



HAL
open science

Maîtres des mers par-dessus les autres ”: Basques et Vénitiens en Méditerranée (XV^e siècle)

Bernard Doumerc

► **To cite this version:**

Bernard Doumerc. Maîtres des mers par-dessus les autres ”: Basques et Vénitiens en Méditerranée (XV^e siècle). 2008. halshs-00271406

HAL Id: halshs-00271406

<https://shs.hal.science/halshs-00271406>

Preprint submitted on 9 Apr 2008

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

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

« Maîtres des mers par-dessus les autres » : Basques et Vénitiens en Méditerranée (XV^e siècle) », *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco, Saint-Sebastien*, 8/2004, P. 128-154

Bernard DOUMERC

Professeur à l'université de Toulouse

«Magnifique et Excellent seigneur, je suis un pauvre homme qui s'ingénie à vivre de sa fatigue [...] parti à bord d'une galère des Vénitiens comme arbalétrier nous avons été capturés par des Basques [...] et tous nos biens et marchandises furent volés [...] et à cause de cela, j'ai dû quitter Venise pour éviter d'être emprisonné à la demande de mes créanciers, je suis alors venu à Fano où sont mes beaux-parents depuis longtemps là où je voudrais rester et mourir [...] et j'offre mes services pour la défense de Votre Seigneurie [...]»¹. Cette supplique adressée par l'Albanais Nicolo de Giorgio à Pandolfe Malatesta le 6 mars 1425 en dit long sur les ravages de la piraterie. La lettre évoque sans doute l'attaque de la *muda* de Flandres par des pirates de Biscaye à l'automne 1423 au large du cap Saint-Vincent. Les convois de galères marchandes (les *mude*) n'étaient donc pas à l'abri des risques de mer pour fait de piraterie. Pourtant le Sénat, assemblée composée d'environ 120 patriciens élus parmi les membres du Grand Conseil avait pris depuis longtemps déjà des mesures pour éviter ce genre d'attaques : la navigation de conserve de plusieurs galères marchandes armées et bien équipées avait pour objectif de dissuader d'éventuels assaillants. L'histoire montre que l'attrait des richesses amassées en grande quantité à bord de ces vaisseaux était le plus fort. Il ne s'agit pas ici de recenser les préjudices subis par les galères marchandes de Venise causés par les Biscayens ; la lecture des sources archivistiques publiques et privées suffit pour saisir la grande ampleur du phénomène. Nous voudrions rapidement présenter à la lumière de certains épisodes méconnus l'importance prise par la piraterie exercée par les gens de Biscaye à l'encontre des navires vénitiens en Méditerranée occidentale à la fin du XV^e siècle.

Les Basques n'avaient pas de visées politiques expansionnistes, mais ils ne manquaient pas d'esprit d'entreprise quand il s'agissait du commerce maritime et de son environnement, la guerre de course et la piraterie. Grâce à eux, un courant d'échanges durables s'établit entre la façade atlantique de l'Ibérie et le cœur de la Méditerranée. Le plus souvent cette activité

pacifique se transforme en guerre de course et en piraterie, bien sûr à l'encontre des navires de la Sérénissime.

Les marchands vénitiens exerçant leur art dans l'activité maritime affrontent les attaques meurtrières des pirates. Au fil du temps, le matériel juridique mis en place vise à pallier ces déconvenues; développement de l'assurance maritime, renoncement au principe de responsabilité collective, amélioration des formules des contrats ne peuvent cependant enrayer la progression des prises de navires ou des dommages causés par les pirates. Au XIV^e siècle et même au début du XV^e siècle, les Vénitiens connaissent bien des difficultés avec, les pirates génois et catalans qui infestent la Méditerranée comme plus tard les Turcs prendront une large responsabilité dans ces attaques²². La Crête devenue vénitienne après 1204 mais réellement soumise seulement après 1232 est alors une solide base dans la lutte contre les pirates. À cette époque, Venise soucieuse de préserver ses ressources humaines limitées au moment où se produit cette phase d'expansion territoriale exceptionnelle recommande à ses marins de ne pas lutter en cas d'attaque mais de laisser le navire et la cargaison afin de sauver leur vie. Au XIII^e siècle et encore au début du XIV^e siècle, l'hégémonie vénitienne risque de manquer de bras plus que de navires. Pendant le XV^e siècle tout change, les apports migratoires massifs d'une population venue des Balkans comblent le déficit de main-d'oeuvre et libère les autorités de la question angoissante de pénurie des équipages et des soldats. Désormais la lutte peut s'organiser avec efficacité. La menace des pirates dans le golfe de Gascogne contre les convois de galères partis vers les places de foire du Nord de l'Europe est réelle car les Basques sont très habiles dans l'exercice de la piraterie en haute-mer et ne se contentent pas d'attendre les navires près des ports d'escale. Au gré des circonstances, pirates ou corsaires, ces gens de mer aventureux profitent des tensions permanentes entre les puissances politiques pour justifier des coups d'éclat. À l'époque qui nous concerne une classification ne tient pas vraiment car, si elle existe de droit, elle s'efface vite dans les faits : la protection du pavillon est si aléatoire qu'elle ne permet pas d'éviter des représailles laissées à l'initiative des capitaines³. Depuis longtemps, les Italiens se méfiaient des intrépides navigateurs de Biscaye: en 1304 le chroniqueur toscan Giovanni Villani écrivait ceci: " A cette même époque, quelques-uns de Bayonne, sont passés avec leurs nefes qu'ils nomment cocche, par le détroit de Gibraltar et sont venus en notre mer de Méditerranée. Ils viennent en course et ont causé des dommages considérables. Et depuis lors les Génois et les Vénitiens et les Catalans ont pris l'habitude de naviguer avec les cocche et ont abandonné la navigation des grosses nefes, car elles sont plus sûres pour naviguer et font moins de dépenses. Cela a représenté sur nos rivages maritimes un grand changement de navires⁴".

Il est d'usage de situer le champ d'action des pirates dans les eaux du golfe de Gascogne ou celles de l'Atlantique ibérique⁵. C'est en effet dans ces régions que les convois des galères marchandes, comme les navires de l'armement libre subissent les plus nombreuses attaques mais il ne faut en rien négliger le champ compris entre le golfe du Lion et la mer Ionienne. Les couloirs maritimes entre la Sicile et l'Ifriqiya, ou entre l'Ibérie et le Maghreb al aqsa sans oublier le canal d'Otrante, zones très fréquentées par les navires de commerce sont des pièges naturels qui fonctionnent à merveille. Après les années 1450, l'activité des navigateurs de Biscaye en Méditerranée et plus particulièrement dans ces parages prend une telle ampleur que les autorités vénitiennes cherchent avec difficulté une parade à ces actions redoutables. Les convois de galères, parfois cinq galères pour un équipage d'environ mille hommes au total comme c'est le cas pour la *muda* de Flandre, n'ont plus l'effet dissuasif escompté.

À Venise au XV^e siècle, il n'y a pas d'escadre chargée particulièrement de la police des mers et les prouesses des marins de Biscaye eurent un retentissement considérable car ces interventions se répétaient. Que les navires vénitiens aient été des proies tentantes est une évidence, et il faut bien dire que les Biscayens à cette époque florissante de la piraterie furent sans doute plus entreprenants que tous les autres⁶. La pauvreté des régions d'origine des pirates poussait des marins de plus en plus nombreux vers la vie aventureuse, et très vite les eaux méditerranéennes furent le théâtre de prédilection des exploits des forbans. À Venise, le Sénat avait senti qu'une répression énergique s'avérait nécessaire et s'était résolu à l'appliquer. Cependant les sénateurs ne consentirent jamais à reconnaître l'évidente utilité d'une escadre patrouillant en permanence en Méditerranée occidentale. L'escadre du Golfe (Adriatique) surveille les eaux stratégiques d'une importance vitale entre Corfou et la lagune. Elle est là pour parer à toute attaque des ennemis de Venise ou pour écraser toute rébellion des sujets de l'empire colonial d'Outre-Mer. D'autres forces se tiennent prêtes à intervenir. Une escadre de galères légères basée à Candie protège les voies maritimes utilisées par la marine marchande vers la Grèce orientale, Constantinople et la mer Noire ou vers le Levant syro-égyptien pour porter assistance en cas de besoin.

En Méditerranée occidentale, rien de tout cela : après avoir attaqué des navires vénitiens isolés, le pirate Pietro Falcon de Galice est traqué en vain pendant plusieurs mois⁷. Pourtant, le Sénat précise «qu'il faut par tous les moyens sans regarder à la dépense rétablir l'honneur et la réputation de notre Commune bafouée et les affaires de nos marchands»⁸. Pour répondre à ces forfaits, le Sénat demande l'autorisation de réquisitionner des navires de haut bord appartenant à des armateurs privés dédommagés financièrement pour mener une campagne punitive. Ce sont les *navi armate da Comun* employés au coup par coup pour des opérations

ponctuelles de police des mers. Après le milieu du XV^e siècle, ce dispositif naval se révèle tout à fait insuffisant et peu à peu l'État, dans les années 1460, demande l'armement de plusieurs navires (*navi armate anticorsare*) chargés spécialement de cette tâche. Il s'agit en effet de garder intact le potentiel de la marine marchande libérée de ces obligations contraignantes pour les marchands et les équipages et d'accroître l'efficacité de la lutte contre les pirates en agissant plus rapidement⁹.

Pendant la dernière partie du quinzième siècle, les sénateurs ne pouvant plus cacher leur désappointement ni leur colère, proposent aux marchands eux-mêmes de financer des expéditions punitives. Par des actions de ce genre, ponctuelles et rapides, comme pour celles que pourrait exiger la défense des intérêts vénitiens menacés, les navires de haut bord, requis au sein de la marine marchande, étaient le plus souvent employés. En même temps qu'il garantissait la sécurité du trafic maritime, l'État renforçait sa mainmise sur les échanges commerciaux. En effet, évitant d'inscrire dans le budget des dépenses régulièrement consacrées à la lutte contre les pirates, le Sénat propose de créer des nouvelles lignes de navigation pour les galères marchandes, *muda* d'Aigues-Mortes après 1402, *muda* de Barbarie après 1436, limitant ainsi l'accroissement du trafic maritime resté dans le secteur de l'armement libre.

Il n'existe pas des corsaires privés employés par le gouvernement vénitien qui continue à craindre de terribles abus. Toute opération reste sous le contrôle des autorités : le Sénat désigne le responsable de l'expédition. Ainsi Bernardo Pasqualigo, capitaine de deux *navi armate da comun*, reçoit un ordre de mission détaillé (la *comissio*) précisant les modalités de la chasse menée contre des pirates de Biscaye venus de Sicile pour rôder au large de la Crête¹⁰. L'audace des pirates de Biscaye ne cesse de grandir non seulement contre les navires vénitiens en route vers les Flandres ou l'Angleterre dans les eaux tourmentées de l'Atlantique, là où aucun capitaine ne peut espérer du secours, mais aussi en Méditerranée au moment où les Vénitiens engagés dans une guerre navale implacable contre les Turcs reportent l'essentiel de leur marine dans le bassin oriental pour défendre les places de l'empire colonial. En 1498, pas moins de 28 pirates basques sont exécutés en Sicile¹¹. Les quatre routes maritimes d'importance sont désormais surveillées par les pirates basques. La marine marchande, en particulier les grandes galères de commerce, armées en guerre et en marchandise sont très souvent détournées de leur pacifique mission commerciale et partent en première ligne renforcer l'escadre militaire. De graves dysfonctionnements apparaissent alors dans l'organisation de la navigation de ligne : à plusieurs reprises, les patrons enchérisseurs de galères exigent de vérifier l'état des embarcations avant de payer le montant des enchères,

refusant de monter à bord de galères vieilles d'une dizaine d'année en plus¹². Dans ces conditions, l'action des pirates de Biscaye est grandement facilitée et les accrochages ne se limitent plus aux attaques des navires vénitiens dans l'Atlantique.

La pénétration des marins de Biscaye en Méditerranée autorise toutes les attaques menées avec opportunité¹³. Pendant l'été 1475, la *muda* de Barbarie, soit trois galères dirigées par Marco Muazo, Jacopo da Lezze et Tommaso Zen, commandée par Benedetto Soranzo, un homme expérimenté dans l'art de la navigation et du commerce, quitte Venise vers la côte de l'Afrique du Nord¹⁴. Le départ du convoi fut retardé par les longues discussions animées au Sénat car les patriciens, très réticents à cause des risques d'une attaque de pirate basques, avaient loué les galères après avoir arraché une forte subvention accordée par l'État. Le prétexte justifiant ces hésitations est le manque de sécurité et les risques importants à cause de la présence permanente de pirates basques accueillis sans réticence par les autorités siciliennes. Par chance, le livre de bord du notaire embarqué sur la galère capitane a été conservé et ce document précieux par sa rareté décrit en détails les nombreuses péripéties de ce voyage¹⁵. Le convoi arrive dans le port de Syracuse à la fin du mois de juillet 1475. Le capitaine aperçoit alors deux navires suspects au mouillage; l'un d'entre eux, entouré d'hommes en armes est au carénage. Prudemment, Benedetto Soranzo refuse d'accoster et reste dans la rade du port, quelque temps après, le consul vénitien Tommaso Marciano et Fantin Dandolo ayant rejoint en barque la galère capitane informent leurs compatriotes. Ces deux nef puissamment armées appartiennent à des pirates de Biscaye responsables de la prise de cinq navires battant pavillon de Saint-Marc dont celui de l'infortuné Fantin Dandolo¹⁶. Après une vive discussion, le capitaine «en vertu de la *comissio* qui m'a été confiée par l'Illustrissime Seigneurie et sur ordre de cette dernière » envisage d'attaquer ces ennemis pris au piège. Preuve évidente des obligations militaires des galères marchandes, cet incident révèle les détails peu connus.

Ainsi la complémentarité entre le défenseur de l'intérêt public et ceux qui représentent les intérêts privés pose souvent de gros problèmes. La concentration de l'autorité entre les mains du capitaine du convoi implique le respect des patrons des galères mais aussi un soutien sans faille des marchands embarqués. Il s'agit bien d'une obligation contenue dans le texte du contrat de location de galère, ayant force de loi, inscrit dans les registres de délibérations sénatoriales. L'État, resté propriétaire de ces navires peut à tout moment interrompre l'opération commerciale et utiliser les galères au profit de l'intérêt général. Le capitaine, représentant l'État, veille alors à l'application immédiate d'un ordre de réquisition *ad servicia publica nostra*¹⁷. La chasse aux pirates, toujours prioritaire, s'inscrit dans ce contexte et si le

capitaine du convoi de Barbarie ne peut échapper à ses responsabilités, il doit cependant obtenir l'accord des patrons de galères et des marchands propriétaires de la cargaison. Le Conseil des XII marchands est l'organe consultatif répondant à cette préoccupation et représente la défense des intérêts privés face au représentant de l'intérêt public. À une forte majorité, le conseil accepte l'idée d'attaquer et d'anéantir les pirates biscayens. Les préparatifs du combat sont menés rapidement pour profiter de l'effet de surprise; deux galères, la *capitana* et la *Soranza*, engagent l'assaut pendant que la troisième galère reste à l'écart pour empêcher toute tentative de fuite vers le large.

Cependant, de façon inattendue, le navire basque se place près des murs de la ville et reçoit le renfort de nombreux hommes en armes et des bouches à feu tirant depuis les remparts sur les galères vénitiennes : celles-ci doivent se retirer sans succès. Après cet échec, des consuls de la ville accompagnés par des marchands vénitiens craignant que les galères quittent le port sans faire de transactions sur place, causant ainsi un grave préjudice aux finances locales, demandent à être reçus par le capitaine du convoi. Celui-ci propose alors l'élection de deux conseillers par le conseil universel de tous les marchands présents à bord «pour mettre noir sur blanc ce qui paraîtra bien et utile pour les galères». Le premier soutient l'idée de faire escale malgré ce grave incident, l'autre souhaite partir le plus rapidement possible et reçoit l'approbation de 14 votants contre 10. Le 26 juillet, redoutant le pire, une nouvelle délégation de Syracuse propose de neutraliser les pirates biscayens pendant les quelques jours d'escale : les marins et les officiers seront retenus au château, les voiles, les timons et les antennes des mâts déposés à la douane du port. A la suite de cette proposition, un nouveau scrutin est organisé à bord des galères vénitiennes et par 22 voix contre 6 les marchands décident d'entrer dans le port. Cet épisode montre bien que les galères vénitiennes ne sont plus en sécurité et que les incidents se multiplient. Le capitaine du convoi demande aux marchands de payer les frais pour envoyer un message au capitaine général de l'escadre du golfe afin de le prévenir de la présence de ces redoutables pirates : les 60 ducats nécessaires à l'armement d'un brigantin sont acquittés sans difficulté et le voyage se poursuivra sans autre attaque.

Depuis longtemps déjà, le Sénat essaye de limiter les attaques de pirates biscayens en Méditerranée. Dans les années 1460, Juan Gallego pille plusieurs navires et, vingt ans plus tard, ses successeurs attaquent des vaisseaux au large de la Sicile¹⁸. En 1488, une grande nef de Biscaye après avoir livré du blé sicilien à Venise capture deux bateaux vénitiens dans l'Adriatique. Le Sénat décide alors d'armer deux *navi armate da comun*, celui de Polonio Massa, jaugeant 800 botte, et celui de Michele Foscarini de 400 botte sous les ordres du redoutable Lorenzo Loredan. À peine rentré, le commandant vénitien apprend que le capitaine

de la *muda* de Barbarie, Domenico Dolfin, a pris d'assaut deux navires de pirates biscayens appartenant à Juan Perez dans le port de Syracuse qui avait pillé trois navires vénitiens grâce à son imposant *galion da remi*. Deux nefes sont récupérées à Tunis où elles avaient été vendues¹⁹.

Ce même Juan Perez « pirate de Biscaye » avait pris en chasse la *muda* de Barbarie commandée par Tommaso Loredan qui avait eu juste le temps de rejoindre Syracuse et d'échapper à cet impressionnant galion de 2 800 botte soit 1 500 tonneaux environ²⁰. En 1490, un autre pirate de Biscaye, Juan Galliano, est signalé à Syracuse²¹. Quelques années plus tard, Nicolo Bonfiglia, à la tête d'une flottille venue de Biscaye dont un navire de 150 *botte*, armé de 55 bombardes « homme qui faisait régner la terreur dans tout le golfe du Lion », attaque la *muda* du Trafego en 1495²². Cette fois, les dommages sont minimes, mais, lassé par toutes ces interventions, le Sénat envoie à nouveau Andrea Loredan à bord d'un vaisseau neuf de 1 200 tonneaux, armé de 100 bouches à feu de tous types et d'un équipage de 150 hommes pour calmer la crainte des entrepreneurs vénitiens²³. Ceci ne fera pas reculer le pirate de Biscaye, mais Nicolo Bonfiglia est capturé par le capitaine de la *muda* de Barbarie près de La Goulette à la grande satisfaction de tous²⁴. Malgré quelques succès retentissants, l'activité des pirates de Biscaye en Méditerranée occidentale ne faiblit pas. Trouvant refuge près des petites îles où sur les côtes inhospitalières de Sicile et de Calabre, « terres de personnes », les pirates peuvent agir en toute impunité parfois protégés par des autorités complaisantes comme à Syracuse. Le Sénat de Venise, découragé par le manque d'ardeur des autorités de la ville à l'encontre des pirates, déclare le boycottage de l'escale sicilienne le 9 mai 1495 au profit de Palerme et de Messine. En réalité cette décision ne sera pas appliquée²⁵.

Loin de s'émouvoir, les Basques multiplient les attaques : l'année 1497 marque une étape décisive dans ce combat engagé depuis longtemps entre les protagonistes. Cette année-là, au début du mois de juillet, la *muda* de Barbarie composée de trois galères dirigées par Filippo Trevisan, Gabriele Soranzo, Vettor Garzoni sous l'autorité du capitaine Bernardo Cigogna quitte la lagune avec beaucoup de retard. Les armateurs et les marchands, craignant une réquisition militaire ou une intervention des pirates toujours plus nombreux, montrent beaucoup de réticence à maintenir cette ligne, tant les ennuis avaient perturbé les expéditions précédentes. Les faits leur donnent raison : non loin de la Calabre, à la hauteur de Crotona, le convoi vénitien est attaqué par le pirate « de Biscaye » Pedro Navarro, marin de talent, futur amiral du roi catholique, dont la flottille est basé à Rocella. Le capitaine Bernardo Cigogna réplique avec ardeur et remporte une belle victoire en prenant deux navires²⁶. Hélas, Pedro

Navarro réussit à s'enfuir et cause des dégâts importants aux navires de la République encore pendant une dizaine d'années.

Quelques jours plus tard, l'équipage à peine remis du premier engagement évite à grand peine l'accrochage avec une flottille de pirates catalans. Le convoi arrive enfin à Syracuse sans encombre. Ayant quitté la Sicile, les galères font escale à Tunis comme prévu mais dans la rade du port, plusieurs navires de pirates biscayens font relâche. Il y a celui de Ferrando de l'Isola, ami de Juan Perez et neveu de Peruca, un adversaires redouté des Vénitiens, et celui de Chavin, tous pourchassés depuis longtemps par les forces navales de la République²⁷. Une fois à quai, les équipages s'insultent copieusement puis en viennent aux mains et une rixe éclate, les pirates basques «répondant qu'ils n'ont pas peur bien qu'il y ait cinq galères». Les Biscayens se sentent en sécurité à Tunis car ils viennent livrer des armes à l'émir hafside, en particulier 3 000 lances à l'émir hafside menacé par une intervention militaire des Espagnols.

A cette époque, il semble que la métallurgie en plein essor fournisse en armes les points sensibles de la Méditerranée occidentale²⁸. Les marins basques après avoir livré leur cargaison et ne souhaitant pas repartir les cales vides, attaquent les navires sur le chemin de retour, en quelques sorte une piraterie opportuniste! Le 19 août 1497 arrive une nef de 500 botte, «neuve, très bien en ordre et bien équipée en arbalétriers, archers, arquebusiers et en munition» appartenant à des marchands de Lesina, ville de la côte dalmate soumise à l'autorité de Venise. Le capitaine de la *muda* de Barbarie cherche alors à protéger ce beau navire en faisant monter à bord de nombreux marins puis il prépare l'assaut contre les pirates. Deux galères, la capitane et la Soranza attaquent le bateau de Ferrando de l'Isola et celui de Chavin, les autres navires vénitiens restés à l'écart se tiennent prêts à intervenir en cas besoin. Après une violente passe d'arme faisant de nombreux morts et blessés de part et d'autre, un navire basque est coulé, un autre gravement endommagé. Cette attaque aussi hardie que bien conduite redore le blason de la Seigneurie et l'opération ne coûte que des pertes relativement légères grâce aux dispositions minutieuses prises par les officiers du bord compétents afin de réduire les risques au strict minimum. Cette victoire enthousiasme les résidents du fondouc vénitien de Tunis mais l'incident, en fait d'importance minime, a de graves conséquences car il est démesurément grossi par l'entourage de l'émir : en effet, une partie de la cargaison d'armes destinée à la garnison musulmane a été détruite pendant les combats. Nous savons que de nombreuses forges et ateliers de métallurgie étaient installés aussi en Sicile par les tenanciers des «*ferreiras de Viscaya*»²⁹. Les capitaines des navires pirates ayant fui ne se laissent pas décourager. Ravitaillés de loin en loin dans des petits ports, ils tiennent longtemps en haleine

les commandants des convois de galères de passage dans la région, opérant des coups de main contre les navires isolés.

À Tunis, la situation ne tournait pas à l'avantage des Vénitiens accusés d'avoir spolié les intérêts de l'émir. Après de délicates transactions, les Vénitiens craignant des représailles acceptent le principe d'une indemnisation. La suite du voyage de la *muda* de Barbarie est émaillée de nombreux incidents dramatiques. Les conséquences financières de cette expédition frappent durement le Trésor et découragent les investisseurs jusque-là tentés par cette ligne. Pendant des années le Sénat paye des indemnités aux membres de l'équipage, aux marchands lésés et à l'émir de Tunis³⁰. Ce voyage désastreux contribue à aggraver la crise de confiance à l'égard du système des *mude* mis à mal par les conditions générales de la navigation et par une conjoncture politique très défavorable. La crise des trafics vénitiens en Méditerranée occidentale est enrayée par le renforcement des convois de galères marchandes gérés par l'État, mais soumis à une réglementation devenue trop exigeante : le patron d'une galère de Barbarie, Benedetto Bembo, regrette que «les galères qui étaient du marché soient devenues des bateaux de corsaires et soient obligées de combattre très souvent»³¹. À la fin du quinzième siècle et au début du siècle suivant, l'activité des pirates de Biscaye ne cesse de croître. L'avenir des *mude* est désormais compromis puisque le maintien de la liberté coutumière de navigation est remis en question.

Après les années 1450, les convois de galères marchandes sont de plus en plus souvent attaqués par les corsaires ou les pirates. Parmi ceux-ci, les marins de Biscaye se taillent la part du lion³². L'agressivité génoise et catalane traditionnelle à l'égard des Vénitiens est renforcée par l'audace des Basques. En période de crise les convois imposant de galères, par exemple les dix galères de Beyrouth, Alexandrie et *al Trafego* navigant de conserve en 1485 ou les cinq galères de la *muda* de Flandres ne sont plus à l'abri des attaques meurtrières. Les répercussions considérables de ce changement paralysent momentanément le flux du transport maritime, provoquent des retards importants et parfois ferment au trafic des zones entières à cause de l'insécurité. La Sicile atteinte de plein fouet par le marasme économique devient un repère prospère pour les pirates, en particulier ceux venus de Biscaye et les Vénitiens n'arrivent plus à imposer leur force navale comme par le passé. Les flottilles de corsaires basques n'hésitent pas à traverser la Méditerranée pour s'aventurer dans les eaux vénitiennes. Le convoi de galères marchandes parti vers Alexandrie, commandé par Andrea Bondumier est attaqué au large de Zante puis de Corfou, pourtant la base militaire vénitienne la plus importante en mer Ionienne. Sur le chemin du retour, plusieurs mois plus tard, les Basques attendent toujours leur proie³³. C'est alors que Giovanni Contarini de Marco-Antonio,

surnommé *Cazzadiavoli* entre en scène pour chasser les Basques des routes maritimes. Il prend la formidable succession de Lorenzo Loredan un fameux commandant des navires armés par la Commune. C'est lui qui avait pris en chasse Juan Gallego, un patron de nef venant décharger du grain sicilien à Venise, qui sur le chemin du retour s'était emparé de deux navires vénitiens, la *Pesara* et la *Dolfina*³⁴.

La formidable demande du transport maritime à l'occasion des attaques menées contre l'Afrique du Nord permettait aux Basques de conquérir de nouveaux marchés dans cette région ; ils étaient en mesure de remplir le vide après l'installation des consulats à Palerme en 1492 et Messine en 1518.

¹ Archivio di Stato, Fano, codice Malatestiano VI, suppliche n° 441. Voir DUCCELLIER, Alain et DOUMERC Bernard et al., *Les chemins de l'exil, bouleversement de l'Est européen et migrations vers l'Ouest à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1992, p. 318 et suivantes.

² NEHLSSEN VON STRYK, Karyn, *L'assicurazione marittima a Venezia nel secolo XV^e*, Rome, 1988, p. 314.

³ BOITEUX, Louis-Augustin, *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les début de l'assurance maritime*, Paris, 1968; MOLLAT, Michel, «Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Âge», repris dans *Études d'Histoire maritime*, Turin, 1977; TENENTI, Alberto, «Icorsari nel Mediterraneo all'inizio del Cinquecento», *Rivista Storica Italiana*, n° 30, 1960, pp. 234-287.

⁴ VILLANI, Giovanni, *Cronica*, tome VIII, chap. 77. Voir aussi, ITURRIZA Y ZABALA(de), J, *Historia general de Vizcaya*, éd. par RODRIGUEZ, A, Bilbao, 1976, 2 vol.

⁵ Voir les mentions dans les documents d'époque, MELIS, Federigo, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Florence, 1972, pp. 154, 182, 326.

⁶ MELIS, Federigo, *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinaximentale, opere sparse di Federigo Melis*, Istituto Internazionale di Storia economica, Francesco Datini, Prato, 1990, p. 353; FERRER Y MALLOL, Maria-Teresa, «Transportistas y corsarios vascos en el Mediterraneo medieval. Las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)», *Itsas Memoria, Revista de Estudios Maritimos del Pais Vasco*, 2/1998, p. 509-524.

⁷ Archivio di Stato, infra cité AS, Venise, *senato, mar. reg.* 1, f° 62.

⁸ *Ibidem*, f° 161 v°.

⁹ TENENTI, Alberto, «Venezia e la pirateria nel Levante», dans *Venezia e il Levante fino al secolo XV^e*, 2 vol., Florence, 1973, 1, p. 760.

¹⁰ AS Venise, *senato, misti, reg.* 47, f° 26.

¹¹ TRASELLI, Claudio, *Sui Biscaglioni...*, *op. cit.*, p. 145.

¹² Voir *Storia di Venezia*, t. XII, *Il Mare*, dir. par TENENTI, Alberto, et TUCCI, Ugo, Istituto della Enciclopedia Italiana, Rome, 1992.

¹³ HEERS, Jacques, «Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle», *Bulletin hispanique*, n° 57, 1955, pp. 292-320.

¹⁴ AS Venise, *Senato, Incanti di galere, reg.* 1, f° 33 v°.

¹⁵ AS Venise, *Cancellerie Inferiore*, B. 124, MANZINI, Giovanni, notaire.

-
- ¹⁶ AS Venise, *Canc. Inf. B.* 124, f° 24 sqq.
- ¹⁷ DOUMERC, Bernard, *Les flottes d'États, moyen de domination coloniale pour Venise*, colloque international CNRS, Méthode d'expansion et techniques de domination dans le monde méditerranéen (XI^e-XVI^e siècles).
- ¹⁸ AS Venise, *Senato, mar*, reg. 11, f° 185.
- ¹⁹ MALIPIERO, Domenico, *Annali Veneti*, éd. par SAGREDO, Antonio, *Archivio Storico Italiano*, VII, 1848, 11, pp. 641-644.
- ²⁰ AS Venise, *senato, mar*, reg. 13, f° 10 v°; pour l'évaluation très discutée de la botta voir LANE, Frederic., *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, 1965, p. 239.
- ²¹ AS Venise, *senato, mar*, reg. 13, f 24.
- ²² SANUDO, Marino, *I Diarii*, t. 1, c. 328-329.
- ²³ COZZI, Gaetano, KNAPTON, Michael, *Storia della Repubblica di Venezia*, Turin, 1986, p. 291.
- ²⁴ AS Venise, *senato, Incanti di galere*, reg. 2, f] 46 v° et *senato, mar*. reg. 14, f° 82.
- ²⁵ AS Venise, *senato, mar*, reg. 14, f° 47 v°.
- ²⁶ AS Venise, *senato, mar*, reg. 14, f° 115 et TENENTI, Alberto, *I corsari...*, art. cit., p. 250.
- ²⁷ SANUDO, Marino, *I Diarii*, op. cit., t. IV, c. 103 et PRIULI, Girolamo, *Annali (Diario Veneto 1494-1512)*, éd. par SEGRE, Antonio+, *Rerum Italicarum Scriptores*, 2e éd., t. XXIV.
- ²⁸ TRASSELLI, Claudio, « Sui Biscaglino in Sicilia tra Quattrocento e Cinquecento », *Mélanges de l'Ecole Française de Rome, Moyen Age*, 85/ 1973, p. 143-157. DOUMERC, Bernard, *Venise et l'émirat hafside*, Paris, 2000, p. 106.
- ²⁹ VASQUEZ DE PRADA, Valentin, « Las antiguas ferreries de Viscaya », *Histoire économique du monde méditerranéen (1450-1650)* », *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Toulouse, 1973, pp. 661-671.
- ³⁰ AS Venise, *senato, Incanti di galere*, reg. 2, f° 40 v° et *mar*, reg. 14, f 101; liber com. XVIII, f° 130.
- ³¹ MALIPIERO, Domenico, *Annali*, op. cit., p. 52.
- ³² AS Venise, *senato, mar*, reg. 11, f°185 et BRESC, Henri, *La course méditerranéenne au miroir sicilien (XII^e - XV^e siècles)*, VI^e rencontres internationales d'Archéologie et d'Histoire, (Antibes, oct. 1985), Juan-les-Pins, 1986, pp. 91-109.
- ³³ SANUDO, Marino, *I Diarii*, tome 7, c. 597-598 et Bibliothèque du musée Correr, Mss Dandolo, Provenienze diverse, c 975/51, fol. 7, sept. 1509.
- ³⁴ MALIPIERO, Domenico, *Annali*, p. 618.