

## INTRODUCTION

Dans la pensée et l'œuvre économiques de Federigo Melis, les transports, spécialement les transports maritimes, occupent une part importante. Regrouper certains de ses articles en cette matière n'est donc pas seulement un geste d'amitié envers sa mémoire. C'est une œuvre utile que de présenter de façon synthétique la connaissance érudite qu'il avait de ces questions, et la réflexion qu'il a offerte aux historiens. Cela permet de saisir ses conceptions d'ensemble sur le sujet au delà des aires géographiques étudiées par lui et des périodes chronologiques concernées par ses articles. La pensée économique, dans ses aspects conceptuels y trouve, exprimés ou sous-jacents, des principes d'une grande portée universellement valables dans la longue durée.

En outre, les articles qu'on va lire permettent de suivre l'évolution de sa pensée depuis 1961 jusqu'à sa disparition. Deux d'entre eux n'ont pas pu être revus ou annotés par lui, mais la vigueur de l'expression n'est en rien inférieure à celle des écrits qu'il avait pu relire. Sans dévier d'une ligne directrice ferme et claire, sa réflexion s'infléchit parfois, se colore de nuances, s'enrichit constamment; il n'est pas étonnant qu'elle enrichisse ses lecteurs.

Le passion de Federigo pour les transports était bien connue et devenue comme proverbiale. Il affectait d'ailleurs, avec humour, d'afficher sa connaissance des lignes de chemins de fer et des voies maritimes, non seulement dans leur parcours, mais même dans leurs horaires, à travers presque toute l'Europe. D'ailleurs, nous évoquerons plus loin l'exceptionnel colloque-croisière qu'il organisa en Méditerranée avec la précision d'un grand directeur d'agence de voyages. Dans le domaine de la recherche, son intérêt pour l'histoire des transports s'est épanoui dès le moment où son entrée dans la carrière universitaire lui permit de s'adonner totalement à

l'exploitation exhaustive des Archives Datini. Il en donna une preuve éclatante au X<sup>e</sup> Congrès International des Sciences Historiques, à Rome, en 1955. Cinq ans plus tard, il compta parmi les fondateurs de la Commission Internationale d'Histoire Maritime, à Lisbonne, en attendant de créer, en son sein, une Commission italienne, toujours bien vivante. Il ne devait plus, jusqu'à sa mort, cesser d'illustrer la recherche et l'étude des transports maritimes. Plusieurs des travaux contenus en ce volume ont été présentés aux colloques successifs de la Commission. Mieux encore, initiateur inlassable de recherches et de projets, il fut à l'origine de plusieurs de ces réunions. De ces dernières, la plus remarquable fut le colloque-croisière sur l'*Ausonia* en 1969. Favorisée par la clémence du ciel et de la mer, qui ne fournirent jamais aux participants l'alibi d'une quelconque malaise, l'assiduité de tous avait, de Bari à Beyrouth, et d'Istanbul à Dubrovnik et Trieste, satisfait les souhaits de l'organisateur. Le thème du travail proposé par Federigo, « Les navigations méditerranéennes et leurs liaisons continentales », répondait, sans doute, à des questions essentielles de la recherche. En tout cas, il correspondait si bien à la pensée de son initiateur qu'il aurait pu, en quelque sorte, servir de sous-titre au présent recueil.

Le colloque sur l'*Ausonia* se place à peu près au milieu de la période couverte par les articles que nous présentons. Grâce à eux on pourra déterminer la place et apprécier le rôle de Federigo Melis dans le développement contemporain de l'histoire des transports maritimes. Sur ce terrain, il a, d'entrée de jeu, pris position en réaction, ou en accord, avec ses prédécesseur, Bensa, Luzzatto, Lane, et bien entendu Braudel. La lecture de ces articles permettra des comparaisons avec les travaux de ses émules, et parfois ses disciples, dont on risque gravement d'omettre certains auprès des noms de E. Cecchi, L. de Rosa, B. Dini, Chr. Villain-Gandossi, Cl. Carrère, M. Del Treppo, J. C. Hocquet, H. Bresc etc ... Quoiqu'il en soit, dans le domaine de l'histoire des transports, Federigo a fait école, directement ou indirectement. La mise en oeuvre des archives Datini, n'a pas seulement fourni une mine statique d'informations sur les transports. C'était une invitation au voyage avec les hommes de Datini sur les routes terrestres et les voies maritimes de l'Occident. Ainsi, en prenant du champ à partir de connaissances précises, l'auteur entraîne vers des considérations de portée générale, mais solidement étayées.

Sans doute, certains articles prennent mutuellement le relais entre eux. Redites? une lecture superficielle pourrait, seule, le donner parfois à penser. En réalité, le retour de Federigo à des propos déjà amorcés atteste l'importance attachée par lui à quelques problèmes ou à certains de leurs aspects; chaque fois, c'est une occasion de préciser une idée, de consolider

un point de vue, de compléter un aperçu. Au bout du compte, se dessine, puis se développe, un panorama.

Une idée maîtresse règne sur le plan chronologique. L'évolution des transports, maritimes surtout, s'est faite en trois étapes entre le XIII<sup>e</sup> siècle et le XV<sup>e</sup>. Federigo le démontre en l'un de ses derniers articles. Le premier tiers du XIV<sup>e</sup> siècle continuait à connaître des transports limités de marchandises de valeur. Survinrent ensuite les matières premières en masses souvent lourdes et encombrantes. Enfin, vers 1400, le développement de la vie maritime est caractérisé par une extrême diversité des cargaisons, en même temps que par l'allongement des itinéraires. C'était l'époque de Francesco Datini.

Les innovations résultaient donc essentiellement de facteurs économiques plutôt que techniques. Federigo préfère le terme « innovations » au mot « révolution » employé par Sombart pour désigner les transformations. La chronologie qui sous-tend les mutations est révélatrice de la pensée de Melis, qui pourrait se définir ainsi: le transport est un service à la disposition de l'économie. N'étant pas une fin en soi, il s'adapte aux besoins auxquels il doit répondre. Par conséquent, les modalités de l'accomplissement de ce service sont, sur le plan logique, secondaires, et, d'une certaine manière, accessoires.

Ainsi en est-il d'abord des moyens de transport. Federigo exprime d'heureuse façon l'idée fondamentale que le navire est un instrument. Tandis que le transport terrestre demeurerait fidèle à l'utilisation du mulet sur des routes difficiles et que les perfectionnements des chariots (augmentation du nombre des roues, ressorts de suspension) furent lents, la diversification des types de navire résultait de leurs usages. Nul marin ne prend la mer pour l'unique motif de s'embarquer. Son rôle est d'aller d'un port à un ou à d'autres ports, et son intention, naturellement, est d'y parvenir. C'est pourquoi il adapte son bâtiment à sa fonction. Le développement des trafics de masses (par exemple l'alun, le pastel, les bois, les grains, le sel ...) est responsable de la transformation des carènes, des gréements, des modes de gouverne. La multiplication des trois-mâts est révélatrice à cet égard, quels que soient leurs types et leurs désignations diverses.

Une autre constatation de valeur générale est que le service de transport accompli par le navire, son instrument, suppose une réponse à des exigences évidentes: rapidité, régularité, fréquence, sécurité. La réponse ne résulte pas seulement des conditions techniques qu'on vient de mentionner. Federigo Melis atteint le fond du problème en analysant les transformations du nolisement. Celui-ci se diversifie selon la nature et la valeur du fret, la distance et les délais, les risques aussi. Les Archives Datini ont permis à

Federigo une étude méticuleuse des composantes des prix de nolis évoluant en fonction inverse de la masse des marchandises et l'intérêt de ses recherches ne s'y limite pas. En effet, à ce que l'on pouvait connaître des transports de passagers par l'exemple des pèlerins de Terre Sainte vient s'ajouter le cas de ceux du Jubilé de 1400 qui, empruntant la voie maritime, faisaient étape à Marseille avant de gagner les ports occidentaux de la Péninsule.

On ne s'étonnera pas de trouver dans les articles ici réunis certains des éléments de la grande étude consacrée aux assurances, ni de constater avec son auteur les progrès de leur diversification et de leur usage au cours du XIV<sup>e</sup> siècle. Federigo cependant constate que l'assurance est un accessoire, devenu bien distinct, du nolis et qu'elle n'est pas contractée lorsque la navigation et le navire offrent toutes garanties de sécurité; elle atteint au contraire un taux plus élevé (8 % par exemple) dans les secteurs infestés de pirates (le nord de la mer Tyrrhénienne par exemple).

Cet exemple suffirait à montrer l'importance des décisions du marchand. F. Melis revient à plusieurs reprises sur ce point. Il en trouve une manifestation évidente dans la correspondance de Francesco Datini avec ses associés et ses commis. Ces relations étaient d'une fréquence telle qu'elle permet de concevoir la notion de « distance épistolaire ». La précision des informations sur les dates de rédaction, d'envoi et de réception des lettres, est telle qu'il est possible de déterminer, sur la base de milliers, voire de dizaines de milliers, de données (plus de 130.000 pour Florence, plus de 94.000 pour Pise, et de 78.000 pour Barcelone), les délais de transmission des ordres et des nouvelles et leur régularité, dans un cadre géographique incluant la totalité du monde méditerranéen et le débordant à l'ouest vers Lisbonne et au nord en direction de Lyon, Paris, Bruges et Londres. La distance épistolaire est ainsi un indice de la dimension de la Méditerranée et même de l'Occident utile. On pourrait ajouter que cette perception effective des distances correspond à leur expression graphique sur les cartes-portulans alors en plein développement. Le rôle des « maîtres de courrier » a une allure de service public, et le mot « scarcella » contient une charge symbolique comparable à celle du terme « malle » jadis employé pour le courrier des Indes et à celle de l'expression actuelle de « valise diplomatique ». L'aperçu de Federigo sur la transmission des nouvelles amplifie ce que l'on savait, grâce à Y. Renouard et à P. Sardella, sur le courrier des Papes d'Avignon et des messageries vénitiennes. En toute son oeuvre, Federigo montre que Datini et ses gens échangeaient des renseignements sur les marchés et les valeurs des denrées commerciales et des monnaies, sur les conditions de la circulation routière et maritime, sur les

circonstances météorologiques, sur les événements politiques, voire sur les épisodes de la vie des Cours; certains expriment leurs états d'âmes et font preuve de culture littéraire. Donc personne n'était plus apte que Federigo à nous restituer de telles tranches de vie.

Parmi les choix proposés à la décision des marchands, celui des routes et des marchés d'approvisionnement et de vente s'imposait; il en allait naturellement du succès de leurs entreprises. Là encore F. Melis apporte la clarté de distinctions nécessaires. Pour cette matière énorme on pourrait se référer à toute l'oeuvre de Federigo; l'avantage des articles considérés ici est la mise en lumière de quelques données de problèmes généraux.

La dimension même de la Méditerranée, indiquée plus haut, s'accompagne de l'atténuation d'une sectorisation accentuée trop souvent par les simplifications commodes des géographes et des historiens des transports. Federigo se joue — oserait-on dire — de la barrière des Appenins et sait bien que beaucoup de navires s'aventuraient à passer de Charybde en Scylla. Il n'ignore pas cependant la difficulté des cols montagnards ni les menaces endémiques des pirates, sarrasins sur les côtes africaines ou chrétiens en mer Tyrrhénienne. On retiendra l'importance des communications transpéninsulaires et la symbiose terrestre de Venise avec les centres de l'intérieur jusqu'en Toscane, et par ceux-ci avec les rives de la Méditerranée occidentale. Federigo en arrive ainsi à écrire que l'unité économique de l'Italie septentrionale et centrale, attirant à elle, par surcroît, celle du sud et des îles, reconstituait d'une certaine manière l'ensemble des temps romains; une différence notable, parmi d'autres, était qu'au rôle de l'Etat romain s'était substituée l'initiative féconde des individus.

Cette dernière remarque soulève la question (à laquelle l'auteur ne s'est pas dérobé) de savoir s'il existe spécifiquement une « économie de la Renaissance ». Le débat n'est pas nouveau; il a suscité bien des colloques et des congrès. Le dernier mot sera-t-il jamais prononcé?

Du moins, aux autres composantes du problème s'ajoute une distinction propre à des réflexions fructueuses sur les structures politiques et économiques ainsi que sur leur fonctionnement et leurs rivalités. Cette distinction, ignorée ou méconnue de plusieurs de ses prédécesseurs, est celle de la puissance maritime et de la puissance navale. L'apparence spécieuse de cette distinction ne résiste pas aux analyses de Federigo, en particulier à propos du réseau des communications de Florence avec ses ports et avec son arrière-pays.

La puissance navale, comme son nom l'indique, repose sur la possession d'un matériel naval important et sur une activité nautique effective et étendue; à l'évidence, cela concerne des ports et des régions côtières. Les

exemples n'en manquent pas; mais on pourrait étayer encore la thèse de Méliis en ajoutant des exemples à ceux qu'il cite. Ce qui est dit des régions méridionales est valable pour celles du nord, de la Bretagne à la mer du Nord.

La puissance maritime, à la différence de la précédente qui est fondée sur un critère principalement technologique, est caractérisée par une activité à dominante mercantile. L'adjectif « mercantile » n'est pas uniquement synonyme de « commercial ». Federigo, en un de ses articles, a pris soin de souligner le lien entre le commerce et la transformation artisanale ou industrielle des matières premières et des objets d'échanges. Toutefois, échappant à ces transformations, un produit important n'entre ici en ligne de compte qu'en raison de son rôle commercial: le sel, denrée brute, méprisée, réduite au rôle de lest, mais combien indispensable à tous et partout.

Les deux notions, pour être distinctes, n'en sont pas moins complémentaires. Certes, une cité portuaire peut se contenter du rôle d'une puissance navale, s'en remettre aux villes industrielles de l'intérieur pour la fourniture de ses frets et y joindre une fonction de transit; mais elle peut être assez dynamique pour se doter elle-même d'une fonction industrielle. En revanche, cette autonomie de choix n'est pas, de soi, impartie aux villes de l'intérieur, à qui s'impose soit le simple recours à l'activité des ports, soit leur conquête et leur domination. Federigo insiste, à juste titre, sur le caractère stimulant de la réciprocité entre l'exercice de la puissance navale et celui de la puissance maritime. Il en donne la preuve avec l'exemple florentin, développé à loisir, avec la conquête et l'utilisation des ports de la côte tyrrhénienne, de Porto Venere à Piombino, selon les époques et les avantages portuaires ou pécuniaires, sans oublier le recours aux ports adriatiques.

L'exemple est excellent. Il est définitif. Mieux, il est un modèle généralisable. En même temps qu'il montre la mise en place d'un système économique type, il exprime de la part de ses animateurs l'intelligence des situations et la volonté de les dominer, c'est à dire l'initiative, caractéristiques, toutes les trois, du chef d'entreprises maritimes et commerciales de la Renaissance.

En conclusion, ces articles d'un Ami qui, pour beaucoup fut un Maître, traduisent sa pensée et suscitent la réflexion. Qu'ils pérennisent son influence.

MICHEL MOLLAT