
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 21/1 (1994)

DOI: 10.11588/fr.1994.1.58850

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

W. Stürner n'a pas oublié que Frédéric était l'héritier de deux grandes dynasties: les Staufen et les Hauteville. La couverture interne du livre le rappelle, par les tableaux généalogiques heureusement présentés en tête comme en fin de l'édition. L'auteur a cru bon de rappeler d'emblée tout l'héritage que devait assumer Frédéric, en rappelant dans les premières pages l'œuvre de ses ancêtres, Frédéric Barberousse et Henri VI, Roger II de Sicile et ses successeurs. S'appuyant sur une bibliographie très large, il dresse ainsi un bilan fort utile de ce qui ne pouvait manquer de conditionner le règne de Frédéric. Tout au plus faut-il rappeler que par-delà les grands souverains allemands et siciliens ne soit pas présenté un chapitre sur l'idéologie impériale et les problèmes qui en découlent face aux prétentions d'une papauté de plus en plus sûre d'elle-même. Il ne faut pas oublier qu'une grande partie du règne de Frédéric est conditionnée par le conflit qui l'oppose après 1220 à Grégoire IX puis à Innocent IV.

La moisson d'informations offerte par l'ouvrage de W. Stürner n'en est pas moins importante et mérite considération. Elle tend parfois par sa richesse à faire oublier la figure du grand souverain qui affirme très tôt sa personnalité. Certes, il lui aurait été impossible de conquérir la couronne allemande sans un cercle dévoué de seigneurs et princes laïcs et ecclésiastiques. Les ralliements suscités par Frédéric au lendemain de Bouvines sont fort bien dessinés par l'auteur, qui dresse aux p. 198–218 un excellent tableau des conseillers et des auxiliaires du souverain, où fort justement, ne sont pas oubliés les ministériaux. Sans doute aurait-il été judicieux d'interrompre le récit en certains moments cruciaux pour mieux caractériser ce qui dans la personne et l'action du souverain fut alors déterminant pour son succès. Un portrait du futur empereur s'en serait dégagé, qui aurait fait apparaître progressivement les traits principaux du personnage. Non que certains points ne soient utiles, quant aux aspects administratifs par exemple et aux hommes qui comme Gérard de Sinzig ou Wolfelin de Haguenau ont eu leur place dans l'histoire du règne. Et l'on saura gré à l'auteur d'avoir su montrer que si Frédéric n'a pas été hostile aux villes, comme il a été très souvent écrit, il entendait cependant qu'elles ne puissent porter atteinte ni à l'autorité royale ni à celle des seigneurs voisins. Elles sont prioritairement pour le souverain des centres administratifs et militaires, et s'il encourage le développement de leurs activités commerciales et industrielles, il ne le conçoit que dans un but de revenu financier pour l'Etat.

Il faut certes attendre le second volume pour mieux juger des capacités de l'auteur à donner un portrait complet du souverain. Tel que se présente le premier ouvrage, avec ses qualités et ses quelques insuffisances, il convient de reconnaître qu'il s'agit là d'une œuvre d'érudition de grande qualité, qui vient renouveler ou compléter sous bien des aspects des ouvrages comme ceux de Th. C. Van Cleve (T. C. Van Cleve, *The Emperor Frederik II of Hohenstaufen. Immutator mundi*, Oxford 1972) ou de D. Abulafia, sans atteindre la profondeur de celui d'E. Kantorowicz. L'illustration, tirée de divers manuscrits, une riche bibliographie, un index des noms de personnes et de lieux accompagnent ce livre dont est attendue avec impatience la seconde partie.

Pierre RACINE, Strasbourg

Thomas SZABÓ, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna (Editrice CLUEB) 1992, 340 p. (Biblioteca di storia urbana medievale, 6).

»L'histoire routière de l'Europe avant le XVIII^e siècle reste encore presque toute à écrire«: cette phrase de Marc Bloch, rappelée par Thomas Szabó, est un peu moins vraie après la publication de son livre (elle l'était à vrai dire déjà moins que lorsqu'écrivait M. Bloch, grâce à plusieurs ouvrages collectifs qui ont abordé le sujet ces dernières années). En rassemblant neuf articles (1975–1991) et en les faisant précéder d'un texte inédit, l'auteur a fait notablement progresser notre connaissance du réseau routier médiéval, sans se limiter exclusivement à l'Italie communale comme l'annonce le titre. L'exposé se développe, selon les chapitres, sur

trois plans géographiques que de nombreux passages de synthèse confrontent entre eux: la Toscane (chap. V à IX), l'Italie des communes (chap. II-IV et X), les grands États d'Occident: Empire germanique, France, Angleterre (chap. I). Ces trois champs concentriques reflètent aussi trois étapes de la réflexion de l'auteur, commencée un peu avant 1975 dans les archives toscanes et progressivement mûrie en s'élargissant à d'autres régions italiennes, jusqu'à prendre en compte aujourd'hui, avec le chapitre I, l'histoire routière de l'ensemble de l'Occident médiéval.

Th. Szabó se trouvait au début de ses recherches dans une position un peu inconfortable: le sujet qu'il abordait avait donné lieu en 1938 à un petit livre devenu assez fameux sans avoir été vraiment discuté: »Una rivoluzione stradale del Dugento«, de Johan Plesner (réédité en 1979 par les éditions Francesco Papafava, Florence). De ce livre, Szabó retient l'idée-clef de »révolution routière«, accomplie par les communes italiennes; Plesner l'avait exprimée à propos du cas florentin, Szabó la confirme pour le reste de la Toscane, particulièrement les territoires de Sienne et de Pistoia, qui donnent lieu à des chapitres monographiques. Mais ses vastes dépouillements d'archives l'amènent à une critique serrée de certaines thèses aventureuses de Plesner: celui-ci pensait que l'entretien des routes avait été assuré, de la basse Antiquité au début du Moyen Age, par des »circonscriptions routières« à caractère public dont les circonscriptions religieuses, les *pievi*, auraient hérité la fonction. Szabó conclut au contraire que ces »circonscriptions routières« n'ont jamais réellement existé, et que les *pievi* n'ont acquis qu'à l'époque communale, et pas partout ni pour bien longtemps, un certain rôle dans l'entretien de la voirie; cette fonction n'était d'ailleurs que l'une des tâches dont la commune urbaine s'était déchargée sur ces organismes religieux. L'auteur montre aussi combien sont erronées les reconstitutions du réseau routier antique qu'a opérées Plesner, de même que son idée que presque toutes les *pievi* sont très anciennes et sont dès leur origine nettement constituées en organismes territoriaux bien délimités, ou encore sa vision de très vastes marécages qui auraient occupé les vallées toscanes jusqu'à l'époque communale.

Reste la »révolution routière« qui est, elle, un phénomène historique bien réel, et qui court comme un fil conducteur à travers le livre de Szabó. La documentation qu'il a puisée dans des sources extrêmement variées lui permet de se livrer à une convaincante critique de la théorie de la continuité dans le domaine routier: les tracés des routes et les modalités juridiques de leur entretien (et de celui de ponts, auquel le livre s'attache longuement) se sont beaucoup modifiés entre le V^e siècle et le XII^e, le caractère public disparaissant presque entièrement après l'époque carolingienne. Les États des XII^e-XIII^e siècles héritent d'un réseau qui ne rappelle plus guère celui de Rome, et dont seules des initiatives locales, plus ou moins privées, assurent bien sommairement l'entretien. Les communes italiennes sont les premières à s'engager dans le vaste travail qui va rendre à nouveau la circulation aisée et sûre; elles y sont poussées par la pression des marchands, utilisateurs exigeants et influents, et sont amenées à créer toute une administration spécialisée dont l'auteur reconstitue les rouages dans différentes villes. La »révolution routière« se révèle ainsi, au fil des analyses, comme un des progrès décisifs qui ont permis le décollage de l'économie médiévale; et elle apparaît aussi comme un des phénomènes dans lesquels s'observe le plus directement la genèse de l'État moderne, que ce soit dans la France de Beaumanoir (et même déjà dans celle de Philippe Auguste), l'Angleterre d'Edouard I^{er} ou, plus discrètement, l'Empire de la même époque.

L'ouvrage comprend deux chapitres sur des sujets un peu différents, mais eux aussi inspirés par la thématique de la route et du voyage, et fondés sur les mêmes méthodes. L'un porte sur ce que quelques historiens ont appelé »politique des cols« des Hohenstaufen; l'auteur montre, à l'issue d'une de ces minutieuses revues documentaires dans lesquelles il excelle, qu'il s'agit d'une expression inadéquate: s'il y a eu une stratégie alpine des empereurs, elle n'a pas visé les cols, mais les »cluses« des vallées, plus faciles à contrôler. Quant au dernier chapitre, il étudie les formes d'hospitalité offertes aux voyageurs entre le VII^e et le XIV^e siècle, dans lesquelles succède à la prédominance des initiatives pieuses du type des *xenodochia*, celle des auberges à

but commercial. Ici encore se révèle cette qualité que l'on retrouve dans l'ensemble de l'ouvrage: la maîtrise d'un vaste champ documentaire et l'art de distinguer ce qui est innovation de ce qui est continuité, dans des matières et à des époques où cet exercice est souvent bien difficile.

François MENANT, Rennes

Viabilità e legislazione di uno stato cittadino del Duecento. Lo statuto dei Viari di Siena, a cura di Donatella CIAMPOLI et Thomas SZABÓ, premessa di Mario ASCHERI, Siena (Edizioni Cantagalli) 1992, 311 p. (Accademia senese degli intronati. Monografie di storia e letteratura senese, 11).

Sienne a connu au Moyen Age une brillante période d'essor économique au XIII^e siècle, lorsque rayonnaient sur les grands marchés internationaux ses banquiers et marchands. A la différence des grands ports de Gênes, Pise ou Venise, les marchands siennois, éloignés de la mer, ne bénéficiaient pas de conditions très favorables pour participer au grand trafic international. La ville était fort à l'écart des grands «emporium» méditerranéens par lesquels passaient les grands échanges commerciaux du temps. Elle n'en a pas moins bénéficié de sa position sur la «via francigena» et tout son développement a reposé prioritairement sur les routes terrestres. Il appartenait au gouvernement communal de prendre en main l'organisation de la circulation terrestre sur le contado, afin d'y assurer au mieux la protection des voyageurs, commerçants et pèlerins, tant pour leurs biens que pour leur personne.

L'exemple de Sienne n'est d'ailleurs pas unique dans la péninsule. La soumission du contado par les gouvernements communaux sousentendait une politique de contrôle étroit des routes qui le desservaient. De cet intérêt porté aux routes du contado font foi les Statuts urbains ou les Statuts des Marchands, où abondent les rubriques ordonnant aux consuls et podestats de veiller à la surveillance, à l'entretien et à la protection des routes. C'est dans ce cadre que s'inscrit le statut des «viari di Siena». Il s'agit là d'un statut particulier, qui, dans le cas présent, a été détaché des statuts urbains, où sont définies les compétences de ceux qui avaient en charge les problèmes de circulation sur le territoire communal. Il était important pour les chercheurs de pouvoir disposer d'une édition d'un tel statut, à partir de laquelle puissent être mis en évidence tant la politique routière du gouvernement communal que les aspects institutionnels liés à l'administration du contado.

La publication d'un tel statut a été confiée à deux chercheurs particulièrement qualifiés. Donatella Ciampoli, paléographe, s'est ainsi chargée de la direction de la transcription du texte, aidée de S. Epstein et M. Ginatempo, tandis que Th. Szabó, grand spécialiste de l'histoire des routes¹, en donne un commentaire où il dégage magistralement les caractères essentiels de la circulation sur le territoire du contado siennois à la lueur du statut présent. La préface de M. Ascheri, historien siennois du droit, trace les lignes générales des problèmes institutionnels soulevés par le statut.

D. Ciampoli est partie d'un codex de 94 «carte», dont l'écriture provient de diverses mains. Elle donne en tête de la transcription les règles essentielles observées pour l'édition, en rappelant les signes et types d'écriture auxquels ont été affrontés les éditeurs. Elle décrit l'état de conservation actuel du manuscrit, comme les diverses parties de sa composition. Toute la transcription répond aux normes traditionnelles des éditions de textes italiennes, émanées notamment de l'Istituto italiano per il medioevo. Les éditeurs signalent en notes les graphies du texte qui ont été corrigées pour l'édition. C'est là une qualité précieuse que la fidélité manifestée au texte original. Il n'en reste pas moins que bien des termes techniques rencontrés dans le texte auraient mérité certaines explications; un glossaire aurait été le bienvenu.

1 Notons que Th. SZABÓ vient de publier un recueil de ses essais: *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologne 1992 (Biblioteca di storia urbana medievale, diretta de A.I. PINI, n° 6).