000
Barcelona	45,000	Valencia	250,000
Bristol	15,000	–	–
Porto	10,000	–	–
Burgos	9,000	–	–

Table 1. Population in European cities and regions, late Middle Ages⁵

Table 1 above gives an idea of the size of some western European cities in the later Middle Ages. Others could be included, such as Naples, Milan or Florence, for their high proportion of denizens was similar to that found in Paris or Venice, the result of what Giovanni Cherubini described as a long tradition of urban continuity⁶. But these figures are enough to demonstrate that Portuguese urban areas were dwarfs among giants, Lisbon being the only one able to compete in population with other mid-sized cities. What criteria, however, go into defining what makes an important

³ R. LOPEZ, *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1971, p. 56-147.

⁴ J.-P. LEGUAY, «Urban life» in M. JONES (dir.), *The New Cambridge Medieval History*, vol. 6, c. 1300-c. 1415, Cambridge University Press, Cambridge, 2000, p. 103-104.

⁵ Source: B. BOVE, *Le Temps de la Guerre de Cent Ans, 1328-1453*, Paris, Belin, 2009, p. 27. P. HOHENBERG and L. LEES, *The Making of Urban Europe, 1000-1994*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1995, p. 11. M. LADERO QUESADA, «Sociedad bajomedieval: crisis y recuperación económica» in V. ÁLVAREZ PALENZUELA (dir.), *Historia de España de la Edad Media*, Ariel, Barcelona, 2007, p. 820-823. P. MALANIMA, *Pre-Modern European Economy: One Thousand Years (10th-19th Centuries)*, Leiden, Brill, 2009, p. 6-17. A. MARQUES, *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, Lisboa, Presença, 1987, p. 181-187. P. SPUFFORD, *Power and Profit: The Merchant in Medieval Europe*, New York, Thames & Hudson, 2003, p. 94.

⁶ G. CHERUBINI, «La Ciudad Italiana en el siglo XIII» in M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ (dir.), *El Mundo Urbano en la Castilla del siglo XIII*, Ayuntamiento de Ciudad Real, Sevilla, 2006, p. 260.

city: population, area, activities, income, or the number of alien merchants? For instance, the population of Ghent was roughly the same as Lisbon's, but industries in that Flemish city were much more developed, and the same happened with Bruges, the major northern European sea gateway. And even though the population of England was almost three times lower than France's, the income of Philippe IV (r. 1285–1314) was not three times as great as Edward II's (r. 1307–1327)⁷. Size was not proportional to wealth. But these examples do not change the fact that Portugal was mostly a rural kingdom, only partially inhabited and dotted by a small number of cities; the region of Tuscany had twice as much population, and Castile four times more.

The rate of urban growth experienced during the fourteenth and fifteenth centuries was not enough to catapult Portuguese cities into the group of Europe's most developed. But it allowed a significant increase of urbanised areas, followed by the reinforcement of city walls, institutions (such as toll houses, warehouses, and minting places), and a closer relationship between cities and their hinterland. In the mid-thirteenth century, Ghent had grown to 644 hectares, becoming one of the largest cities in terms of its urbanised area — though not necessarily in population — even when compared with Bruges (410 hectares) or Paris (439 hectares)⁸. In Portugal, in the beginning of the fourteenth century, Lisbon's area was of sixty hectares (103 hectares by the end of the fifteenth century), and Porto had only four hectares inside the old city wall, expanding to forty-four hectares around the 1370s⁹. Taking into account the number of inhabitants and the total urbanised area of late medieval Portugal, Leguay's words become more understandable. These numbers demonstrate something else to be considered: Lisbon more than doubled its area and Porto grew eleven times in less than seventy years. Starting from the reign of Afonso IV (r. 1325–1357) and until the end of the first Portuguese royal dynasty in 1383, a series of public works (by either royal or municipal initiative) were developed and coincided with a period of prosperity and financial stability in Portugal, which stimulated migration from the countryside to the cities, where direct and indirect opportunities of employment encouraged investment, advances in transportation and in food supply, and other sources of income¹⁰. To discuss Portuguese urban areas, however, means only to consider a relatively small proportion. The top ten could perhaps have included Lisbon,

⁷ P. SPUFFORD, *Power and Profit: The Merchant in Medieval Europe*, *op. cit.* (note 5), p. 94

⁸ M. BOONE, «A Medieval Metropolis» in M. BOONE and G. DENECKERE (dir.) *Ghent. A City of All Times*, Mercatorfonds, Ghent, 2010, p. 50.

⁹ A. MARQUES, *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, *op. cit.* (note 5), p. 183–186. See also M. FARELO, *A Oligarquia Camarária de Lisboa (1325–1433)*, Lisbon, University of Lisbon PhD thesis, 2008, p. 1.

¹⁰ J.-P. LEGUAY, «Urban life», *op. cit.*, (note 4), p. 111–115. A. MARQUES, *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, *op. cit.* (note 5), p. 181.

Coimbra, Évora, Santarém, Porto, Braga, Lamego, Viseu, Silves, and Guarda¹¹. What was, then, the economic profile of the main Portuguese urban areas? How did they interact with their surroundings and with other cities?

Urban Economies in a Rural Kingdom

Only two of the ten urban centres listed above, Lisbon and Porto, were commercial and maritime cities. Silves stood only ten kilometres away from the coast, but its peak was a consequence of its position as a religious centre (bishopric) and not because it was an active industrial or commercial city. The first conclusion to be drawn from this is that Portugal was not an Atlantic country; it became one.

Portuguese medieval urban centres may be grouped into distinct economic categories, according to their features. In simple terms, three types of urban economies may be considered: maritime (fishing, salt and other sea-related industries); maritime commercial (regional and foreign trade, industrial activity, and fishing); rural commercial (agricultural production, transformation of goods, and trade). Without claiming to be comprehensive, Table 2 below places some of the main cities into those specific categories.

Type of economy	City
Maritime commercial	Lisbon, Porto, Viana, Tavira
Maritime	Caminha, Vila do Conde, Aveiro, Setúbal, Lagos, Faro, Loulé*
Rural commercial	Braga, Ponte de Lima, Chaves, Bragança, Guimarães, Miranda do Douro, Elvas, Olivença, Santarém, Portalegre, Abrantes

Table 2. Types of urban economy in medieval Portugal

* It is hard to assign cities specific categories. The economy of Lagos, Faro and Loulé depended much on sea trade, as it did on the production of fruit (raisins, figs and oranges).

For defensive reasons, the bulk of the Portuguese population lived in the interior of the country, away from the sea. Until the end of the thirteenth century, most of the urban centres practiced a type of economy destined to fulfil their local

¹¹ This hierarchy has been defined by A. de SOUSA, *As cortes medievais portuguesas (1385-1490)*, Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1990, p. 192. See also L. DUARTE, «Um país sem cidades? O mundo urbano em Portugal na Idade Média», *op cit.* (note 2), p. 255. Depending on the criteria used, other cities — such as Faro, Tavira, Setúbal, Elvas and Aveiro — could also be considered.

needs, from local production to local consumption¹². But this autarkic system was quickly replaced by one based on exchange economy between cities and their surrounding countryside and other regions abroad, either by sea or land. The rural economies of places such as Chaves, Elvas or Olivença were strictly dependent on their stock-raising and agricultural production, but also in performing trade with Galicia, Castile or Extremadura¹³. Indeed, the wool and cloth industries of Castile had in the border regions of Portugal some of its best clients¹⁴. But there was another type of exchange. Hidden trade was a significant part of the economy of these border regions, and smugglers were important economic agents. Castile would smuggle horses, weaponry or metal coins; in turn, the Portuguese would send cattle, foodstuff, and other commodities¹⁵. These towns were thus part of a *rural commercial* category, as shown in Table 2, with regional importance and a specific economic status in medieval Portugal.

Each and every one of them had become a central place within their region, developing a kind of urban interdependency within Portugal. Urban historians, geographers and theoreticians have debated much over the reciprocal relation between different cities in a country or region¹⁶. More recently, the existing theories have been discussed and updated by Paul M. Hohenberg and Lynn H. Lees. What is significant in their thesis is that it stresses the continuous importance of cities as *central place systems* and how, in economic terms, «cities enable the region to pursue its comparative advantage»¹⁷. One of the things that the study of Portuguese trade shows us is that cities were forcefully dependent on each other, revealing economic specialisation and organisation. This does not mean, however, that urban economies were interlinked at all times, and that the complementarity between production and consumption centres always functioned properly. In 1468, a year of bad crops, Évora

¹² J. MATTOSO, *Identificação de um país. Ensaio sobre as origens de Portugal, 1096-1325*, Lisboa, Estampa, 1995, p. 26-27.

¹³ J. SERRÃO, *História de Portugal, 1415-1495*, Lisboa, Verbo, 2003, p. 286-292. V. MEDRANO FERNÁNDEZ, *Un mercado entre fronteras. Las relaciones comerciales entre Castilla y Portugal al final de la Edad Media*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2010, p. 168-267.

¹⁴ A. FERREIRA, *A Importação e o Comércio Têxtil em Portugal no Século XV (1385 a 1481)*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1983, p. 17.

¹⁵ L. DUARTE, «Contrabandistas de gado e “Passadores de cousas defesas” para Castela e “Terra de Mouros”», *Revista da Faculdade de Letras: História*, 1998, p. 451-474. J. MONTAÑA CONCHINA, «El comercio en la frontera castellano-portuguesa: el ámbito extremeño (siglos XIII-XV)», *En la España Medieval*, 28, 2005, p. 81-96.

¹⁶ L. MUMFORD, *The City in History. Its Origins, its Transformations, and its Prospects*, New York, Harcourt, 1961. W. CHRISTALLER, *Central Places in Southern Germany*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1966.

¹⁷ P. HOHENBERG and L. LEES, *The Making of Urban Europe, 1000-1994*, op. cit. (note 5), p. 4-23. See also C. ANTUNES, *Globalisation in the Early Modern Period: The Economic Relationship between Amsterdam and Lisbon, 1640-1705*, Amsterdam, Aksant, 2004, p. 59-90.

and Beja refused to sell cereal to Tavira, for instance¹⁸. These breaches in urban solidarity occurred sporadically, and they were not enough to hamper the economic attraction which major cities exerted over smaller ones. But at the same time the road system in medieval Portugal was very poor, and there was enormous disparity between weights and measures from one city to the next (more than three hundred units coexisted), despite the multiple efforts of rulers to standardise them¹⁹. Could this be a sign of urban economic autonomy and identity, or that interregional exchange was not so frequent so as to justify a more efficient system?

The first two cities labelled in Table 2 as *maritime commercial* — Lisbon and Porto — are model representatives of how economic interaction between cities and regions worked, and of how strong the power of attraction of a city could be. Both enjoyed a wide range of craftsmen active in their urban economies (from carpenters to tanners, butchers to shoemakers, ropemakers to weavers), and a strong merchant elite which controlled municipal government²⁰. Lisbon and Porto being commercial cities, they depended on a series of commodities to negotiate both regionally and internationally. To Flanders, England or France, merchants would usually export wine, oil, figs, raisins, salt, cork, honey, wax, hides, fish, and oranges. But many of these commodities were not produced locally, thus compelling merchants to organise a well-structured chain of exchange that stretched the economic area beyond the urban centres.

Portugal thus divided into three main economic areas, whereof Lisbon, at the centre, was the chief gateway for exchange, and Porto, in the north, dominated an area of more than 10,000 km², encompassing almost every productive centre between the Minho and the Vouga rivers. The outcome of this was noticeable primarily in the fishing and salt industries. Small maritime communities like Caminha, Bouças (Matosinhos) or Aveiro where forced to transport their produce to Porto, so that the city could keep its lion's share for self-consumption, as well as to benefit from the expected profits generated by the export of such wares²¹. Exports from Porto, however, included figs and raisins — which required specific terrain and weather conditions for their successful cultivation. In Portugal, they were to be found only in the Algarve. The Algarve was home to a third type of urban economies: the region

¹⁸ Arquivo Nacional Torre do Tombo, *Leitura Nova, Odiana*, livro 3, fl. 28 v. See also M. COELHO, «O Portugal Quatrocentista. Um reino de onde partiram povoadores para os Açores», *Revista Portuguesa de História*, 1, 1996, p. 117. V. GODINHO, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Lisboa, Editorial Presença, 1991, vol. 4, p. 11-23.

¹⁹ A. MARQUES, *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, *op. cit.* (note 5), p. 139-141.

²⁰ M. FARELO, *A Oligarquia Camarária de Lisboa (1325-1433)*, *op. cit.* (note 9), p. 92. A. SOUSA, «Tempos Medievais» in L. RAMOS (dir.), *História do Porto*, Porto Editora, Porto, 2000, p. 211-213.

²¹ A. MELO, *Trabalho e Produção em Portugal na Idade Média: O Porto, 1320-1415*, Braga, University of Minho PhD thesis, 2009, p. 175-191.

was vital to the Portuguese economy, since it provided merchants with those two commodities, which were on high demand from northern European consumers. Porto merchants represent almost fifty per cent of the active traders in England, Flanders, and France in the later Middle Ages. They largely dealt with hides, salt, wine and oil, but also with figs and raisins. The last two products required a strong interconnection between different and distant regions, which intermediary economic agents ensured²².

The same happened in Lisbon, though in a much larger scale. The urban economy of Portugal's largest city was more complex due to a series of unique circumstances, given that it had become an economic vortex attracting commodities, craftsmen, merchants and other traders to do business there. Aside from the general socioeconomic groups that existed in Porto, a wide array of alien merchants were also established in Lisbon. Such colonies of English, Flemish, Italian and Hanseatic merchants were responsible for a great deal of Portuguese foreign trade²³. But the presence of alien merchants in Portugal went far beyond the simple exchange of commodities, especially due to the business characteristics of the Italians. Like in England or Flanders, the Italians were traders but also bankers, providing money to princes, fellow merchants and other people²⁴. What made Lisbon unique among other Portuguese urban economies was the fact that it was able to concentrate different services, commercial operations, financial techniques, nationalities, skilled artisans, and money in circulation. In the mid-fifteenth century, Lisbon had become a considerably significant gateway, interlinking the numerous continental urban economies, the newly-discovered Atlantic archipelagos of Madeira and the Azores, and the western African marketplaces which multiplied the range of commodities which Portugal already had to offer²⁵.

Conclusion

This is a generic picture of some features of Portugal's urban economy in the later Middle Ages. The first purpose was to compare Portuguese and European cities just so to make it clear that in spite of its relatively small population, Lisbon was a mid-sized city, while the remaining urban areas were of an average dimension. The

²² Forty-seven per cent of traders in the Euro-Atlantic system were from Porto, followed by Lisbon with forty per cent. These numbers were calculated for my doctoral thesis, on the activity of Portuguese merchants in the medieval Atlantic.

²³ A. MARQUES, *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, op. cit. (note 5), p. 40-45.

²⁴ V. RAU, «Bartolomeo di Iacopo di Ser Vanni mercador-banqueiro florentino em Lisboa nos meados do século XV», *Do Tempo e da História*, 1971, p. 97-117.

²⁵ V. M. GODINHO, *A expansão quatrocentista portuguesa*, Lisboa, Dom Quixote, 2008, p. 89-124.

second purpose was to present a bird's-eye view of the economic regions and urban areas of medieval Portugal, showing that they needed to intertwine in a commercial dimension, for the sake of their subsistence and prosperity. No doubt that *cities are systems within systems of cities*, as Brian Berry wrote²⁶.

A complete survey of Portuguese urban economic history for the later Middle Ages is yet to be done; one that must consider the geomorphological features of medieval Portugal, the distribution of population, the size of cities, the role of politics, of battles, of legislation, laws and by-laws, of institutions, industries, and techniques, as well as of a vast array of services, roads and other means of transportation, and of how these multiple variables combined. The first urban expansion began in the thirteenth century. But it was surely during the fourteenth century that cities in Portugal made a major leap forward through a process of urban *petrification* of their infrastructures, with new city walls, churches, warehouses, bridges, and other buildings being erected — in Viana, Ponte de Lima, Braga, Porto, Viseu, Coimbra, Santarém, Óbidos, Lisboa, and many more. This was, however, the consequence of what was happening in medieval Portugal. Cities grew, and so did production and foreign trade. It is likely that the increase of commercial activity of Lisbon and Porto kept with England and Flanders contributed much to making the money necessary to operate these transformations available. The development of urban economy carried two additional consequences: the progressive affirmation of urban elites and, at the end of the fifteenth century, urban market cities — headed by Lisbon and Porto — starting to stock sugar, pepper, gold, ivory and many other exotic goods. Portugal did not have the cities of Italy or Flanders; it was a kingdom with mid-sized or small urban centres. Yet, they were enough to provide elements of change in culture, mentalities and taste, be it in Portugal or in the rest of Europe.

²⁶ Quoted in P. HOHENBERG and L. LEES, *The Making of Urban Europe, 1000-1994*, *op. cit.* (note 5), p. 4.

Les villes portuaires au Portugal médiévale: perspectives de recherche

*Ana Cláudia Silveira*¹

Universidade Nova de Lisboa - IEM

Resumé

La frange littorale du Portugal s'étire sur 943 Km et a connu depuis l'Antiquité une intense activité maritime soutenue par l'exploitation des ressources maritimes et fluviales. Dès le début du XV^e siècle, plusieurs ports portugais ont joué un rôle de premier plan dans la navigation atlantique.

On constate que le tissu portuaire portugais s'est construit non seulement sur les potentialités présentées par certains sites, mais aussi en fonction d'un ensemble de variables, notamment l'évolution de la topographie littorale, les dynamiques

¹ Ana Cláudia Silveira prépare une thèse doctorale à l'Université Nova de Lisboa, sous la direction de la professeure Amélia Aguiar Andrade sur la ville portuaire de Setúbal à la fin du Moyen Âge. Membre de l'Instituto de Estudos Medievais (IEM) de la même université. Contact: cl_silveira@hotmail.com.

économiques ou les options et les stratégies politiques ayant trait à la gestion du territoire. Pour appréhender la singularité d'un port – et aussi pour analyser l'ensemble du tissu portuaire d'un pays –, il faut donc examiner des questions telles que la configuration du site d'implantation, ses fonctions, le perfectionnement de ses infrastructures, son rapport à la ville et à ses pouvoirs, son intégration dans les réseaux et les dynamiques portuaires ou la définition de hiérarchies portuaires, autant de paramètres qui évoluent diachroniquement, au gré des contextes géoéconomiques, politiques ou logistiques.

Mots-clés

Villes portuaires. Moyen Âge. Portugal.

Les chercheurs sont d'accord en ce qui concerne la spécificité des villes portuaires², en grande partie expliquée par leur dynamique commerciale, que supposa l'existence de toute une structure particulière, tant au niveau administratif, qu'au niveau des infrastructures techniques nécessaires. En même temps, cette typologie de villes a connu un processus d'évolution lui aussi particulier caractérisé par l'affirmation d'une structure socio-économique spécifique.

En outre, pour appréhender la singularité d'un port – et aussi pour analyser l'ensemble du tissu portuaire d'un pays – il faut examiner des questions comme la configuration du site d'implantation, ses fonctions, le perfectionnement de ses infrastructures, ses relations avec la ville et ses pouvoirs, l'intégration dans quelques réseaux, les dynamiques portuaires ou la définition de hiérarchies portuaires, autant de paramètres qui évoluent diachroniquement, en fonction des contextes géoéconomiques ou politiques.

Il convient également de souligner que, parmi les ports médiévaux les plus dynamiques, on trouve les ports implantés dans les estuaires, dont l'importance stratégique favorisa le développement d'économies très productives et l'insertion

² P. O'FLANAGAN, *Port Cities of Atlantic Ibéria, c. 1500-1900*, Aldershot, Ashgate, 2008, p. 4.

dans les réseaux commerciaux élargis. Mais il faut aussi préciser que les estuaires sont des milieux complexes et fragiles, caractérisés par une forte dynamique, à la fois naturelle et anthropique³, dont l'évolution doit être envisagée dans une perspective interdisciplinaire pour bien comprendre les aménagements portuaires mis en place.

La place que la mer a toujours occupée, hier comme aujourd'hui, dans notre économie s'est traduite, au Portugal médiéval, par le développement de quelques villes portuaires. Néanmoins, la présence de la piraterie musulmane faisait du littoral un espace peu attractif et le nombre de centres urbains implantés à ces endroits n'était pas significatif avant le milieu du XIII^e siècle⁴.

Le Portugal continentale possède une vaste façade atlantique qui s'étire sur 943 km et qui a connu depuis l'Antiquité une intense activité maritime, fondée sur l'exploitation des ressources maritimes et fluviales. Les emplacements choisis, dont la plupart disposaient des défenses naturelles, étaient accessibles à la navigation océanique et furent à l'origine du développement des noyaux de peuplement qui allaient structurer le territoire. Le potentiel nautique du littoral, ainsi que le réseau fluvial existant, permirent de mettre les ports en contact les uns avec les autres, par le biais d'une navigation de cabotage très active. En dépit de l'ensablement progressif du littoral, responsable de la décadence de plusieurs des anciens sites, de nouveaux emplacements se développèrent au Moyen Âge et, à partir du XV^e siècle, plusieurs ports portugais jouèrent un rôle de premier plan dans l'essor de la navigation atlantique et dans l'initiation des marchands portugais aux dynamiques économiques internationales.

³ L. MÉNANTEAU, «Introduction: pour une géoarchéologie des estuaires», *Aestuarina - cultures et développement durable*, 5, Cordemais, 2004, p. 19-20.

⁴ A. ANDRADE, «A importância da linha costeira na estruturação do reino medieval português. Algumas reflexões», *Historia. Instituciones. Documentos*, 35, 2008, p. 9.



Figure 1
 Les principaux ports maritimes et fluviales portugaises (XIII^e-XV^e siècles). Source: A. MARQUES et J. DIAS, *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*, Lisboa, 2003.

Cependant, malgré la centralité du fait maritime au cours de l'histoire portugaise, les répercussions de la présence des structures portuaires sur l'aménagement de l'espace urbain n'ont pas retenu l'attention des médiévistes⁵ et à cet égard nos connaissances restent très faibles. Il est vrai que l'on dispose d'un nombre très réduit des documents produits au Moyen Âge par les institutions du pouvoir local ou par les notaires publics, ce qui nous empêche de connaître certaines interventions réalisées⁶. Malheureusement, le trafic maritime et marchand dans les ports portugais est aussi pratiquement inexistant dans les archives nationales, soit que les documents qui pouvaient nous éclairer sur cette thématique se sont perdus, soit qu'ils n'ont pas été convenablement répertoriés⁷. Par ailleurs, le recours aux contributions de disciplines telles la Géologie, la Géographie et l'Archéologie n'est pas toujours fructueux en ce qui concerne cette période historique.

En effet, on peut affirmer que les villes portuaires ne sont pas un objet d'étude spécifique dans le cadre des études consacrées au Portugal du Moyen Âge⁸. En outre, la recherche sur l'histoire urbaine portugaise a connu un dynamisme important dans les années 1980 avec l'élaboration d'un ensemble de monographies sur plusieurs villes médiévales portugaises⁹, qui ne fut pas poursuivi. Depuis cette époque, la production de travaux sur historiographie urbaine s'est réduite et a surtout privilégié les problèmes concernant l'histoire institutionnelle et sociale. C'est pourquoi tous ceux qui souhaitent étudier un cas particulier, sont confrontés à l'absence d'un cadre d'interprétation générale pour les villes portuaires portugaises, ce qui empêche à la fois leur encadrement et l'établissement des comparaisons. Il conviendra donc d'ouvrir les perspectives en se rappelant que l'étude des espaces

⁵ A. ANDRADE et A. SILVEIRA, «Les aires portuaires de la péninsule de Setúbal à la fin du Moyen Age: l'exemple du port de Setúbal» dans M. BOCHACA et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XV^e siècles)*, Rennes, 2007, p. 148-151.

⁶ Amélia Aguiar Andrade analyse à ce propos le cas de Lisboa: «La dimensión urbana de un espacio atlántico: Lisboa», dans *XXXIII Semana de Estudios Medievales. Estella, 17 a 21 de julio de 2006*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2007, pp. 351-354.

⁷ Cette situation a été depuis long temps identifiée par Virginia Rau: «Sources pour l'étude de l'économie maritime portugaise» dans M. MOLLAT (éd.), *Les Sources de l'Histoire Maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII^e siècle. Actes du Quatrième Colloque International d'Histoire Maritime organisé par le Centre National de la Recherche Scientifique à Paris, du 20 au 23 Mai 1959*, SEVPEN, 1962, p. 255.

⁸ Une situation aussi constatée par B. ARÍZAGA BOLUMBURU et M. BOCHACA par rapport au nord de la Péninsule Ibérique: «Caractères généraux des villes portuaires du nord de la Péninsule Ibérique au Moyen Âge» dans *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge. XXXV^e Congrès de la SHMES (La Rochelle, 5 et 6 juin 2004)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 63, mais qui se présente bien différente en France ((M. TRANCHANT, «Les ports maritimes en France au Moyen Âge», dans *ibid.*, p. 21)) ou dans la mer du Nord et la Baltique (Pierre MONNET, «*Portus qui dicitur haven vulgo*. Ports maritimes et fluviaux dans les pays d'Empire: bilan et perspectives de recherche» dans *ibid.*, p. 37-39).

⁹ Dans le cadre de la Maîtrise d'Histoire Médiévale dirigée par A. H. de Oliveira Marques à l'Université Nova de Lisboa: cf. A. ANDRADE, «O ensino da História Urbana nas universidades portuguesas: práticas e perspectivas» dans A. MENESES et J.-P. COSTA (coord.), *O reino, as ilhas e o mar oceano. Estudos em homenagem a Artur Teodoro de Matos*, 1, Lisboa – Ponta Delgada, Universidade dos Açores – Centro de História de Além Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2007, p. 267.

économiques suppose la compréhension de l'évolution de la conjoncture politique et économique et invite à réfléchir sur les structures d'encadrement de la production et des échanges, telles que les infrastructures de transport, le droit, la fiscalité, la monnaie ou le rôle des agents du pouvoir central et des pouvoirs locaux. Cette approche cherche aussi à comprendre l'impact au niveau local de l'insertion des espaces économiques dans les réseaux d'échanges plus englobants.

Comme il serait impossible de faire ici une analyse approfondie de tous ces aspects, nous pouvons réfléchir à trois questions que me semblent importantes pour le développement de cette thématique au Portugal:

1. La construction d'un réseau des villes portuaires par le roi;
2. La fiscalité comme base du réseau portuaire;
3. Au delà de l'économie: le caractère institutionnel et politique des villes portuaires.

La construction d'un réseau des villes portuaires par le roi

L'affirmation d'un réseau portuaire au Portugal au cours du Moyen Âge est un processus sur lequel nous sommes mal renseignés. Néanmoins, on constate que le tissu portuaire national s'est constitué non seulement sur les potentialités offertes par quelques sites, mais aussi sur un ensemble de variables, notamment l'évolution de la topographie littorale, les dynamiques économiques ou les options et stratégies politiques qui concernent la gestion du territoire. À cet égard, il faut souligner le rôle fondamental de la couronne dans la construction de ce réseau, ancré dans la conception du roi comme responsable de l'aménagement du territoire¹⁰. C'est une image imposée par les juristes dans la seconde moitié du XIII^e siècle et qui correspond à l'idée que le bien commun n'est plus simplement la paix, mais aussi la prospérité. Le roi devient donc un administrateur¹¹ et organise des institutions de plus en plus complexes et efficaces pour assurer le gouvernement de son domaine¹².

¹⁰ M.-J. BRANCO, «Elites eclesiásticas e construção de uma identidade: do rei ao reino (sécs. XII e XIII)» dans H. FERNANDES, I. HENRIQUES, J. HORTA, S. MATOS (éds.), *Nação e Identidade(s) – Portugal, os Portugueses e os Outros*, Lisboa, Caleidoscópico e Centro de História da Universidade de Lisboa, 2009, p. 152.

¹¹ B. GUENÉE, *L'Occident aux XIV^e et XV^e siècles. Les États*, Paris, Presses Universitaires de France, 1971, p. 140-141. Sur le cas portugais, voir L. VENTURA, *D. Afonso III*, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2006, pp. 95 et 100-101.

¹² A. ANDRADE, «Estado, territórios e 'administração régia periférica'» in M. COELHO et A. HOMEM (coord.), *A Gênese do Estado Moderno no Portugal Tardo-Medieval (séculos XIII-XV)*, Lisboa, Universidade

Le contrôle des ressources financières constituait un objectif primordial de la monarchie portugaise et fut fondamental pour son affirmation politique, lorsque que le pouvoir du roi était associé à la richesse de son domaine, à son administration efficace et à sa capacité d'organiser le prélèvement des impôts sur un ample espace géographique¹³.

L'arrêt de la Reconquête chrétienne au Portugal consécutif à la conquête de l'Algarve en 1249¹⁴, provoqua une quasi stabilisation dans les dimensions du pays et amena la nécessité de s'adapter à la formation d'un nouvel espace économique, en ouvrant le commerce vers l'extérieur. S'ensuit le temps de la défense et de la mise en valeur des terres conquises.

Le contrôle sur l'espace s'est matérialisé par l'établissement d'une ligne de fortifications¹⁵, par l'émission de monnaie dont le roi avait l'exclusivité¹⁶, par la prise de mesures qui assuraient à la fois la densification du peuplement de vastes régions conquises aux musulmans et le développement économique du territoire, des objectifs aux-quels se consacrèrent en particulier les rois Afonso III (1248-1279) et son fils Dinis (1279-1325), en grand partie en s'appuyant sur les communautés monastiques et, dans le sud, sur les ordres militaires, récompensant ces institutions pour leur participation armée à la Reconquête chrétienne.

En effet, le roi soutenait la création de quelques monastères à proximité de la frontière dans le but d'assurer le peuplement et la colonisation de ces sites stratégiques¹⁷. Dans le même temps, l'octroi des chartes de peuplement par les rois accordant des privilèges et des garanties de libertés pour les habitants des territoires frontaliers fut une autre stratégie suivie par les rois dans le même objectif¹⁸.

Dans la période en analyse, se dessine aussi un ensemble de mesures envisageant le contrôle des espaces côtiers par la couronne, dont les plus importantes furent les suivantes:

- le contrôle de l'embouchure des rivières les plus importantes¹⁹. A ce propos, Aveiro et Almada sont des bons exemples: le roi imposa à leurs pouvoirs

Autónoma de Lisboa, 1999, pp. 163-164.

¹³ I. GONÇALVES, «Estado moderno, finanças públicas e fiscalidade permanente» dans *Ibidem*, p. 95.

¹⁴ L. VENTURA, *D. Afonso III op.cit.* (note 11), p. 89.

¹⁵ A. ANDRADE, «Fronteira e rede urbana: um aspecto da estratégia régia de consolidação do espaço do Portugal medieval» dans *A construção medieval do território*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, pp. 30-33.

¹⁶ I. GONÇALVES, «Estado moderno», *op. cit.* (note 13), p. 98.

¹⁷ A. ANDRADE, «Afonso Henriques e a fronteira noroeste: contornos de uma estratégia» dans *A construção medieval do território*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, pp. 80-83.

¹⁸ *Ibid.*, p. 84-85.

¹⁹ A. ANDRADE, «A importância da linha costeira na estruturação do reino medieval português. Algumas reflexões» *Historia. Instituciones. Documentos*, 35, 2008, p. 15. Id., «A estratégia régia em relação

seigneuriaux - les monastères de Celas et de São João de Tarouca et le noble Pero Anes de Riba de Vizela, importants propriétaires à Aveiro, et l'Ordre Militaire de Santiago à Almada - des échanges de terres, en modifiant la géographie de leurs domaines en fonction de l'intérêt de la monarchie à assurer le contrôle de deux espaces économiques importantes et, dans le cas d'Almada, avec une importante valeur stratégique à cause de la proximité à Lisbonne;

- l'application du droit de *regalia* par lequel les rois s'octroient le contrôle des principaux fleuves et de leurs embouchures, en faisant dépendre de sa permission toute intervention ou aménagement mené à ces endroits²⁰;
- la promotion du peuplement aux endroits les plus importants de la façade littoral, soit par la création de petites villes et de hameaux (*póvoas*)²¹, qui reçurent des chartes de franchise (*cartas de foral*) leur accordant d'importants privilèges judiciaires, économiques et fiscales destinées à attirer et à retenir les colons²², soit par la mise en valeur du territoire par exemple par la promotion de l'assèchement des marais²³;
- la création d'un réseau douanier pour garantir la perception des droits qui étaient propriété royale, surtout les prélèvements qui grevaient les transactions, la circulation des marchandises et leur consommation, représentant le contrôle

aos portos marítimos no Portugal medieval: o caso da fachada atlântica» dans *Ciudades y Villas Portuárias del Atlántico en la Edad Media. Nájera. Encuentros Internacionales del Medioevo – Nájera 27-30 de Julio 2004*, Logroño, Gobierno de la Rioja et Instituto de Estudios Riojanos, 2005, p. 77.

²⁰ A. SILVEIRA, «Novos contributos para o estudo dos moinhos de maré no Estuário do Tejo: empreendimentos e protagonistas (séculos XIII-XVI)» dans A. ANDRADE, H. FERNANDES et J. FONTES (éds.) *Olhares sobre a História. Estudos oferecidos a Iria Gonçalves*, Lisboa, Caleidoscópio, 2009, p. 606. Idem, «A edificação de moinhos de maré no salgado algarvio entre os séculos XIII e XVI» dans *Xelb 10. Actas do 7º Encontro de Arqueologia do Algarve. Silves – 22, 23 e 24 Outubro 2009*, Câmara Municipal de Silves, 2010, p. 592.

²¹ A. ANDRADE, «A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal medieval: o caso da fachada atlântica», *op. cit.* (note 19), pp. 79-80. Parmi les villes littorales qui reçurent une charte de franchise à cette époque, se trouvent Vila Nova de Gaia (1255), Viana na Foz do Lima (1258), Paredes (1282 et 1286), Caminha (1284) et Póvoa do Varzim (1308): M. COELHO et A. HOMEM (coord.) *Portugal em definição de fronteiras. Do Condado Portucalense à crise do século XIV*, vol. 3, J. SERRÃO et A. MARQUES (dir), *Nova História de Portugal*, Lisboa, Editorial Presença, 1996, p. 573-574.

²² M. COELHO et A. HOMEM (coord.) *Portugal em definição de fronteiras ... op. cit.* (note 21), p. 567-582. A. ANDRADE, «Estado, territórios e 'administração régia periférica'», *op. cit.* (note 12), p. 164-165. Id. «A estratégia régia em relação aos portos marítimos», *op. cit.* (note 19), p. 75-76.

²³ Par exemple, Ulmar do Camarinho, à la proximité de Leiria: P. BARBOSA, «Leiria e a defesa dos campos de Coimbra» dans *Documentos, Lugares e Homens. Estudos de História Medieval*, Lisboa, Edições Cosmos, 1991, p. 15.

fiscal mené par le roi sur son territoire, tout en exigeant l'organisation d'une administration financière²⁴;

- l'organisation de la défense côtière²⁵;
- la promotion de la construction navale, fondamentale pour le développement du commerce maritime²⁶.

L'ensemble de données présentées nous permet de constater que, très tôt, les rois portugais réussirent à consolider une conscience territoriale et à développer une perception de l'espace et des potentialités économiques et stratégiques offertes par la façade atlantique²⁷. C'est pourquoi la monarchie portugaise fit réaliser des enquêtes dans les villes et les campagnes, la plupart intégrant les territoires situés sur le littoral nord du pays, en particulier ceux sous juridiction des institutions ecclésiastiques, monastiques ou de la noblesse en vertu des donations octroyées pendant le processus de Reconquête, afin de recenser les richesses, recueillir des renseignements, recopier les donations faites par les premiers rois et révoquer les aliénations abusives²⁸. Au tournant des XIII^e et XIV^e siècles, les enquêtes lancées par les rois portugais permirent à l'administration centrale de construire un cadastre des propriétés situées dans une importante région du pays et l'analyse des droits de propriété et des rentes dues au roi²⁹ l'aida à asseoir son autorité vis-à-vis des autres pouvoirs seigneuriaux, en établissant sur le territoire l'exercice de la juridiction royale et en conférant les ressources économiques nécessaires à l'administration royale³⁰, ce qui serait important pour que la monarchie puisse organiser son administration financière et établir son autorité sur tout le territoire³¹ en organisant son maillage

²⁴ M. COELHO et A. HOMEM (coord). *Portugal em definição de fronteiras*. op. cit. (note 21), p. 517-518. Amélia Aguiar Andrade a déjà signalé cet aspect dans son étude «A estratégia régia em relação aos portos marítimos», op. cit. (note 19), p. 80-83.

²⁵ J. MONTEIRO, *Os Castelos Portugueses dos finais da Idade Média. Presença, perfil, conservação, vigilância e comando*, Lisboa, Edições Colibri/ Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1999, pp. 24-29. A. ANDRADE, «A estratégia régia em relação aos portos marítimos», op. cit. (note 19), p. 73.

²⁶ M. COELHO et A. HOMEM (coord). *Portugal em definição de fronteiras*. op. cit. (note 21), p. 499-500. A. ANDRADE, «A estratégia régia em relação aos portos marítimos», op. cit. (note 19), p. 85.

²⁷ Comme en témoigne l'action politique d'Afonso III: L. VENTURA, *D. Afonso III ...* op.cit. (note 11), p. 107.

²⁸ Pour l'encadrement de cette question, voir A. ANDRADE, «Une source privilégiée pour l'étude de l'espace à l'échelle régionale dans le Portugal médiéval: les enquêtes royales. Historiographie et suggestions de recherches», *Cahiers de Recherches Médiévales et Humanistes*, 21, 2011, p. 10-11. A ce propos voir aussi L. KRUS, «A consolidação de Portugal» dans R. CARNEIRO (dir.), *Memória de Portugal. O milénio português*, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2001, pp. 142-143.

²⁹ A. ANDRADE, *ibid.*, p. 12.

³⁰ *Ibid.*, p. 20.

³¹ *Ibid.*, p. 13 et aussi *id.*, «Estado, territórios e 'administração régia periférica'», op. cit. (note 12). L. VENTURA, *D. Afonso III* op.cit. (note 11), p. 108-109.

administratif et en implantant des circonscriptions³². En effet, la puissance de la monarchie se mesure par le volume de ses ressources financières.

Au sud du Tage, l'intervention du pouvoir royal revêtit des caractéristiques particulières en raison du rattachement récent de cette région au royaume (achevé en 1249 et consolidé au cours du XIII^e siècle) et de l'intervention des ordres militaires dans le processus de Reconquête. Cependant, même dans ces territoires méridionaux, on peut envisager l'intervention de la couronne dans l'organisation économique du territoire, par le biais de l'octroi des chartes de franchise³³ (mais ici le roi réserva pour la couronne la propriété des ressources économiques importantes comme la pêche de certaines espèces et la production du sel). Dans le même temps, la monarchie coordonna avec les ordres militaires, dans cette conjoncture, la gestion du territoire et du peuplement. Au Portugal, les études sur les ordres militaires ont privilégié leur implantation en milieu rural, oubliant la dimension urbaine de leur patrimoine³⁴. Mais il faut souligner que ces institutions jouèrent un rôle de plus en plus important dans le sud du Portugal au cours du processus de Reconquête et de repeuplement. Ils furent parfois chargés des opérations militaires et récompensés par d'importantes attributions de propriétés dans les campagnes ou de biens fonciers dans les villes. À la fin du XII^e siècle et au début du siècle suivant, les ordres militaires furent «les plus importantes entrepreneurs de colonisation»³⁵ et, comme en Castille, ils le firent selon un modèle planifié³⁶, dans lequel les noyaux portuaires ne furent pas oubliés.

Ainsi, l'organisation de l'espace littoral permit au territoire de se tourner vers la mer et, dès la Reconquête achevée, le royaume s'inscrivit dans une dynamique de contacts et d'échanges avec d'autres régions européennes, grâce à son emplacement stratégique entre le nord de l'Europe et la Méditerranée. Il était désormais possible d'obtenir par le commerce les ressources nécessaires aux communautés en plein essor tout en écoulant les productions portugaises. Les Portugais s'inscrivaient ainsi, avec le soutien de la monarchie, sur les réseaux commerciaux européens. Le dynamisme des XIII^e et XIV^e siècles était associé au développement des échanges des produits vivriers de la terre et de la mer et correspondait à une augmentation

³² A. ANDRADE, «Une source privilégiée pour l'étude de l'espace à l'échelle régionale», *op. cit.* (note 28), p. 23-25.

³³ Parmi les villes littorales du Sud qui reçurent une charte de franchise à cette époque, se trouvent Odemira (1256), Silves (1266), Aljezur (1280), Cacela (1283), Porches (1286), Quarteira (1297) et Alcoutim (1304): M. COELHO et A. HOMEM (coord). *Portugal em definição de fronteiras*. *op. cit.* (note 21), p. 573-574.

³⁴ D. CARRAZ, «Les ordres militaires et la ville (XII^e-début du XIV^e siècle): l'exemple des commanderies urbaines de la Basse Vallée du Rhône», *Annales du Midi*, 114, n° 239, Juillet-Septembre 2002, p. 275.

³⁵ S. BOISSELIER, *Naissance d'une identité portugaise. La vie rurale entre Tage et Guadiana de l'Islam à la Reconquête (X^e-XIV^e siècles)*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1999, p. 112.

³⁶ P. JOSSERAND, *Église et Pouvoir dans la Péninsule Ibérique. Les Ordres Militaires dans le Royaume de Castille (1252-1369)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2004, p. 347.

significative de la production de sel, qui peut, peut-être, expliquer l'établissement d'une hiérarchie des sites portuaires portugais.

Le développement du commerce maritime avec l'étranger entraîna l'essor de villes portuaires telles que Viana da Foz do Lima, Vila do Conde, Porto, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Lagos ou Tavira, dont l'importance économique et stratégique s'affirma à la fin du Moyen Âge et au cours du XV^e et du XVI^e siècles, sous une nouvelle conjoncture, celle de l'Expansion maritime portugaise. Toute l'évolution et l'expérience accumulées au cours des siècles précédents furent en effet fondamentales dans ce processus.

La fiscalité comme base du réseau portuaire

Il me semble qu'un domaine d'étude à envisager pour expliquer la constitution d'un réseau portuaire et pour comprendre son importance dans les stratégies formulées par le pouvoir royal est celui de la fiscalité royale.

La fiscalité ne put commencer à se mettre en place que par la rencontre d'une autorité territoriale capable de prendre des engagements au nom du bien commun. En effet, le développement d'un système d'impôts publics suppose la genèse et l'affirmation d'une souveraineté territoriale. Ensuite, l'imposition fiscale générale des impôts contribua à l'unification du territoire et les processus de centralisation du pouvoir du roi furent favorisés par la fiscalisation du pays. Ainsi, l'impôt devint un moteur important de la consolidation territoriale et, en même temps, sa structuration fut à l'origine de l'établissement d'un système cohérent d'administration. La monarchie trouva dans l'imposition du nouveau système fiscal un procédé efficace pour généraliser sa domination sur le système social et économique du pays et pour achever l'implantation des structures administratives.

Il est vrai que le développement des dynamiques portuaires fut le résultat d'un ensemble de facteurs, notamment géographiques, politiques et économiques. À cet égard, l'évolution des villes portuaires fut dictée par les relations qu'elles établirent en même temps avec l'arrière-pays et avec les routes maritimes sur lesquelles elles étaient insérées.

Dans ce contexte, les impôts provenant du commerce prenaient une importance vitale pour le royaume, en particulier les droits de douane un peu par tout sur le continent européen³⁷. De plus, l'intérêt de la couronne pour les espaces côtiers

³⁷ B. GUENÉE, *L'Occident aux XIV^e et XV^e siècles*, op. cit. (note 11), p. 168-169.

s'explique aussi par le rôle fiscal des ports, lieux par excellence de circulation de marchandises³⁸ et, par conséquence, de perception fiscale.

Dans le cadre des recettes fiscales, le sel jouait peut-être un rôle important. Le sel, condiment indispensable de l'alimentation et ingrédient nécessaire de plusieurs activités manufacturés, ne pouvait manquer de retenir l'attention des pouvoirs publics en tant que matière imposable. La consommation augmenta entre 1350 et 1450, ce que s'explique par l'importante augmentation de la production et de la consommation des protéines animales³⁹.

En vérité, à partir du XIII^e siècle, la production de sel acquiert une importance primordiale dans l'économie et l'organisation sociale de vastes secteurs du littoral européen, alimentant un commerce maritime en plein essor. Plusieurs exemples attestent l'investissement dans cette production, l'élargissement et aussi la spécialisation de certaines zones qui se sont intégrées dans le trafic international⁴⁰. Le ralentissement de la production dans le Centre-Ouest français au cours du XIV^e siècle et de la première moitié du XV^e siècle à cause de violentes tempêtes et des mesures fiscales peut en partie expliquer l'affirmation du sel provenant du Portugal sur les marchés de l'Europe du Nord⁴¹.

Il faut préciser que la fiscalité autour de ce produit suscitait des pratiques distinctes dans les différentes régions européennes et, par endroits, elle donna même lieu à un monopole d'État, comme ce fut le cas de Venise, où s'instaura dès 1184 un monopole de l'État sur la production et sur la commercialisation du sel de Chioggia, ainsi qu'à Sienna et à Rome, avec les salines de Grosseto et d'Ostie. Elle fut introduite en France vers 1340⁴².

De la même façon, en Castille, Alfonso VII (1126-1157) avait déjà réservé pour la monarchie la propriété et les revenus des salines en 1137. Pour assurer l'efficacité du monopole, il fallait que l'État pût contrôler la circulation du sel. Aussi assiste-t-on à la création des greniers à sel. Chaque port avait son grenier à sel (*alfolí*), chargé de la vente de ce produit, comme l'attestent quelques documents du dernier quart du XIII^e siècle⁴³. Les villes portuaires dotées d'un grenier à sel étaient des points de

³⁸ M. TRANCHANT, «Les ports maritimes en France au Moyen Âge» ... *op. cit.* (note 8), p. 26.

³⁹ P. CHAUNU, «L'État» dans P. CHAUNU et R. GASCON (dir.), *Histoire Économique et Sociale de la France*, 1, *L'État et la Ville (1450-1650)*, Presses Universitaires de France, Paris, 1977, p. 138.

⁴⁰ Sur cette question, voir le contexte proposé par A. MALPICA CUELLO, «La sal del reino de Granada en el marco de las actividades salineras bajomedievales (siglos XIII-XV)» dans J.-C. HOCQUET et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Le Sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, avec collaboration de G. BURON, Rennes, 2006, p. 296.

⁴¹ M. TRANCHANT, «La place du sel dans l'économie rochelaise de la fin du Moyen Âge» dans J.-C. HOCQUET et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Le Sel de la Baie*. ... *op. cit.* (note 40), p. 225-226.

⁴² B. GUENÉE, *L'Occident aux XIV^e et XV^e siècles*, *op. cit.* (note 11), p. 171. P. CHAUNU, «L'État», *op. cit.* (note 39), p. 138-139.

⁴³ M. LADERO QUESADA, *Fiscalidad y poder real en Castilla (1252-1369)*, Madrid, Editorial Complutense, 1993, p. 91-93.

passage obligés pour l'importation et la redistribution de ce produit⁴⁴. Néanmoins, à la fin du règne d'Alfonso XI (1312-1350), un nouveau système fiscal de la monarchie castillane était apparu, intégrant les *regalias* et monopoles, qui appartenaient de droit à la couronne. Le sel, son exploitation dans les salines terrestres, son stockage dans des ports maritimes, et sa distribution étaient un monopole ou *regalia* de la couronne, seule à maintenir des *alfolies* ou dépôts de sel et seule à assigner des aires de vente pour le sel de chaque saline terrestre.

Au Portugal, il est aussi possible d'envisager une évolution à ce propos. Sur la façade atlantique ouest, la production du sel était assurée par un ensemble d'institutions et d'individus⁴⁵. Cependant, son commerce resta sous le contrôle de la couronne jusqu'au troisième quart du XIV^e siècle par le biais des greniers à sel (*alfolins*), abolis par le roi au tour des années 1378 et 1379⁴⁶ dans le but de favoriser sa production et son commerce. Le sel allait donc devenir un produit-clé dans l'économie locale et dans les échanges avec d'autres régions dont on connaît quelques documents depuis le début du XV^e siècle⁴⁷. Pourtant, dans le sud du pays on trouve une toute autre réalité. En effet, après l'intégration définitive de l'Algarve dans le royaume portugais, Afonso III, par droit de conquête, se réserva une partie des terres et institua un certain nombre de rentes pour subvenir à des besoins croissants, parmi lesquelles on peut mentionner la propriété des marais salants et l'exclusivité de la production du sel, système qui allait perdurer en Algarve jusqu'au XVIII^e siècle⁴⁸.

⁴⁴ B. ARÍZAGA BOLUMBURU et M. BOCHACA, «Caractères généraux des villes portuaires», *op. cit.* (note 8), p. 66.

⁴⁵ C. ALMEIDA, «Salinas Medievais entre o Cávado e o Neiva», *Braccara Augusta*, 33, n° 75-76, 1979, p. 13-15; Id., «A exploração do sal na costa portuguesa a Norte do Rio Ave. Da antiguidade clássica à Baixa Idade Média» dans I. AMORIM (coord.), *I Seminário sobre o Sal português*, Porto, Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, 2005, p. 166. H. MARÇAL, «As antigas salinas da terra de Bouça», *Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos*, 13, Matosinhos, s.d., p. 3-4. I. GONÇALVES, *O Património do Mosteiro de Alcobaça nos séculos XIV e XV*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1989, p. 129-130 e 274-276. J. CLETO et P. COSTA, «O sal do esquecimento – salinas e comercialização de salgados na foz do rio Leça» dans I. AMORIM (coord.), *A Articulação do Sal Português aos Circuitos Mundiais. Antigos e novos consumos*, Porto, Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, 2008, p. 67-71. M. COELHO, *O Baixo Mondego no final da Idade Média*, 1, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, p. 255-259. M. SILVA, *Aveiro Medieval*, 1^a ed., Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro, 1991, p. 96-104. Id., *Esgueira. A vida de uma aldeia no século XV*, Redondo, Patrimónia, 1994, p. 123-133. P. BARBOSA, «Apontamentos sobre o Litoral Estremenho na Primeira Dinastia», dans *Documentos, Lugares e Homens. Estudos de História Medieval*, Lisboa, Edições Cosmos, 1991, p. 97. V. RAU, «A exploração e o comércio do sal em Setúbal – estudo de história económica» dans *Estudos sobre a História do Sal Português*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, p. 54-62.

⁴⁶ En 1378 a été aboli en Lisbonne, Valença do Minho, Aveiro, Setúbal et Alcácer do Sal et en 1379 a disparu à Vagos: J. MARQUES, *Descobrimientos Portugueses*, suplemento ao vo. 1, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988, p. 414.

⁴⁷ ANTT, MCO, OS /CP, Livro 272, fl. 127v. ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, Livro 25, fl. 22.

⁴⁸ A. SILVEIRA, «Tavira e os sistemas de moagem» dans J. QUEIROZ et M. SANTOS (coord.), *Cidade e Mundos Rurais: Tavira e as sociedades agrárias*, Tavira, Câmara Municipal de Tavira, 2010, p. 178-185.

La reprise de certains ports portugais peut-elle être liée au développement de la production et au contrôle du commerce du sel et ce produit fut-il en partie responsable par une certaine hiérarchisation des villes portuaires au Portugal? On peut s'interroger aussi sur son rôle dans la formulation par la couronne d'une stratégie visant le développement d'un réseau portuaire aux XIII^e et XIV^e siècles. L'état actuel de nos connaissances ne nous apporte pas de réponse, mais nous croyons que ce sont des questions à prendre en compte.

La conquête du marché régional du sel par la ville de Porto au XIV^e siècle et le processus d'affirmation de ce noyau urbain en tant que centre de redistribution du sel au nord de Portugal, comprenant aussi le sel de Aveiro, est un bon exemple de la formation d'un espace économique et de la mise en place de stratégies favorisant la hiérarchisation des villes portuaires et leur organisation dans un réseau avec des liaisons au niveau régional, national et international⁴⁹, dont le sel n'était pas la seule marchandise, mais peut-être la production la plus attractive pour les marchands étrangers.

Au XV^e siècle, en dépit de l'expansion de l'exportation du sel portugais, d'autres produits purent s'affirmer sur les marchés internationaux, notamment le sucre produit à Madère et quelques productions de l'Afrique du Nord qui débarquaient à Lisbonne, stimulant une réorganisation du réseau portuaire portugais en fonction des nouvelles routes commerciales et du besoin d'assurer le ravitaillement aux fortifications conquises en Afrique, dont les ports de l'Algarve étaient le principal appui, ce qui conduisit à la définition de nouvelles hiérarchies portuaires.

Malheureusement, nous sommes mal renseignés sur ces questions, car l'aménagement de l'espace littoral et ses potentialités, ainsi que la fiscalité et l'organisation de l'appareil fiscal n'ont pas retenu l'attention des médiévistes portugais. En dépit du nombre très réduit de travaux disponibles, nous croyons que ce sont des facteurs-clés pour comprendre le développement d'un réseau portuaire au Portugal.

⁴⁹ A. BARROS, «Porto: o sal e a formação de um espaço económico (séculos XIV-XVI)» dans I. AMORIM (coord.), *A Articulação do Sal Português*, *op. cit.*, (note 45), p. 29-43.

Au delà de l'économie: le caractère institutionnel et politique des villes portuaires

Le contrôle de l'espace, tant au plan politique-économique qu'au plan des représentations était un enjeu fondamental de la monarchie. Les villes, et surtout les villes portuaires, furent les lieux privilégiés pour mettre en évidence le succès économique et le contrôle politique achevés pour la couronne. À cet égard, les ports ont aussi une importante dimension institutionnelle et politique.

Invoquant l'intérêt public, le roi ou les autorités locales entreprenaient des interventions dans les espaces ou édifices publics qui rendaient visibles cette importance. Parmi les équipements économiques et portuaires figuraient les quais, les entrepôts publics pour le stockage des marchandises, les corderies, les tours de signalisation et de vigie, le grenier à sel, le bâtiment destiné au stockage du blé qui arrivait en ville et à partir duquel le prix de vente était régulé, parfois l'entrepôt du fer, la douane, les services administratifs associés aux espaces portuaires et aussi les structures d'accueil des voyageurs⁵⁰. L'implantation dans le voisinage du port des principaux édifices de la vie urbaine peut être interprétée comme une appropriation politique de l'espace économique. De la même façon, les choix politiques de construire ou d'agrandir les infrastructures portuaires furent fondamentaux pour renforcer la position économique d'une ville par rapport à ses concurrentes. Ils témoignent aussi de la valorisation et de l'importance stratégique que connurent quelques lieux et de l'affirmation de certaines routes commerciales⁵¹.

En effet, le réaménagement de la ville fut le fruit de l'intérêt de mieux affirmer le pouvoir, les aménagements urbains étant un prétexte au renforcement de l'autorité. Leurs promoteurs se présentaient comme les garants de la prospérité des citoyens en assurant la sécurité, l'hygiène et le ravitaillement de la communauté urbaine et profitaient de la propagande associée à leurs travaux. La richesse et la symbolique des décors et ornements et la qualité des matériaux soulignaient aussi la prospérité et le succès économique et politique des communautés urbaines et l'efficacité de leur gouvernement⁵². De la même façon, les murs de la ville

⁵⁰ Parmi les villes du nord de la Péninsule Ibérique on trouve beaucoup d'exemples d'interventions réalisées pour la construction de ces infrastructures: cf. B. ARÍZAGA BOLUMBURU et J. SOLÓRZANO TELECHEA, «La construction d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la péninsule Ibérique à la fin du Moyen Âge» dans M. BOCHACA et J.-L. SARRAZIN, *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, 2007, p. 121-140.

⁵¹ A ce propos, voir les exemples présentés pour les Pays-Bas par L. SICKING, «Le paradoxe de l'accès: le rôle des avant-ports dans les anciens Pays-Bas à la fin du Moyen Âge et au début de l'époque moderne (approche comparative générale)» dans *ibid.* p. 231-252.

⁵² J. HEERS, *La ville au Moyen Âge. Paysages, pouvoir et conflits*, Paris, Fayard, 1990, p. 299-300.

proclamaient son prestige, la sécurité de sa communauté, son indépendance, son triomphe et sa bonne administration.

Conclusion

Les villes portuaires offrent la possibilité d'entreprendre des études diverses.

Il est d'ailleurs intéressant de constater leur importante valeur historique dans la mesure que ces sites témoignent des dynamiques et des récessions économiques, de l'évolution des transports, des transformations géomorphologiques du littoral, des processus de consolidation du pouvoir politique, de l'évolution de la fiscalité, des stratégies développées par les oligarchies urbaines, entre plusieurs autres aspects.

Au Portugal, l'état actuel des recherches sur ce thème et le manque d'études monographiques ne permettent pas d'établir un cadre comparatif entre les nombreuses expériences urbaines et portuaires susceptible d'offrir des perspectives de travail pour les chercheurs. Il faut entreprendre des études sur plusieurs aspects, notamment le rôle des élites dans le développement portuaire, la construction d'équipements portuaires et l'aménagement du littoral, la spécialisation des ports et la création de synergies et aussi de rivalités entre les villes portuaires, l'évolution du contrôle fiscal et du prélèvement des impôts dans les villes portuaires, l'évolution du tissu urbain dans ce type de villes ou sa relation avec l'*hinterland*.

Nous pensons que ces questions nous permettront d'envisager une approche plus approfondie sur le développement du territoire portugais au Moyen Âge.

Pour un débat sur la ville médiévale

Adelaide Millán da Costa

Universidade Aberta - IEM

Le débat en tant que catégorie d'orientation

Le débat, fil conducteur de ce projet de publication, ne s'est pas cantonné à un temps ni à un espace précis, à une présencialité qui suscite la fluidité de la parole et du raisonnement et l'immédiatisme de l'argument, mais qui est fugace. Notre intention est que le débat – qui peut être interpersonnel ou intrapersonnel – se déroule sur une durée plus lente et perdurable, dans plusieurs temps et plusieurs espaces, chaque fois que les textes ici réunis seront lus.

Quelle est la pertinence du débat? Quel est son propos? S'agit-il d'une réflexion académique de nature épistémologique en circuit fermé, éloignée des problèmes concrets auxquels sont confrontés les médiévistes qui étudient la ville? Une telle réflexion s'impose-t-elle parce que l'histoire urbaine a besoin de changer ses supports conceptuels ou méthodologiques ?

Les raisons qui se trouvent à l'origine de ce projet sont bien plus simples. Tout d'abord, nous considérons que le débat est une manière saine pour une discipline de respirer, de progresser, de faire des bilans. Ensuite, nous tenons à préciser que ce choix ne traduit aucune intention prétentieuse de critiquer une quelconque absence généralisée de réflexion sur les études urbaines.

Comme nous l'expliquons dans l'avant-propos, notre objectif est de contribuer à agiter les eaux historiographiques portugaises sur la ville médiévale. Ainsi, ce livre peut être divisé en deux parties. La première passe en revue les variables qui influencent le travail historiographique (les sources, les méthodologies utilisées, les perspectives sous lesquelles la ville est envisagée et les problématiques centrales présentes dans l'histoire urbaine). La seconde partie commence par un texte qui dresse la situation de l'historiographie urbaine au Portugal et qui propose une approche prospective; viennent ensuite les contributions de jeunes médiévistes portugais qui ont choisi la ville pour objet de leurs recherches.

En dernière instance, les thèmes de la discussion que nous souhaitons lancer concernent:

- l'histoire urbaine qui se fait (en l'analysant dans une optique à la fois épistémologique et de bilan de la production scientifique);
- la ville médiévale qu'il est possible de construire.

La cohérence en tant que catégorie d'ordonnement

Un livre qui rassemble des contributions de plusieurs auteurs est structuré par la recherche d'une cohérence. Autrement dit, l'organisation éditoriale des textes correspond à un récit intentionnel.

Dans ce cas, comme nous l'avons écrit plus haut, c'est le parcours des différentes étapes suivies dans le processus de recherche historique qui sert de fil conducteur. Sont ainsi sacrifiées (i) une représentation géographique paritaire ou, du moins équilibrée, des objets d'études, (ii) l'exhaustivité thématique de l'approche sur la ville médiévale ou (iii) l'éventuelle représentativité d' « écoles » ou de « traditions historiographiques ».

Tous les textes ici réunis fournissent d'importants éléments de réflexion sur *l'histoire urbaine qui se fait* et sur *la ville médiévale qu'il est possible de construire*, les deux axes d'orientation de ce livre. Revisitons-les.

L'ouvrage commence par les sources, d'une façon plutôt originale: le fil conducteur de la typologie adoptée ne se fonde pas sur la nature des documents mais sur les thèmes urbains à explorer, identifiés par un questionnaire exhaustif (Thérèse de Hemptinne). S'ensuit la méthodologie, cette fois non pas sous une perspective globale mais extrêmement spécifique: la récupération de l'information contenue dans les sources iconographiques et cartographiques (information qui est dissimulée

parmi les matrices symboliques), pour reconstituer l'espace urbain (Beatriz Arízaga Bolumburu). Et voici la preuve que les équipes multidisciplinaires peuvent être bien davantage qu'une question épistémologique qui revient régulièrement à l'ordre du jour, puisque c'est le travail en commun qui permet de faire la distinction entre la pure fantaisie et le véridique.

On entre ensuite dans les perspectives d'approche des villes. Sont ici choisis les supports géoéconomiques et la conscience communautaire, deux des regards historiquement prépondérants que l'on jette sur le monde urbain et qui servent de base à la définition du concept de ville. Michel Bochaca propose d'identifier, dans les villes portuaires, les traits topographiques, économiques et sociaux qui peuvent les individualiser et en faire un objet d'étude spécifique. Du point de vue de l'organisation territoriale et politique, Pierre Monnet essaie de démontrer le rôle que jouent les différents acteurs du pouvoir – l'empire, les princes territoriaux et les villes – en repensant ces dernières à la lumière de la constitution des ligues urbaines et de leur participation aux diètes. Sans oublier une problématique épineuse du monde actuel et du Moyen Âge – les finances –, plus précisément l'organisation des finances urbaines, système qui pèse sur les individus et qui fut créé et développé au nom du bien commun. Denis Menjot utilise une classification des dépenses des villes fondée sur des critères explicites et univoques, afin de permettre la comparaison.

Puis, c'est la dimension historiographique qui est introduite. Une réflexion est menée sur la succession des écoles historiques et sur le statut qu'elles attribuent à l'étude de la ville médiévale, sous l'éclairage de l'engagement des chercheurs envers leur propre contemporanéité (Marc Boone). La participation internationale à ce livre s'achève par un parcours à travers les ports et les circuits commerciaux des villes maritimes comme forme de construction d'un espace médiéval global. Ce qui est en cause avant tout, c'est de dépasser le *formatage* national qui préside aux recherches sur les villes et qui constitue une véritable frontière d'approche anachronique, au regard des cadres géopolitiques médiévaux (Wim Blockmans).

Pour ce qui concerne le Portugal, Amélia Aguiar Andrade systématise la richesse des chemins de recherche déjà parcourus sur la ville médiévale, elle démonte avec clairvoyance les traditionnels regrets portugais sur le manque de sources et elle énonce les principales thématiques où il faut investir. Mais s'il y a peu de recherches en cours actuellement, en revanche, ce qui se fait est méritoire. Filipa Roldão étudie l'organisation des archives municipales comme moyen d'identifier les modes de construction de l'identité urbaine par l'écrit et par la sauvegarde documentaire. Flávio Miranda envisage les villes portugaises à la lumière des agglomérations urbaines européennes et s'interroge sur la zone d'influence de leur

activité économique. Chez Amélia Álvaro de Campos, les traditionnelles études de propriété donnent lieu à des approches sur la complexité des espaces urbains. Ana Cláudia Silveira établit des questionnements spécifiques à appliquer au réseau de villes portuaires portugaises, en fonction de l'évolution des forces politiques du royaume.

Les concepts structurants de l'histoire urbaine médiévale dans un proche avenir

Si l'on porte un regard transversal sur les textes, on s'aperçoit que les prémisses suivantes sont constatées (ou défendues):

- l'intentionnalité des hommes qui élaborèrent les sources et celle des hommes qui les utilisent pour faire l'histoire en tant qu'élément agissant dans la construction historiographique de la ville médiévale;
- le démontage des sources et le recours à la technologie et à la multidisciplinarité en tant que base de renouvellement des regards portés sur la ville médiévale;
- la définition de catégories d'analyse et la construction de typologies de villes médiévales en tant que mécanismes d'appréhension et de systématisation de réalités urbaines concrètes;
- le nuancement des schémas globaux d'interprétation des villes médiévales en tant que moyen de connaissance intégré et durable des évolutions spécifiques;
- l'horizon géographique de l'approche des villes médiévales en tant qu'élément idéologique qui influence l'analyse et l'interprétation;
- la comparaison en tant que possibilité en vue de la connaissance de la *ville médiévale*.

Mais chaque fois que ces orientations générales débouchent sur des propositions de travail qui se veulent réalisables, les auteurs mettent en évidence la complexité de l'approche et ses fortes limitations.

En effet, l'urgence de réaliser des études comparatives est la pierre de touche de presque tous les textes. On insiste sur la nécessité de comparer, d'une part, les agglomérations urbaines sur une échelle géographique plus vaste que celle qui est fixée par les États actuels (Wim Blockmans) et, d'autre part, les types de villes définis par des caractéristiques qui traduisent leur identité (Michel Bochaca).

Dans le parcours circulaire de *l'histoire qui se fait* (rattachée à plusieurs écoles), on distingue le temps de la monographie et le temps de l'élaboration de modèles d'analyse ou d'interprétation, suivis par (ou synchronisés avec) le temps de la critique du caractère fallacieux de ces abstractions qui catégorisent la réalité.

En définitive, le temps proposé par les auteurs de ces textes est le temps de la systématisation, que l'on atteindra par des études comparatives menées à un horizon géographique tacitement accepté comme correspondant à l'Europe. Mais l'absence de référents communs est une pierre d'achoppement.

Ainsi, les sources médiévales qui subsistent dans les différentes régions occidentales sont diverses et, même lorsqu'elles se ressemblent par leur typologie, il faut tenir compte du décalage chronologique (Thérèse de Hemptinne). La possibilité de la comparaison se heurte également aux méthodologies, classifications, modèles d'analyse et critères spécifiques utilisés par les divers historiens, qui ne sont pas compatibles (Denis Menjot et Michel Bochaca).

Bien plus que de nouvelles problématiques ou de nouvelles perspectives d'approche de l'histoire urbaine médiévale (car il y en a eu !), nous dirons que le grand enjeu qui ressort de cette confluence de textes consiste à procéder à une modélisation des termes de la recherche.

1. Il faut partager les informations concernant les caractéristiques spécifiques des différentes réalités urbaines médiévales, au regard de facteurs tels que la chronologie, la géographie, la politique et les institutions, l'économie et la culture.

2. Cette pluralité n'autorise aucun plan exhaustif et suffisamment affiné pour que l'étude de cette abstraction répondant au nom de *ville médiévale* soit réalisable. Cependant, alors que l'approche des réalités urbaines déborde du cadre national, il convient de miser sur des référents communs dans les questionnaires lancés, de définir des concepts directeurs de recherche et de construire des objets d'étude cohérents (structures similaires quel que soit le cadre géographique ou géopolitique choisi). Pour ce faire, il faut des équipes de recherche internationales.

3. La comparabilité souhaitable, à un cran supérieur, devra permettre d'avoir une vision plus globale de l'occident dans ses différences. Autrement dit, à partir de dénominateurs communs aux villes européennes, il sera possible de faire le parcours inverse, en relevant les évolutions spécifiques (Pierre Monnet), que le critère soit celui des types urbains, de l'insertion institutionnelle, de la grandeur ou de l'impact des villes. En dernière instance, nous travaillerons toujours dans notre discipline avec des villes imaginaires mais non irréelles (espérons-le !), attribuant une autre connotation à l'expression de Beatriz Arizaga Bolumburu, en dépit de l'ambiguïté des historiens face au monde urbain médiéval (Marc Boone).

A vous de continuer à débattre!

Ce livre traduit un dessein: celui d'encourager le débat sur la *ville médiévale*. Il est le résultat d'un défi lancé à plusieurs auteurs, soit des historiens confirmés, soit des jeunes chercheurs, pour écrire sur l'étude des agglomérations urbaines, selon un plan défini. En effet, les textes sont organisés comme s'il s'agissait d'un parcours, en tenant compte des variables qui influencent le développement d'un projet de recherche: les sources et les méthodologies, les perspectives d'approche et les grandes problématiques qui orientent l'analyse. En suivant ces paramètres, le fil conducteur du livre est le partage des connaissances, des interprétations, des interrogations, voire des doutes. Plus qu'un recueil de textes refermé sur lui-même, cet ouvrage a l'ambition de servir d'instrument de stimulation à de multiples débats.

Apoio:

FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CIÊNCIA

