Entre galères et vaisseaux. Armement et constructions navales en Ligurie au XVII^e siècle

Luca LO BASSO

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6496>

DOI : 10.4000/cdlm.6496

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2012

Pagination : 273-292

ISBN : 978-2-914-561-58-7

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Luca LO BASSO, « Entre galères et vaisseaux. Armement et constructions navales en Ligurie au XVII^e siècle », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84 | 2012, mis en ligne le 15 décembre 2012, consulté le 07 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6496> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.6496>

Entre galères et vaisseaux. Armement et constructions navales en Ligurie au XVII^e siècle

Luca Lo Basso

À l'époque médiévale, les Ligures se distinguèrent par leurs aptitudes marchandes et maritimes, se hissant à l'avant-garde du processus d'expansion commerciale vers le Levant, dans le cadre de l'exploration de nouvelles contrées et des opérations navales menées à l'heure des croisades. Gênes et la plupart des localités côtières ligures devinrent un foyer de marins d'exception, de remarquables maîtres charpentiers, de cartographes précis et de capitaines à toute épreuve. Le point d'aboutissement de ce processus de longue haleine fut atteint avec l'aventure maritime de Christophe Colomb. Après lui – mis à part les célèbres exploits maritimes d'Andrea Doria (dont la biographie reste à écrire) – les Ligures auraient plongé dans un lent déclin technique et naval, commun à toutes les autres marines italiennes. Cette interprétation historiographique fut soutenue dans les années 1990, pour le contexte italien, dans une synthèse efficace et paradigmatique due à la plume de Tommaso Fanfani et issue du volume collectif consacré à *La Péninsule italienne et la mer*. Aux yeux de cet historien toscan de renom, à partir de la fin du XVI^e siècle, « sur le plan des constructions navales, les bateaux issus des chantiers de la Péninsule perdirent progressivement toute compétitivité au regard de ce que furent les constructions en provenance du Portugal d'abord et du Nord ensuite », avant d'ajouter que « ce ne fut qu'au cours du XVII^e siècle que les chantiers italiens adoptèrent les nouvelles techniques de navigation et s'approprièrent de nouveaux types de navires à voile, même si la construction de navires à rames se poursuivit encore longtemps »¹. Outre l'incapacité à construire des bateaux à voiles et la fidélité aux bateaux à rames – on comprend d'ailleurs mal pourquoi nombre d'historiens considèrent la construction de navires à rames comme l'indicateur d'un retard et d'un handicap sans appel en la matière – « à la perte de compétitivité frappant les constructions navales correspondait une chute analogue du trafic et du commerce ; les Hollandais parvinrent à offrir des frets à un coût inférieur à celui pratiqué par les Italiens, tout en faisant montre – entre autres – d'une plus grande efficacité dans les opérations de chargement

---

1. Tommaso Fanfani, « Lo scenario generale », dans *id.* (dir.), *La penisola italiana e il mare*, Naples, ESI, 1993, p. 4-5.

et de déchargement, ce qui s'ajoutait au gain en terme de temps de navigation »². Une telle vision « décadentiste », désormais réfutée par de très récents travaux sur les constructions navales³, les techniques de navigation ou encore les pratiques commerciales des capitaines ligures, a récemment été reprise, dans un plus vaste contexte, par Paolo Frascani, selon qui le renouveau des marines italiennes date seulement du début de l'époque contemporaine⁴.

En réalité, l'abondante documentation conservée dans les archives des anciens États italiens conduit à une interprétation historique radicalement opposée. La construction navale ligure, en particulier, semble s'être caractérisée, et ce durant toute l'époque moderne, par sa richesse et sa variété, à même de tenir la comparaison avec les meilleures marines européennes. La présente étude se limitera à une analyse de la production navale des chantiers ligures relativement aux galères, galions et vaisseaux.

Les premières traces écrites mentionnant les constructions navales en Ligurie remontent au XII^e siècle, et figurent dans les actes du notaire génois Giovanni Scriba (1154)⁵. Il convient cependant de garder à l'esprit que déjà sous l'Empire tardif, et encore plus à l'époque byzantine, de nombreux bateaux furent construits dans la bande côtière comprise entre Gênes et Savone. C'est précisément dans cette zone qu'est en effet attesté le toponyme *ad navalìa*, que l'on peut identifier à Varazze, et dont la signification est sans équivoque.

Au Moyen Âge, galères et autres embarcations furent construites sur l'ensemble des côtes ligures, de Vintimille à Portovenere ; on pouvait y trouver l'espace nécessaire et installer un chantier dont la durée de vie se limitait parfois à une seule construction. Le chantier constituait une industrie complexe qui supposait la présence d'une main-d'œuvre qualifiée et une certaine facilité d'approvisionnement en matières premières, bois, fer et chanvre. La nécessité précise de trouver sans difficulté de tels matériaux, à un coût limité, favorisa le développement des chantiers navals dans la région comprise entre Savone et Gênes, riche en bois et en fer.

2. *Ibid.*, p. 7.

3. Nous faisons en particulier référence aux divers travaux de Luciana Gatti et Furio Ciliciot sur les maîtres charpentiers et les chantiers navals ligures ; voir en particulier Luciana Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secolo XVI-XVIII)*, Gênes, Brigati, 1999.

4. Paolo Frascani, « Introduction », dans *id.* (dir.), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Rome, Donzelli, 2001, p. X ; voir également, du même auteur, son ouvrage plus récent : *Il mare*, Bologne, Il Mulino, 2008. Luisa Piccinno est convaincue que Gênes et la Ligurie avaient sombré dans la décadence aux XVI^e et XVII^e siècles : « Les chantiers ligures constituent, entre le XV^e et le XVI^e siècle, un secteur assez solide, jouissant d'une clientèle étrangère d'importance et d'une réputation qui s'étendait à tous les principaux ports européens ; entre les XVII^e et XVIII^e siècles cependant, la situation devait radicalement changer : la construction de navires à tonnages élevés s'enfonça dans la crise (l'on préfère en effet les acheter hors des frontières, en Hollande ou en Angleterre, sur le marché naval d'occasion), et la simple construction des embarcations de petite taille n'est pas en mesure de porter à elle seule à bout de bras un secteur s'engageant dans une inéluctable décadence ». (Luisa Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale. Genova, secc. XVII-XIX*, Gênes, Società Ligure di Storia Patria, 2000, p. 196-197).

5. Voir, sur les constructions navales dans la République de Gênes, l'article de Furio Ciliciot dans le présent numéro des *Cahiers de la Méditerranée*.

Dès le ^{xiv}^e siècle, pour des raisons stratégiques, la construction des galères fut centralisée à l'Arsenal de la République de Gênes, mais, aux ^{xvi}^e et ^{xvii}^e siècles, tout à la fois par manque d'espace et sur initiative privée, on poursuivit les constructions également sur les plages de Sampierdarena. Au cours du ^{xvi}^e siècle, à la suite de la création d'une escadre de galères publiques, on décida d'instituer un Magistrat des galères, qui aurait également eu en charge l'Arsenal. Quelques années plus tard, cette fonction fut confiée à une Députation aux constructions, dont les prérogatives s'élargissaient à la protection des forêts. En 1607, fut finalement décidée la mise en place d'un Magistrat de l'Arsenal (réuni au Magistrat des galères au ^{xviii}^e siècle) dont la tâche consistait à reprendre les fonctions assumées par la Députation, en s'attachant particulièrement à la construction des galères destinées soit à être utilisées par la République, soit à être vendues à des clients extérieurs (les *asentisti* génois, les États pontificaux, l'Espagne, Naples, la Sicile ou encore la France)⁶.

Cet article retrace quelques aspects de la construction génoise au ^{xvii}^e siècle. À partir d'une documentation variée, notamment issue de fonds privés, il s'interrogera sur les types de navires construits, sur leurs prix et leurs coûts de production ; il montrera également que la qualité des navires génois leur ouvrait un marché international, notamment à Venise.

Les types de navires

Parmi les types de navires construits dans la République de Gênes au ^{xvii}^e siècle, les galères, les galions et les vaisseaux constituent des navires de grande taille, qui requièrent un savoir-faire et entraînent des coûts importants.

La construction des galères

Construire une galère⁷ pour les ouvriers des arsenaux méditerranéens constituait une tâche pour le moins complexe, car il n'existait pas de plans de construction, pas plus que de règles mathématiques précises : on construisait la coque en suivant surtout les traditions et expériences des différents maîtres d'œuvre. Les maîtres charpentiers posaient avant tout la quille (appelée *primo* à Gênes), longue lambourde de bois composite à sections presque carrées ; aux extrémités étaient montées les *aste* (étraves) de la proue et de la poupe, tandis que la maîtresse-section était fixée au milieu du navire, d'où partaient les autres couples. Au-dessus

6. Se reporter au tableau présenté en appendice.

7. Sur les galères, il existe une abondante littérature d'époque composée de traités techniques qu'il ne saurait s'agir de détailler ici ; nous manquons en revanche paradoxalement d'études historiques actuelles. Pour Gênes, on dispose de l'unique mais précieuse étude de Luciana Gatti, *L'Arsenale e le galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova tra Medioevo ed età moderna*, Gênes, Brigati, 1990 ; cependant, dans le cas de Venise – où, toutefois, se concentre le plus grand nombre de manuscrits techniques – nous attendons l'étude de Mauro Bondioli, concernant en particulier l'architecture navale des ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles. Toujours pour Venise, l'étude pionnière demeure celle de Frederic C. Lane, fondée sur les cartes de Pre Teodoro de Nicolò. Signalons enfin une tentative d'analyse globale, portant sur la Renaissance, due à Ennio Concina, *Navis*, Turin, Einaudi, 1990.

de la quille figurait la carlingue, tandis que les deux étraves, à la proue et à la poupe, étaient renforcées par deux contre-étraves. L'armature était complétée par un plat-bord interne qui s'étendait de la poupe à la proue, fixé sur les couples; elle représentait également dans l'idéal la ligne de flottaison. La construction de la coque s'achevait par le fixage du bordé extérieur. Le plat-bord distinguait en outre l'œuvre vive, c'est-à-dire la partie immergée, de l'œuvre morte, la partie émergée. En règle générale, la partie immergée de la coque était faite de planches plus fines et légères, tandis que l'œuvre morte était construite en planches plus lourdes et larges. On dotait par la suite la galère d'un pont incurvé, afin de drainer les liquides par-dessus bord; celui-ci se constituait principalement de barrots. Au centre, dans le sens de la longueur, se trouvait la coursive. La coque typique d'une galère pouvait ainsi atteindre environ 41-42 mètres de longueur, et 5 à 5,20 mètres de largeur, pour 2 mètres de hauteur (le creux). Le rapport entre la longueur et la largeur pouvait ainsi s'élever à 8 pour 1, ou 9 pour 1. En somme, la coque se caractérisait par sa longueur, sa légèreté et son faible tirant-d'eau. L'éperon était monté sur l'étrave de la proue et mesurait 5 ou 6 mètres; c'était l'arme offensive en cas d'abordage. Sur la coque, était également monté le cadre, ou *telaro* (long de 35-36 mètres et large de 7,50 mètres), formé de deux traverses, les culasses, l'une à la proue, l'autre à la poupe, et de deux pièces longitudinales, les apostis (*posticci* ou *aposticci*). Ceux-ci reposaient sur des poutres montées sur le pont et dénommées *baccalari*⁸. À l'intérieur du cadre, se trouvaient la coursive, les bancs, les panneaux, les passerelles latérales, et, à l'extérieur, les tolets pour les rames.

À l'extrémité de la proue, entre l'éperon et l'ouverture du cadre, figurait un petit espace sur le pont (appelé palmette), utilisé pour les manœuvres d'amarrage et pour mouiller les ancres, généralement au nombre de trois. À la poupe, il y avait la rambarde, sorte de petit gaillard d'avant, où étaient jadis postés les arbalétriers, et les soldats en général, puis où étaient installés les canons. Le centre en comprenait généralement un de gabarit plus important, précisément appelé canon de coursive, tandis que l'on pouvait trouver deux canons ou plus de chaque côté. En plus de la présence d'armes à feu, la rambarde était encore le lieu abritant les soldats durant les phases de damage et d'abordage. Derrière la rambarde, sur les deux côtés, se trouvaient les bancs des rameurs, ceux-ci étant inclinés d'environ 25° par rapport à l'axe longitudinal de symétrie. Les galères typiques de Gênes comprenaient 26 bancs à tribord et 25 à bâbord, tandis que celles de Venise n'en comportaient respectivement que 25 et 24. Les galères portant le nom de *Capitane*, *Patrone*, *Generalizie* ou *Bastarde*, destinées à recevoir les missions les plus importantes de la flotte, jouissaient d'un nombre supérieur de bancs (généralement entre 27 et 31). La différence entre les deux bords était due au fait que sur l'un des deux côtés (à bâbord sur les galères vénitiennes), se situait le *focone*, *fogon*, c'est-à-dire la cuisine, qui occupait une place équivalente à un ou deux bancs. À la poupe, le cadre ouvrait sur une autre parcelle surélevée appelée *capomartino*, d'où le comite (*comito*)

8. Selon le rapport du magistrat de l'Arsenal en date du 23 novembre 1646, les galères génoises étaient équipées de 123 à 127 *baccalari*. Archivio di Stato di Genova (désormais ASG), *Collegi Diversorum* (*Senato-Senarega*), f. 93.

dirigeait la navigation. Enfin, à la toute extrémité de la poupe, au-delà du cadre, figurait le carrosse, quartiers nobles de la galère. Le fardage (le plancher, pour les non-spécialistes), en bois précieux, comportait des bancs dont les côtés étaient décorés, tandis qu'au centre trônait le siège du capitaine de la galère. Une tente, appelée *celega*, venait coiffer l'ensemble. D'une manière générale, et particulièrement au XVII^e siècle, le siècle baroque, toute la poupe faisait l'objet de riches ornements⁹.

L'intérieur de la coque abritait les locaux prévus pour entreposer vivres, eau et munitions. L'espace réservé aux individus s'en trouvait limité. Le capitaine avait le privilège de posséder sa propre chambre à l'arrière, aussi appelée *studietto*, tandis qu'en général les autres personnes de rang noble prenaient place dans la *scosagna*, à côté des munitions. La galère comportait deux mâts au XVII^e siècle, comme nous l'avons vu, mais au siècle suivant vint s'ajouter un mât central. Il s'agissait de mâts typiques, gréés pour voiles latines. Le grand mât pouvait atteindre une hauteur supérieure à 20 mètres, tandis que le mât de misaine, nettement moins haut et installé à la proue, était rabattable. L'espace réservé dans son ensemble aux galériens se dénommait généralement *palamento*. Y trouvaient place les rameurs, qu'ils fussent libres ou sous les fers. La chaîne de ces derniers mesurait environ 1,70 mètre, et s'articulait en trois attaches, pour la cheville et les poignets. À l'extrémité de celle-ci, le *gambetto* entourait la cheville, d'où partait la chaîne, elle-même reliée à un câble de la coursive qui maintenait les rameurs liés les uns aux autres. Pendant la navigation, les rameurs n'avaient naturellement pas les poings liés, mais le *gambetto* les tenait solidement attachés à leur poste de rame.

Sur les galères des XVII^e et XVIII^e siècles, prévalait le système de navigation dit à « *scaloccio* », avec une seule grande rame pour chaque banc (longue d'environ 11-12 mètres), manœuvrée par plusieurs rameurs, le nombre de ces derniers variant d'un minimum de 3 à un maximum de 8 selon les circonstances et le type de galère.

Le coût d'armement et de construction des galères génoises

Concernant les coûts, à Gênes, dans les années 1650, les frais d'armement d'une galère avoisinaient les 87 500 livres, tandis que les dépenses d'entretien annuelles dépassaient légèrement les 50 000 livres¹⁰. À la fin du XVII^e siècle, le coût d'une *Capitana* atteignait 69 655.18.4 livres, alors que le même bateau revenait à 72 774.0.1 livres dans les années 1750, et 55 423 livres¹¹ pour une galère ordinaire.

9. En 1641, les galères *S. Maria*, *S. Giorgio*, *S. Bernardo*, *S. Giovanni Battista* et *Padrona*, étaient rouges avec une poupe couleur noyer, et des plumes d'antennes blanches et rouges, tandis que la *Capitana* était noire, ornée de boucliers blancs, rouges et turquoises. ASG, *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 13, 20 juin 1641.

10. Biblioteca Civica Berio di Genova (désormais BCB), *Manoscritti*, mr. IV. 2. 13, *Leges della Repubblica, 1650-1659*, cc. 103v-107v, 30 juillet 1652; ASG, *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1656, rapports de Giovanni Antonio Sauli et Giovanni Francesco Grimaldi; *id.*, 16 octobre 1651, dans lequel est indiqué que le coût annuel d'une galère « liée » équivalait à 51 380.1.4 livres. En 1629, le coût annuel avait connu une augmentation décisive pour atteindre les 62 000 livres. Nous séparons par un point les livres, sous, deniers.

11. ASG, *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1713.

Cette somme est calculée sur une base annuelle, mais les mois de navigation coûtaient 1 672 livres de plus que ceux de la trêve hivernale¹².

Le coût des coques fluctuait régulièrement à l'époque moderne, mais leur poids dans le coût total avoisinait toujours les 20 %. En 1567, le prix d'une coque était de 6 000 livres, mais celui-ci avait déjà doublé en 1579. En 1604, il équivalait à 12 300 livres, tandis qu'en 1630, il avait déjà atteint les 15 000 livres. En 1632, le prix d'une coque vendue à des étrangers, fixé par le magistrat de l' Arsenal, était de 5 150 pièces de huit réaux, soit 20 600 livres¹³. En 1637 cependant, les deux coques dont Stefano du feu Marco Doria et Gregorio Spinola firent respectivement l'acquisition, furent payées 15 000 livres chacune¹⁴. En 1640, la coque vendue à Francesco Centurione pour le compte du pape atteignit de nouveau une valeur de plus de 20 000 livres¹⁵, tout comme celle achetée par Anton Giulio Brignole Sale le 20 avril 1642 (la galère de liberté *Brignole*), payée 21 000 livres¹⁶. En 1649, Giovanni Raffaele Lomellini acquit une coque pour la flotte pontificale au prix de 27 500 livres¹⁷, tandis que deux années plus tard la somme retombait à 5 150 pièces de 8 réaux, soit environ 23 000 livres¹⁸. Toujours au milieu du XVII^e siècle, un rapport anonyme sur l'armement des galères de liberté rapporte que le coût d'une galère liée équivalait à environ 26 000 livres. La coque, selon l'estimation proposée par Giovanni Agostino Salinero, coûtait 13 783.34 livres si elle était construite en bois ligure, et 16 199 livres si le bois provenait d'ailleurs. Dans les deux cas, le coût de la main-d'œuvre revenait à 27,5 %. L'entretien engendrait une dépense mensuelle pendant la période de navigation (7 mois) estimée à 3 125.17, contre 2 219.18.4 pour les mois d'hiver : au total, cela revenait à 32 975.2.8 livres par an¹⁹.

La construction des galions et des vaisseaux

Au cours du XVI^e siècle, commença en Ligurie la construction de navires de haut bord destinés à la guerre en plus du commerce. Parmi ceux-ci figuraient les galions, puis les vaisseaux. Au sujet des premiers, nous nous limiterons ici à signaler leur présence dans le bassin liguro-tyrrhénien, tandis que pour les seconds nous retiendrons en guise d'exemple un vaisseau construit à Savone dans les an-

12. ASG, *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 93, 19 novembre 1646.

13. ASG, *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 69, 24 mai 1632. Les pièces de 8 réaux d'Espagne valaient, selon la cotation du 4 mars 1632, 4 livres.

14. BCB, *Manoscritti*, mr. IV. 2. 10, *Leges della Repubblica, 1636-1639*, cc. 193v-194v, 23 mars 1637; cc. 210v-211r, 17 et 27 avril 1637.

15. BCB, *Manoscritti*, mr. IV. 2. 11, *Leges della Repubblica, 1638-1644*, cc. 66v-67r, 8 juin 1640.

16. Archivio Storico del Comune di Genova (désormais ASCG), *Fondo Brignole Sale, Conti*, f. XIII, 20 avril 1642.

17. BCB, *Manoscritti*, mr. IV. 2. 12, *Leges della Repubblica, 1645-1652*, cc. 168v-169v, 17 mai 1649.

18. BCB, *Manoscritti*, mr. IV. 2. 13, *Leges delle Repubbliche, 1650-1659*, c. 48, 13 février 1651. Le même prix fut payé par Filippo Pallavicini. BCB, mr. IV. 2. 12, *Leges della Repubblica, 1645-1652*, c. 272v. Au 8 octobre 1653, la valeur des 8 réaux s'éleva à 4,12 livres. Sur la vente des coques en provenance de l'Arsenal génois, voir Luciana Gatti, *L'Arsenale e le galee...*, op. cit., p. 49.

19. ASCG, *Manoscritti Brignole Sale*, mss. BS 107. A. 1. Concernant le coût des coques, voir en particulier f. 13.

nées 1670, à propos duquel nous avons pu consulter une riche documentation issue de fonds privés.

De nombreuses zones d'ombre planent là encore sur les origines du galion. Tout d'abord, se pose une question terminologique. Quand le terme fit son apparition, au xvr^e siècle, existait déjà en Méditerranée une embarcation appelée galion (*galeone*). Il s'agissait d'une petite unité à rames, utilisée pour de courtes traversées ou accompagnant de grands navires; il tirait son nom de la galère (*galea*), plus célèbre et plus grande. Dans les années 1530 cependant, on commença à parler d'un grand galion à voile, doté d'un coefficient de finesse supérieur à celui de la caraque, d'un gaillard d'arrière moins haut et d'un gaillard d'avant fort différent de celui des navires arrondis alors en circulation, dont la superstructure avant dépassait très largement l'étrave. Le nouveau bateau disposait d'un château moins élevé et plus reculé, qui se poursuivait sur la poulaine, semblable à l'éperon d'une galère. En général, sa longueur équivalait à trois ou quatre fois sa largeur, ce qui le rendait rapide et maniable. C'est en ces termes que le capitaine Pantero Pantera décrivait le galion, à l'orée du xvii^e siècle, dans son *Armata navale*:

Les galions tirent leur nom de leur forme, celle des galères, auxquelles on peut les assimiler, qui sont plus longs que les nef. Ils ont la poupe à la bastardelle et sont droits ou continus, de la poupe à la proue: ils naviguent plus vite qu'aucun autre navire, tant avec le vent de côté, qu'on appelle de l'oste, qu'avec le vent en poupe. Ils sont à voile, comme les navires de taille plus importante. Les moins grands ont d'ordinaire deux couvertes, les plus grands en ont trois. Ils portent de deux à cinq mille *salme* de poids; mais on en vit de nettement plus imposants porter jusqu'à 12 000 *salme*, comme celui qui fut construit à Venise par Fausto, qui paraissait un véritable château flottant; on en compta un autre, encore plus imposant, provenant également de Venise, dont toute l'artillerie pesa d'un abord lors d'une tempête imprévue et qui coula en 1559 dans le port de Malamocco. Deux galions du grand duc de Toscane, d'une taille prodigieuse, sillonnent les mers de nos jours; de nombreux autres empruntent la route des Indes pour le compte du Roi Catholique²⁰.

Les origines géographiques du galion demeurent mystérieuses, mais sa présence en Méditerranée est attestée à Venise dans les années 1530. De fait, le premier *Grand galion* fut construit par Matteo Bressan entre 1526 et 1530 et condamné en 1547, mais il fut jugé si excellent par les experts maritimes que le Sénat ordonna d'en conserver les données de construction pour l'avenir. En 1558, la République décida d'en armer un nouveau et en confia la construction au maître charpentier Giovanni Maria Spuazza, mais ce galion – celui précisément auquel se réfère Pantera rencontré plus haut – chavira lors de son voyage inaugural à Malamocco en 1559. Un autre galion, qui connut un destin plus heureux, fut construit quelque temps après, en 1570, par le célèbre Vettor Fausto, concepteur du « merveilleux » quinquérème²¹. L'*Istruzione sul modo di fabbricare galere*, de

20. Pantero Pantera, *L'Armata navale*, Rome, Imprimerie Egidio Spada, 1614, p. 41-42.

21. Concernant Venise, voir Frederic C. Lane, *Le navi di Venezia*, Turin, Einaudi, 1983, p. 284-307 et Alberto Tenenti, *Venezia e i corsari*, Bari, Laterza, 1961, p. 177.

Pre Teodore de Nicolò, manuscrit conservé à la Biblioteca Marciana²², fournit un autre témoignage sur les galères vénitiennes. On y trouve les dimensions et les modalités de construction du *Grand galion*. Le galion de Pre Teodoro était long de 34,76 mètres et large de 11,45 mètres.

À partir des années 1530, les actes notariés de construction et de commerce ligures employèrent également le terme de galion. Concernant la région génoise, Luciana Gatti, dans ses recherches, a retrouvé un acte de construction de galion à Varazze en 1599, dont les mesures furent également notées. Long de 22,32 mètres et large de 9,66 mètres, le galion de Varazze fut construit par le maître charpentier Andrea Fava pour le compte de Tommaso Verdino et Giacomo Biasino, qui le baptisèrent *S. Maria in Betelen* et *S. Francesco da Paola*²³. En mars de la même année, on acheva la construction d'un autre galion sur la plage de San Pier d'Arena, commandé par Giulio Cesare Lomellini et Battista Ratto pour une somme totale de 78 800 livres génoises. Quelques mois après sa traversée inaugurale, la valeur du galion *S. Maria Misericordia* et *S. Giovanni*, construit à Sestri Ponente, était de 83 500 livres²⁴.

Dans l'arc ligure, le terme de galion conserva pendant longtemps sa place de choix dans le vocabulaire maritime tant et si bien que son usage se poursuivait encore dans la seconde moitié du XVII^e siècle²⁵, à une époque où en réalité le galion avait cédé la place au vaisseau. On le sait, le galion²⁶ connut de grandes heures également dans l'espace atlantique (les galions espagnols de la Compagnie des Indes sont bien connus)²⁷, où il se révèle hautement vraisemblable qu'il ait subi d'importantes modifications, particulièrement de la part des maîtres charpentiers anglais de la fin du XVII^e siècle²⁸.

22. Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia (désormais BNM), *manoscritti italiani*, cl. IV cod. XXVI (5131).

23. Luciana Gatti, *Navi e cantieri...*, *op. cit.*, p. 287-289.

24. *Ibid.*, p. 169.

25. Voir par exemple l'activité des convois publics génois à partir des années 1650, dont les archives afférentes emploient le terme de galion pour vaisseau. Voir Gian Carlo Calcagno, « La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento », dans *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Gênes, CNR, 1973, p. 265-392 ; Giulio Giaccherio, *Il Seicento e le compere di San Giorgio*, Gênes, Sagep, 1979. Pour un emploi de ce terme dans les sources proprement dites, voir : ASG, *Antica Finanza*, reg. 157, mastro del Magistrato del Nuovo Armamento, 1655-1656.

26. En 1630, la flotte toscane fit l'acquisition d'un galion d'une capacité de 540 tonnes, avec 32 canons, vendu par la compagnie néerlandaise Van den Broecke de Livourne, pour une somme de 17 000 écus, soit environ 14 850 pièces de 8 réaux. Voir Niccolò Capponi, « Strategia marittima, logistica e guerra navale sotto Ferdinando II de' Medici (1621-1670) », dans *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, Pise, ETS, 2001, p. 163.

27. Voir José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de indias 1492-1590*, 2 vol., Malaga, Ediciones Seyer, 1991.

28. Il convient ici de signaler les planches du maître charpentier Matthew Baker, contenues dans le manuscrit conservé à la Pepysian Library, sous le titre *Fragments of ancient English Shipwrighty*. Sur la construction des galions en Ligurie, voir par exemple l'acte de construction d'un nouveau galion d'une capacité de 3 600 salmes, construit pour le compte de Nicolò Doria, Giovanni Antonio et du capitaine Simone Centurione. ASG, *Notai Antichi*, f. 2 973, notaire Innocenzo Carroccio, acte du 1^{er} août 1588.

Les besoins de gros porteurs

Dans la première moitié du xvii^e siècle, les constructions navales ligures s'étaient adaptées à deux principaux types de commandes. D'un côté, on continuait, comme nous l'avons vu, à construire des galères, qu'elles sortissent de l'Arsenal de la République ou de la plage de San Pier d'Arena, pour le compte de commanditaires publics ou privés. De l'autre, sur les deux Rivières, on construisait des embarcations telles que les pinques, les felouques, les *leudi*, les tartanes, les polacres, brigantins à rames de petit tonnage réclamés par les patrons et capitaines nationaux voués au cabotage de moyenne ou longue distance. Les galères génoises – publiques et privées – occupaient à cette époque une fonction très particulière : transporter les métaux précieux entre l'Espagne et Gênes. La documentation relative à la *Nostra Signora dell'Apparizione* permettra d'analyser concrètement la construction et l'utilisation de l'un de ces gros porteurs.

De gros navires pour le transport de l'argent espagnol

Ce trafic enregistra une augmentation décisive entre les années 1630 et 1640, au point de dépasser les capacités de transport des galères en circulation²⁹. Après le nombre record de traversées observées en 1652-1653, années pendant lesquelles les galères publiques engrangèrent des revenus de location à hauteur de plus de 890 000 livres³⁰, les autorités de la République décidèrent la création en 1655 d'un Magistrat du Nouvel Armement dont la tâche consisterait à mettre en œuvre un convoi public sur la route d'Espagne, pour protéger davantage et favoriser non seulement la récupération des capitaux investis par les Génois dans le monde ibérique, mais également les trafics commerciaux réguliers qui empruntaient traditionnellement cette route maritime³¹.

On acheta les quatre premiers navires publics en Hollande, car les chantiers locaux étaient peu habitués à la construction de navires d'une telle capacité, à quoi s'ajoutait qu'une telle entreprise, à cette époque, nécessitait d'importantes sommes. Dans les années 1660, on mit de nouveau à la mer des navires de grande dimension, construits sur les plages attenantes à la Dominante ; parmi ceux-ci, rappelons l'existence de la toute nouvelle capitane du nom de *Santa Maria*, construite à la Foce par le maître charpentier Ambrogio Fava vers 1665-1670. À la même période d'autres navires de gabarit considérable virent le jour, à la demande de clients privés. En 1667-1669, fut construit à Arenzano le « galion » *Santa Rosa*, long de 27, 28 mètres, tandis que voguaient entre 1666 et 1667 divers navires « remarquables » : la *Sant'Antonio*, du capitaine Pietro Ferrari, forte de

29. Voir Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et Capitalisme xv^e - xviii^e siècles*, t. 3 : *Le Temps du Monde*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 140 ; José Gentil da Silva, *Banque et crédit en Italie au xvii^e siècle*, Paris, Klincksieck, 1969, t. I, p. 171 ; Edoardo Grendi, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Gênes, Bozzi, 1975, p. 180.

30. Archivio Durazzo Giustiniani di Genova (désormais ADGG), *Archivio Sauli*, n. 1818 ; *id.*, A.A.V.23.

31. Gian Carlo Calcagno, « La navigazione convogliata a Genova... », art. cit., p. 265-392.

28 canons et 14 pierriers ; la *Nostra Signora del Rosario*, du capitaine Michelangelo Rosso (20 canons, 14 pierriers) ; la *Nostra Signora di Loreto*, du capitaine Giovanni Agostino Germano (8 canons, 48 pierriers) ; la *S. Tomaso di Villanova*, du capitaine Nicolò Lanata et la *Nostra Signora dell'Apparizione e San Pietro*, du capitaine Pietro Bianchi (*Blancus*, Blanc)³². Cette dernière, après avoir assuré pendant de longues années la liaison Gênes-Cadix-Lisbonne, fut vendue à Cadix en 1671, précisément au moment où, sur la plage de Savone, débutaient les travaux de construction du nouveau navire du capitaine Bianchi, qui portait le même nom que le précédent.

Parmi les nouveaux propriétaires de la nouvelle *Nostra Signora dell'Apparizione e San Pietro*, figurait Francesco Maria Sauli, futur doge de la République en 1697-1699. Dans les archives de cette famille, récemment ouvertes aux chercheurs³³, nous avons retrouvé le registre des coûts de construction, qui servira ici de source principale pour déterminer les vicissitudes de la construction des grands vaisseaux en Ligurie³⁴. Le livre fut rédigé par les soins du notaire Giovanni Gerolamo Alfonso, qui prit note de la succession des paiements effectués.

*La construction d'un grand navire génois et son coût :
le cas de la Nostra Signora dell'Apparizione*

À la lecture de la liste des dépenses consenties, émerge l'impression d'une organisation éminemment fragmentée. Apparaissent des dizaines de fournisseurs de matériaux, de produits manufacturés, et prestataires de services, dont les attributions font parfois double emploi (des maîtres d'œuvre qui fournissent du bois aux transporteurs qui vendent des clous...). Il s'agissait là dans le monde génois – mais pas seulement – d'un phénomène classique à l'époque préindustrielle : exceptés les grands arsenaux d'État, force est de constater qu'à l'époque moderne tout comme au Moyen Âge, un chantier pouvait voir le jour afin de répondre à une seule commande, pour la réalisation d'une unique construction, et ses dimensions se calquaient sur celles de la coque à construire, selon des considérations financières et pratiques. Cela supposait l'existence d'un réseau relationnel que l'on pourrait qualifier de latent, à même de s'activer occasionnellement et d'assurer – outre le financement – un site de construction, un maître d'œuvre et une main-d'œuvre idoines, et le matériel spécialisé (à commencer par la quantité, la qualité et la forme de bois appropriées), ainsi que la présence d'une organisation logistique en mesure de mobiliser hommes et matériaux.

Les problèmes s'accroissent à mesure que progressait la taille des navires. S'agissant des petites embarcations destinées au cabotage (tartanes, pinques, fe-

32. Luciana Gatti, *Navi e cantieri...*, op. cit., p. 149-155.

33. Marco Bologna (dir.), *L'Archivio della famiglia Sauli di Genova*, Gênes, Società Ligure di Storia Patria, 2000.

34. ADGG, *Archivio Sauli*, n. 1374, *Libro della fabrica della nave Apparizione di Nostra Signora e S. Pietro*.

louques, *leudi...*), les coûts de construction reposaient généralement sur une seule personne ou sur un groupe réduit d'individus, pour des sommes n'excédant d'ordinaire pas les 5 000 livres. Dans le cas qui nous intéresse ici au contraire, si l'on décidait d'entreprendre la construction d'un navire de grande taille – comme la *Nostra Signora dell'Apparizione* – il revenait alors au capitaine de s'attirer des associés de haut rang social. La propriété du navire se divisa donc en 24 parts (quirats), que l'on pouvait acquérir en nombre variable selon l'opportunité³⁵. La valeur de chaque part découlait du prix total du navire en sa version livrable (tenant compte du coût de la coque, de la main-d'œuvre, des appareils et des canons), divisé par 24. À tout moment, l'actionnaire pouvait céder ses parts, en conséquence de quoi un nouveau quirataire pouvait éventuellement le remplacer. Dix-huit actionnaires avaient financé le navire du capitaine Bianchi : Pietro Bianchi (4 quirats), Francesco Maria Sauli (2), Franco Anfosso (1), les frères Geirola (2), Tommaso Restagno (2), les frères Bonfigli (3), Giulio Pallavicino (1), Giacomo Grimaldi (1), Marco Centurione (1), Battista Chiavari (1), Francesco Maria Lercaro (1), Giovanni Batta Adorno (0,66), Pietro Durazzo (0,66), Vincenzo Spinola (0,66), Giovanni Stefano Centurione (0,5) et Giulio Spinola (2,5)³⁶.

En septembre 1671, à Savone, Ambrogio Fava, de Varazze, appartenant à une dynastie de célèbres constructeurs du premier xvi^e siècle, lança les opérations de construction. Il avait déjà procédé en diverses localités de la région à un examen de différentes parties de bois de récupération d'une coque appartenant à un bateau que nos sources nomment toujours « le galion », sans plus d'indication : il s'agissait certainement de matériaux provenant du démantèlement de la *Marabotto*, unique grand navire de la flotte génoise dans les années 1650³⁷. Le capitaine Francesco Agnese – natif de Cogoleto comme le capitaine Bianchi – fut également chargé de superviser les travaux. La construction de la coque fut entreprise près d'un an plus tard, le 1^{er} octobre 1672 ; on acheva l'armement en mai 1673³⁸. Le total des dépenses s'éleva à 134 551.11 livres génoises³⁹. Le tableau ci-après met en relief la répartition des différents postes de dépenses :

35. Sur le système des quirats et en général sur les contrats maritimes, voir : Luciana Gatti, *Navi e cantieri...*, op. cit., p. 85-124 ; Gian Domenico Peri, *Il Negotiante*, Venise, Herz, 1673, 3^e partie, p. 26-42 ; Carlo Targa, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Gênes, Scionico, 1692.

36. ADGG, *Archivio Sauli*, n. 1377, 5 avril 1675.

37. ASG, *Conservatori del Mare*, f. 90.

38. Pratiquement au même moment, le vieux navire du capitaine Pietro Bianco, portant également le nom de *Nostra Signora dell'Apparizione e San Pietro*, fit le voyage de Cadix à Caracas, sous le commandement de Francisco Blanco – parent du capitaine cité plus haut – et partit en juin 1673. Archivo General de Indias (désormais AGI), *Contratación*, n. 1, reg. 5.

39. À titre de comparaison, la galère *Vittoria*, armée par la République en 1672 grâce au financement de la famille Sauli, coûta 76 000 livres au total (coque, appareils, artillerie et chiourme). Voir ADGG, *Archivio Sauli*, n. 352, 20 septembre 1672.

*Tableau 1. Répartition des coûts de construction
de la Nostra Signora dell'Apparizione (1672)*

Postes de dépense	Coût en lire de Gênes	Part du coût total (%)
Bois pour la coque et le fardage	31 647.16	23,5
Main-d'œuvre, transports de matériaux et personnes, locations	32 875.4	24,4
Métaux ferreux	12 515.13	9,3
Haubans, amarres et cordage	12 831.19	9,5
Mâts, vergues, poulies	2 528.3	1,8
Voiles	5 827.10	4,3
Canons	17 891.16	13,3
Armes et munitions	6 619.9	5
Dépenses diverses	11 814	8,9
Total	134 551.11	100

Le bois – principalement le chêne, mais également le pin, le hêtre, l'orme et l'olivier – fut acheté auprès de plus de soixante fournisseurs différents, dont certains spécialisés, comme les Torterolo, célèbre famille de scieurs de bois, et d'autres, plus occasionnels, tels ces patrons de barques de Varazze, Cogoletto et Albisola. Les poulies (pour le mouflage) et les clous de diverses sortes furent en revanche acquis auprès de fournisseurs particuliers, comme Agostino Morebaldo et Giovanni Benedetto Isola.

Les coûts de rétribution de la main-d'œuvre absorbaient un peu plus de 13 500 livres: 9 020.14 pour les maîtres charpentiers (en activité, bien que l'on ignore tout de leur nombre exact, entre le 15 décembre 1671 et le 1^{er} mars 1673), et 4 549.9 pour les calfats, qui offrirent leurs services du 12 mars 1672 au 17 mars de l'année suivante. Les « *camalli* » (porteurs), « *boveri* » préposés au transport des bois les plus lourds, les scieurs, et les gardiens trouvaient également à s'employer sur les chantiers. Très nombreux apparaissaient en outre les patrons de petites embarcations affectés à la centralisation sur le chantier de tout le matériel en provenance de divers ports ligures. Le maître d'œuvre Ambrogio Fava reçut, selon la coutume de l'époque, un collier d'or de 4 onces et 31 carats en présent, acquis par Nicolò Cazela pour 300.9 livres. Un poste de dépense spécifique avait trait à l'hospitalité offerte après janvier 1672, à Savone, aux travailleurs originaires d'autres localités: ils se virent confier couchés et logis et furent approvisionnés en nourriture.

Une fois le navire lancé, on remorqua ce dernier dans le port de Savone, où devait se poursuivre l'équipement. Non moins importante se révélait, même s'il s'agissait d'un bateau de commerce, l'acquisition et l'installation des canons. La *Nostra Signora dell'Apparizione* était forte de 40 canons en fer et 14 pierriers de bronze, dont le coût représentait 13,3 % de la dépense totale. L'écrasante majorité des canons en fer furent acquis par Vincenzo Spinola qui, en 1675, comptait au rang des quirataires du même navire. D'autres appartenaient à Giuseppe Grimaldi et Giovanni Giacomo Porrata (correspondant commercial à Cadix de

Francesco Maria Sauli). Tous les pierriers furent en revanche fournis par Giovanni Domenico Spinola.

Les dimensions du navire ne figurent pas dans notre registre, mais celles-ci transparaissent dans une description transmise, pendant la construction, au Magistrat du Nouvel Armement du 16 décembre 1672⁴⁰.

Les sources ne sont pas toujours concordantes et, de fait, dans un inventaire du même navire, établi en 1682, lorsque la *Nostra Signora dell'Apparizione* passa sous le commandement du capitaine Giacomo Maria Viano, on prêtait à celle-ci une longueur de 45 *goe*, soit 33,48 mètres⁴¹. Enfin, si l'on en croit un rapport rédigé par des experts vénitiens en 1687, quand la Sérénissime, aux prises avec la guerre de Morée, loua le navire de Viano, les dimensions étaient les suivantes : longueur de 100 pieds vénitiens (34,7 m), hauteur de 17,5 pieds (6 m) ; l'équipement comprenait 14 pierriers et 40 canons, mais le navire pouvait en supporter jusqu'à 60⁴².

C'était donc là un navire d'une taille inférieure à celle du *San Giovanni Battista*, construit quelques années plus tard par le même Ambrogio Fava et inauguré en 1678. Le nouveau navire de la République mesurait ainsi 49 *goe* de longueur (36,40 m), et 12 mètres de largeur ; sa profondeur atteignait 4,37 mètres et il possédait un « corridor » haut d'1,70 m. Il surclassait également le précédent par son coût. La coque de la *San Giovanni Battista* coûta à elle seule plus de 125 000 liras.

On assista à la fin du xvii^e siècle à une explosion des coûts de construction, à en juger par les dépenses engagées pour la construction du flambant neuf *San Gaetano*, du capitaine Nicolò Campanella, livré en septembre 1703, dont l'actionnaire majeur n'était autre que Domenico Maria Ignazio Sauli, fils du doge Francesco Maria. Le navire fut construit sur la plage de San Pier d'Arena. Bien plus imposant que celui du capitaine Bianchi, son armement comprenait 50 canons et 24 pierriers ; son coût total atteignit les 291 491.17 liras. Nous ignorons tout de l'identité du maître d'œuvre, mais nous pouvons déduire du carnet de comptes relatif à cette construction qu'il consacra au *San Gaetano* 366 journées, rémunérées à hauteur de 5 liras chacune, soit un total de 1 830 liras. Il assista par ailleurs l'achèvement des travaux pendant une centaine de jours encore. Aussi gagna-t-il en tout 2 330 liras. À quoi il convient d'ajouter le présent traditionnel dont on lui fit don, un collier d'or d'une valeur de 900 liras.

40. « Longhezza in carena gova 44 sono palmi 132, larga in coverta prima palmi 22 della prima batteria, portelli undici per banda et uno di mezzo a poppa, che sono n° 12, che in tutto nella prima batteria sono n° 21, aria nel corridore in Santa Barbara parmi 7 2/3, a mezzo parmi 7 et a prova dalle bitte parmi 6, la camera alta parmi 8, il cassero e castello alto parmi 7 di netto d'aria, nel secondo ordine di portelli altri 24, nel terzo ordine, portelli n° 6, che in tutto sono 54 ». ASG, *Antica Finanza*, f. 767, acte n° 30. La *goa* (3 palmes) équivalait à 0,744 m. La palme = 0,24776 m. La canne = 12 palmes = 2,97 m. La livre = 0,317664 kg. Le rouleau = 0,476 kg. Le *rubbo* = 7,941 kg. Le *cantaro* = 47,6 kg.

41. Document joint au « Livre de fabrication », dans ADGG, *Archivio Sauli*, n. 1374.

42. ASV, *Senato Mar*, f. 668, document du 10 avril 1687.

Tableau 2. Coût de la main-d'œuvre pour la construction du navire San Gaetano, capitaine Nicolò Campanella (1703)⁴³

Dépenses en main-d'œuvre engagées pour l'ensemble de la construction du navire	Montant en lires
Pour 590 journées de travail de 12 maîtres charpentiers et ouvriers rémunérés 40 sous chacun	14 160
Pour 456 journées de travail de 4 calfats qui ont secondé la construction, rémunérés 40 sous chacun	3 200
Pour 1 860 journées de travail de calfats rémunérés 40 sous par jour	3 720
Pour 150 « camalli » rémunérés 24 sous la journée chacun	1 080
Pour 6 autres marins rémunérés 24 sous la journée chacun	1 080
Pour 366 journées de travail du maître-d'œuvre rémunéré 5 lires par jour	1 830
Pour le présent (chaîne en or) du maître-d'œuvre	900
Pour 100 journées supplémentaires du maître-d'œuvre rémunéré 5 lires par jour à la fin de la construction	500
Pour 140 journées de travail à 4 menuisiers rémunérés 40 sous par jour	1 120
Total	27 500

Un marché international pour les navires génois : l'utilisation de la Nostra Signora dell'Apparizione

Les navires génois ne répondaient pas uniquement aux besoins de la République. Certains très gros navires génois furent en effet revendus à l'étranger, notamment à Venise. Le Vénitien Stefano de Zuanne de Michel, à la tête des charpentiers navals (*proto dei marangoni*) et qui avait construit divers navires publics pour le compte de la Sérénissime, s'exprimait en ces termes dans son ouvrage intitulé *L'Architettura navale* :

Les Génois fabriquent en général des vaisseaux courts, larges et tassés, bien qu'ils soient d'excellente capacité, et comportent un faible tirant-d'eau. [...] Ils ne sont ni beaux, ni bons, et sont peu confortables⁴⁴.

Dans l'ensemble, pareil jugement se révèle ainsi exact, en dépit du fait que le *proto* vénitien avait écrit ailleurs que les mêmes Génois avaient tendance à faire un usage trop timide du bois et des « métaux ferreux », à quoi s'ajoutaient des décorations et dorures de poupe peu généreuses. En cas de besoin, les Vénitiens cherchaient donc logiquement à Gênes des navires supplémentaires.

La documentation relative à la *Nostra Signora dell'Apparizione* nous permet d'étudier l'utilisation du navire après son lancement, et les différents passages de propriété qui la conduiront à finir ses jours au service de Venise.

Le premier groupe de quirataires, on l'a vu, se composait de 18 individus. Parmi ces associés, figurait ainsi Francesco Maria Sauli qui, en 1673, avait acquis un quirat et demi pour 8409.7.6 lires⁴⁵. L'autre demi-quirat, cédé par la suite à

43. ADGG, *Archivio Sauli*, n. 1383.

44. British Library, *mss. additional*, n. 38655, *L'Architettura navale*, de Stefano de Zuanne de Michel, *vice-proto de marangoni*, Venise, 1686.

45. « 4 juin 1673. Ma participation dans le navire nommé *Nostra Signora dell'Apparizione*, capitaine

Sauli, fut réglé 300 écus (2 235 livres) auprès du capitaine Pietro Bianchi par Pietro Luigi Saluzzo⁴⁶.

Le navire accomplit son voyage inaugural à l'été 1673, transportant une cargaison de riz entre Gênes et Lisbonne. Le 4 mai 1674, Sauli consigna sur son livre-journal les profits rapportés par ce voyage, lesquels équivalaient à 845.6.3 livres. À quoi s'ajoutait qu'au cours de l'année, le futur doge de la République toucha 1 333.13 livres supplémentaires de la vente de l'ancien navire appartenant au capitaine Pietro Bianchi ; il avait trouvé acheteur à Cadix l'année précédente⁴⁷.

En 1674, la traversée débuta le 20 mai, alors que le capitaine Bianchi avait jeté l'ancre au large de Chiavari, où il s'approvisionna en viande de bœuf salée. Après une brève escale livournaise, la *Nostra Signora dell'Apparizione*, sitôt rentrée à Gênes, reprit la route de Cadix et Lisbonne. Le 11 juin, elle se trouvait à Finale pour charger diverses cargaisons d'aliments destinés à la consommation à bord. Le 25 du même mois, elle gagnait Alicante ; le 14 juillet, c'était Cadix, et le 8 août Lisbonne. Cette dernière accueillit le capitaine Bianchi jusqu'au 24 septembre. Voici le bateau de nouveau à Cadix le 26, tandis qu'il atteignit Almeria le 18 octobre, et Alicante le 24. Le 24 novembre, la *Nostra Signora dell'Apparizione* regagna le port de Gênes saine et sauve⁴⁸.

En 1675, le navire se rendit d'abord à Naples d'où il prit la route vers l'Espagne, avec une escale à Ibiza, Carthagène, Alicante et Barcelone, avant de revenir à Gênes. À cette occasion, l'actif fut de 19 345.7 livres⁴⁹. Dans les années qui suivirent, la *Nostra Signora dell'Apparizione* continua à faire la navette entre Gênes, Naples, Palerme et les ports espagnols, avec des pointes occasionnelles à Lisbonne. Entre 1681 et 1682, se produisit une redistribution substantielle des quirataires. Le nouveau commandant – qui possédait également 6 quirats et demi – était Giacomo Maria Viano. Après 1682, année où Francesco Maria Sauli quitta cette association, les traces documentaires relatives au navire, contenues dans le fonds Durazzo Giustiniani, disparaissent.

Nous l'avons cependant retrouvé dans les liasses du Sénat de Venise, lorsque le même navire, du capitaine Viano, fut pris à nolis par la Sérénissime, dans l'imminence d'une nouvelle guerre avec les Turcs⁵⁰. L'attaque française de Gênes retarda

---

Pietro Bianco, qui l'a construit neuf, pour 8 409.7.6 livres, monnaie courante, qui correspond au coût d'un quirat et demi, pour ma part, que le dit capitaine Pietro Bianco a déclaré m'appartenir, le 4 mai passé, par-devant le notaire Giovanni Gerolamo Alfonso, en m'accordant une participation sur ce navire, évalué à 134 551 livres, monnaie courante, réparti en 24 quirats, ce qui fait 5 606.5 livres par quirat, montant pour le dit capitaine Pietro Bianco 8 409.7.6 livres, monnaie courante.» ADGG, *Archivio Sauli*, n. 908, manuel de Francesco Maria Sauli, 1671-1677.

46. ASG, *Notai Antichi*, f. 7981, notaire Giovanni Gerolamo Alfonso, acte du 4 mai 1673.

47. ADGG, *Archivio Sauli*, n. 908, 4 mai 1674 et 12 septembre 1674.

48. ADGG, *Archivio Sauli*, n. 1375, livre-journal des dépenses pour le ravitaillement et les taxes portuaires du navire la *Nostra Signora dell'Apparizione* du capitaine Pietro Bianco (2 janvier 1674 - 7 janvier 1675).

49. ADGG, *Archivio Sauli*, n. 1376, livre-journal des dépenses pour le ravitaillement et les taxes portuaires du navire la *Nostra Signora dell'Apparizione* du capitaine Pietro Bianco (1^{er} mars 1675 - 15 juillet 1675).

50. ASV, *Senato Mar*, f. 651, 29 avril 1684.

son départ d'une année; il se concrétisa finalement en 1686. Le navire placé sous les ordres du capitaine Viano rejoignit ainsi la nouvelle grande Armée vénitienne, de conserve avec d'autres navires génois: la *Nostra Signora del Carmine*, *S. Maria*, *SS. Concezione*, *SS. Annunziata*. En mars 1686, le capitaine Marc'Antonio Caratino (qui trouvera la mort à Nauplie, en Morée), fit l'acquisition de l'ancienne *Capitana* de la République, la *S. Maria*, avec l'intention de la louer aux Vénitiens pour 2 200 ducats. Le consul de la Sérénissime à Gênes la décrivit longue de 120 pieds vénitiens (41,64 m), haute de plus de 14 pieds (4,8 m) et « très confortable », avec une coursive haute de 5 pieds et 2/3 (1,9 m). Excellent voilier, armé de 54 canons en fer, la *S. Maria* nécessitait au moins 100 marins⁵¹. Le 10 avril 1687, deux navires génois entrèrent au service de l'Armée vénitienne: il s'agissait de la *Nostra Signora dell'Apparizione* et de la *Santissima Concezione*, d'une longueur de quille de 108 pieds (37,4 m), large de 28,5 pieds (9,8 m) et haute de 17 pieds (5,9 m); elle disposait de 50 canons⁵².

Au printemps de l'année suivante, les mâts de la *Nostra Signora dell'Apparizione* subirent de considérables dommages, en raison d'une tempête qui s'abattit sur elle dans le Golfe de Lépante, alors que Filippo Viano, fils de Giacomo Maria, en assurait le commandement. L'ultime évocation de ce navire remonte à janvier 1690⁵³. Après cette date, nous ignorons tout du sort de la *Nostra Signora dell'Apparizione*.

Dans les années qui suivirent cependant, la République de Venise loua de nombreux navires génois « pour un usage militaire »: parmi ceux-ci figuraient la *Nostra Signora della Consolazione*, la *Nostra Signora delle Grazie*, la *Santa Chiara* et la *Vittoria*, preuve tangible de la qualité de ces bateaux et signe d'une importante reprise de la construction de grands navires sur les plages ligures⁵⁴, phénomène qui se poursuivit encore au cours du siècle suivant⁵⁵.

Le panorama des constructions navales de Ligurie au XVII^e siècle se révèle ainsi extrêmement éloigné de l'idée véhiculée par les historiens italiens de l'économie, dont les analyses demeurent confuses, car elles ne sont pas étayées par un travail archivistique. À l'inverse, la documentation conservée dans les fonds ligures, ainsi que nous l'avons vu, quoique de manière sommaire, dans les pages qui précèdent, met en relief la manière dont ce secteur s'est constamment adapté aux exigences des clients, dans le sillage des développements technologiques apparus à l'époque dans les chantiers de la Méditerranée et de l'Europe du Nord. En fonction des besoins, les maîtres charpentiers ligures construisirent de petites embarcations pour le cabotage de moyenne et longue distance, des galères pour les diverses escadres de Méditerranée, et de puissants vaisseaux – de 40 à 60 canons – très souvent

51. ASV, *Senato Mar*, f. 656, 24 février 1685; f. 658, 28 juin 1685 et f. 663, 23 mars et document annexe du 20 mars 1686.

52. ASV, *Senato Mar*, f. 668, annexe du 10 avril 1687.

53. ASV, *Senato Mar*, f. 683.

54. ASV, *Senato Mar*, f. 721, 20 mai 1695 et documents annexes. Je tiens à remercier Guido Candiani de m'avoir signalé les documents relatifs à la location des navires ligures par les autorités vénitiennes. Pour une vision générale, je renvoie à ses travaux.

55. Luciana Gatti, *Le navi di Angelo Maria Ratti, «imprenditore» genovese del XVIII secolo*, Gênes, Brigati, 2001.

employés au-delà des Colonnes d'Hercule, en direction de l'Europe septentrionale ou de l'Amérique. L'histoire des grands navires construits en Ligurie dans la seconde moitié du ^{xvi}^e siècle et au ^{xvii}^e siècle semble une piste de recherche très fertile, car elle croise l'histoire plus large du commerce avec l'Empire ottoman, de la traite des esclaves et de la navigation dans l'Atlantique, où il semble que l'on puisse déceler une présence génoise très riche en moyens navals et en hommes, selon les premières enquêtes menées aux Archives des Indes de Séville.

Traduction de Jérémy Guedj

Image 1. Représentation du chantier d'une galère (xviii^e siècle). Détail de la proue

Sur autorisation du Ministero per i Beni e le Attività Culturali.
Archivio di Stato di Bologna, Archivio Pallavicini, série XII, dessins et cartes
 (autorisation n° 1002 du 19 mars 2012).

Image 2. Plan horizontal d'une galère (XVIII^e siècle). Détail de la proue

Sur autorisation du Ministero per i Beni e le Attività Culturali.
Archivio di Stato di Bologna, Archivio Pallavicini, série XII, dessins et cartes
 (autorisation n° 1002 du 19 mars 2012).

Image 3. Représentation d'un vaisseau (XVII^e siècle)

Archivio di Stato di Genova, Archivio Segreto, Maritimarum, f. 1666
 (autorisation de l'Archivio di Stato di Genova, n° 4/12 du 16 mars 2012).

Appendice 1

Commandes de galères construites à Gênes

Date	Nombre de galères	Donneur d'ordre	Prix	Fonds
21 avril 1604	1	État pontifical	-	B.C.B., mr. IV.2.2., <i>Leges della Repubblica</i> , 1603-1607
25 juin 1609	3	Royaume de Sicile	-	B.C.B., mr. IV.2.3, <i>Leges della Repubblica</i> , 1608-1612
11 avril 1611	2	-	-	B.C.B., mr. IV. 2.3, <i>Leges della Repubblica</i> , 1608-1612
30 décembre 1613	2	-	-	B.C.B., mr. IV.2.4, <i>Leges della Repubblica</i> , 1613-1616
19 janvier 1615	1	-	-	B.C.B., mr. IV.2.4, <i>Leges della Repubblica</i> , 1613-1616
7 janvier 1624	4	-	-	B.C.B., mr. IV.2.5, <i>Leges della Repubblica</i> , 1616-1624
17 avril 1624	1	(S. Carlo) Nicolò Spinola du feu Vincenzo pour le compte du Pape	-	B.C.B., mr. IV.2.6, <i>Leges della Repubblica</i> , 1624-1626
7-18 juin 1624	1	(S. Ignazio) pour l'État pontifical	-	B.C.B., mr. IV.2.6, <i>Leges della Repubblica</i> , 1624-1626
20 novembre 1626	1	(Santa Apollonia) à Gregorio Spinola du feu Gerolamo	-	B.C.B., mr. IV.2.7, <i>Leges della Repubblica</i> , 1626-1629
1629	1	(coque San Giuseppe), Royaume de Sicile	-	B.C.B., mr. IV.2.7, <i>Leges della Repubblica</i> , 1626-1629
12 février 1632	3	-	-	B.C.B., mr. IV.2.9, <i>Leges della Repubblica</i> , 1632-1635
8 mars 1634	1	-	-	B.C.B., mr. IV.2.9, <i>Leges della Repubblica</i> , 1632-1635
21 août 1635	1	-	-	B.C.B., mr. IV.2.10, <i>Leges della Repubblica</i> , 1636-1639
23 mars 1637	1	(Santa Caterina) à Stefano Doria du feu Marco	15 000 liras	B.C.B., mr. IV.2.10, <i>Leges della Repubblica</i> , 1636-1639
12-27 avril 1637	1	À Gregorio Spinola	15.000 liras	B.C.B., mr. IV.2.10, <i>Leges della Repubblica</i> , 1636-1639
12-23-27 août 1639	1	(San Basilio) à Principe Doria	5 025 pièces de 8 réaux, soit 20 100 liras (une pièce valait 4 liras).	B.C.B., mr. IV.2.10, <i>Leges della Repubblica</i> , 1636-1639
8 juin 1640	1	(S. Giovanna) à Francesco Centurione pour le compte du pape	5 100 pièces de 8 réaux	B.C.B., m.r. IV.2.11, <i>Leges della Repubblica</i> , 1638-1644
31 janvier 1641	4	(SS. Trinità, S. Stefano, S. Alessandro e S. Francesco da Paola) à Stefano Doria pour le compte de Cornelio Spinola, consul à Naples	20 600 pièces de 8 réaux (5 150 par bateau)	B.C.B., m.r. IV.2.11, <i>Leges della Repubblica</i> , 1638-1644
11 août 1643	1	État pontifical	-	B.C.B., m.r. IV.2.11, <i>Leges della Repubblica</i> , 1638-1644
24 octobre 1645	2	-	-	B.C.B., mr. IV.2.12, <i>Leges della Repubblica</i> , 1645-1652

31 janvier, 6-25 avril 1647	1	Capitaine des galères de France	-	B.C.B., mr. IV.2.12, <i>Leges della Repubblica</i> , 1645-1652
17 mai 1649	1	Gio. Raffaele Lomellini pour le compte du Pape	27 500 livres	B.C.B., mr. IV.2.12, <i>Leges della Repubblica</i> , 1645-1652
13 février 1651	2	Gio. Raffaele Lomellini pour le compte du Pape	10 300 pièces de 8 réaux	B.C.B., mr. IV.2.13, <i>Leges della Repubblica</i> , 1650-1659
26 mai 1651	3	Paolo Francesco Doria pour le compte du roi d'Espagne	-	B.C.B., mr. IV.2.12, <i>Leges della Repubblica</i> , 1645-1652
16 mars 1652	1	Filippo Pallavicini du feu Luca <i>asentista</i> pour l' <i>asiento</i> de Gio. Luca	5 150 pièces de 8 réaux	B.C.B., mr. IV.2.12, <i>Leges della Repubblica</i> , 1645-1652
1 septembre 1655	2	Roi d'Espagne	-	B.C.B., mr. IV. 2. 13, <i>Leges della Repubblica</i> , 1650-1659
1 septembre 1655	2	Duc de Tursi	-	B.C.B., mr. IV. 2. 13, <i>Leges della Repubblica</i> , 1650-1659
31 janvier 1656	1	État pontifical	-	B.C.B., mr. IV. 2. 13, <i>Leges della Repubblica</i> , 1650-1659
10 mars 1656	3	Gio. Luca Spinola <i>asentista</i>	-	B.C.B., mr. IV. 2. 13, <i>Leges della Repubblica</i> , 1650-1659
21 février 1657	1	Paolo Francesco Doria <i>asentista</i>	-	B.C.B., mr. IV. 2. 13, <i>Leges della Repubblica</i> , 1650-1659
29 avril-6 mai 1658	2	Galères <i>S. Maria</i> et <i>S. Siro</i> du Nouvel Armement construites par Gio. Agostino Solinerio	-	B.C.B., mr. IV. 2. 13, <i>Leges della Repubblica</i> , 1650-1659
17 décembre 1658	2	Paolo Franzone pour le compte du Pape	-	B.C.B., mr. IV. 2. 13, <i>Leges della Repubblica</i> , 1650-1659
5 mars 1660	2	1 pour Naples et 1 pour la Sardaigne	-	B.C.B., mr. IV. 2. 14, <i>Leges della Repubblica</i> , 1660-1670
9 janvier 1662	2	Gio. Luca Spinola pour le roi d'Espagne	-	B.C.B., mr. IV. 2. 14, <i>Leges della Repubblica</i> , 1660-1670
21 avril 1670	1	Princesse d'Avelli, épouse du duc de Tursi	-	B.C.B., mr. IV. 2. 15, <i>Leges della Repubblica</i> , 1670-1680
10 septembre 1674	1	Roi d'Angleterre	Donation	B.C.B., mr. IV. 2. 15, <i>Leges della Repubblica</i> , 1670-1680
13 décembre 1677	2	Roi d'Espagne	-	B.C.B., mr. IV. 2. 15, <i>Leges della Repubblica</i> , 1670-1680
6 mars 1684	3	-	-	B.C.B., mr. IV. 2. 16, <i>Leges della Repubblica</i> , 1680-1692
27 février 1685	4	-	-	B.C.B., mr. IV. 2. 16, <i>Leges della Repubblica</i> , 1680-1692
8 mars et 22 avril 1690	1	Gio. Domenico Spinola <i>asentista</i>	-	B.C.B., mr. IV. 2. 16, <i>Leges della Repubblica</i> , 1680-1692
mai 1691	1	-	-	B.C.B., mr. IV. 2. 16, <i>Leges della Repubblica</i> , 1680-1692
23 décembre 1693	1	Fidéicommis de Gio. Maria Doria	-	B.C.B., mr. IV. 2. 17, <i>Leges della Repubblica</i> , 1692-1711
13 août 1700	1	Frà Nicolò Bonaventura Lomellini, chevalier de Malte	-	B.C.B., mr. IV. 2. 17, <i>Leges della Repubblica</i> , 1692-1711
11 mars 1702	1	-	-	B.C.B., mr. IV. 2. 17, <i>Leges della Repubblica</i> , 1692-1711
8 février 1713	2	Duc de Tursi	-	B.C.B., mr. IV. 2. 18, <i>Leges della Repubblica</i> , 1711-1721