



HAL
open science

”Que Dieu les engloutisse!” Les réactions des milieux marchands italiens face à la guerre de course et à la piraterie en Méditerranée (fin XIVE-début XVe siècle)

Ingrid Houssaye Michienzi

► To cite this version:

Ingrid Houssaye Michienzi. ”Que Dieu les engloutisse!” Les réactions des milieux marchands italiens face à la guerre de course et à la piraterie en Méditerranée (fin XIVE-début XVe siècle). Michèle Battesti. La piraterie au fil de l’Histoire. Un défi pour l’État, Publications de la Sorbonne, pp.299-311, 2014. hal-02386385

HAL Id: hal-02386385

<https://hal.science/hal-02386385>

Submitted on 20 Sep 2021

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.

« QUE DIEU LES ENGLOUTISSE¹ ! »
LES RÉACTIONS DES MILIEUX MARCHANDS ITALIENS FACE
À LA GUERRE DE COURSE ET À LA PIRATERIE
EN MÉDITERRANÉE (FIN XIV^e-DÉBUT XV^e SIÈCLE)

Ingrid Houssaye Michienzi

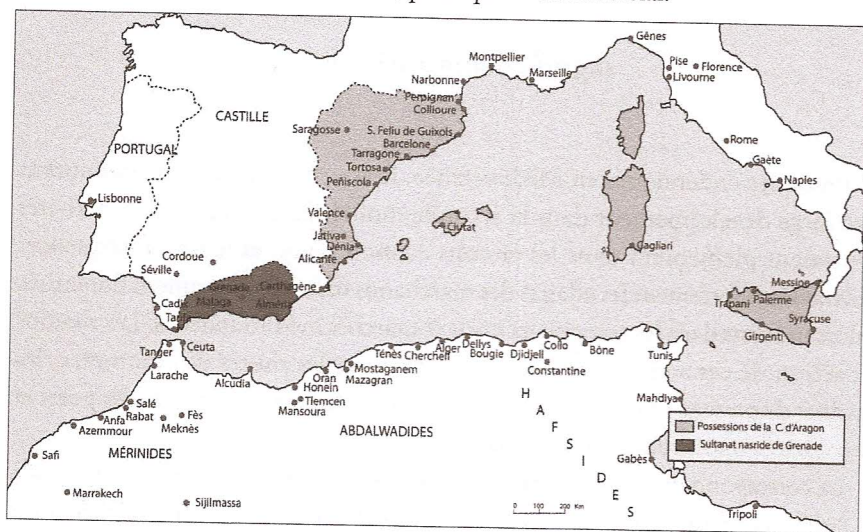
Pratiques endémiques en Méditerranée, la course et la piraterie connurent un large développement dans la seconde moitié du XIV^e siècle. Ces activités entraient pleinement dans les circuits économiques, et leurs conséquences entraient fortement les affaires des marchands italiens, notamment florentins, alors présents dans les principaux ports et marchés méditerranéens. Les champs d'action de ces activités étaient représentés par les routes de commerce, les points de passage obligés comme le détroit de Gibraltar, les abords des ports et les espaces maritimes proches de la côte.

La correspondance de marchands florentins, notamment celle issue du fonds Datini des archives de Prato en Toscane, révèle un climat général d'insécurité. Dans le but de souligner les réactions que de tels événements suscitaient au sein des compagnies de commerce, nous utiliserons essentiellement la correspondance de marchands établis dans l'île de Majorque, alors plate-forme commerciale de premier ordre et nœud central de communication en Méditerranée occidentale. Escalade des principales lignes de navigation parcourant la Méditerranée et l'Atlantique, l'île Baléare constitue en effet un observatoire privilégié².

D'après leurs lettres, les marchands devaient faire face à deux principaux types d'action : la guerre de course entre chrétiens et musulmans, et celle entre puissances chrétiennes liée aux inimitiés entre États³. La course entre chrétiens et musulmans

- 1 Archivio di Stato di Prato (désormais ASPo), fonds Datini (désormais D.) 1059, 420800, lettre Bruges-Majorque, comp. Ricciardo degli Alberti à Ambrogio di Rocchi, 25 août 1395 : « Dio il profondo lui e tutti gl'altri che vanno per malfare ! Che ben'è oggi il mondo pien di ladri, è di gran pericolo il navigare ! »
- 2 David Abulafia, *A Mediterranean Emporium. The Catalan Kingdom of Majorca*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.
- 3 Ces deux principaux dangers sont évoqués par exemple dans ASPo, D. 1084, 521034, lettre Bruges-Ibiza, comp. Diamante et Altobianco degli Alberti à Giovanni di Gennaio, 11 août 1400, au sujet de marchandises : « E se p(e)ricolo vi fosse di corsali o di mori, le tieni tanto costi che tu lle possa mandare sicuramente. »

était une forme de violence sur mer spécifiquement méditerranéenne, aux confins de la piraterie, effectuée la plupart du temps sous prétexte de guerre sainte. La guerre de course entre chrétiens était quant à elle un mode de belligérance associant l'État et des armateurs privés aux coûts et aux profits de la guerre sur mer. Quand les corsaires barbaresques cherchaient à effectuer des coups de main rapides dans le but de constituer un butin fait de biens et de captifs, les corsaires chrétiens cherchaient à causer le plus de dommages économiques possible à leurs rivaux, qui l'étaient à double niveau, politique et commercial.



Carte 1. La Méditerranée occidentale à la fin du XIV^e et au début du XV^e siècle

Dans les sources, il n'y a pas de véritable distinction dans la narration des faits entre ces deux types de course. Il n'est jamais fait référence à des pirates, mais bien toujours à des corsaires ou à des Maures. Les imprécations sont également identiques, dirigées à la fois contre les auteurs des actes ou bien contre les autorités qui permettaient leurs actions. Des expressions telles que « Dieu les engloutisse ! » sont dirigées à la fois contre les chrétiens et contre les musulmans. Et nous ne rencontrons aucune référence liée à la foi ou à la guerre sainte. Néanmoins, au-delà des réactions immédiates de narration des événements, ces deux types d'activités corsaires suscitaient des réponses différentes dans les milieux d'affaires florentins, liées à la fois aux risques encourus, aux préjudices subis et au cadre juridique. Il convient tout d'abord de préciser que le contexte florentin était bien particulier puisque l'État florentin ne disposait alors d'aucune flotte, d'aucun accès direct à la mer et d'aucune représentation diplomatique officielle en Méditerranée⁴.

4 La situation changea radicalement en 1421 lorsque l'État florentin acheta les ports de Livourne et de Porto Pisano en Toscane, et envoya de suite deux ambassades importantes en Méditerranée, à Tunis et à Alexandrie. Florence devint une puissance

Au Maghreb, et notamment au Maghreb oriental sous les longs règnes des souverains hafsides Abû al-Abbas et Abû Faris, une recrudescence d'activité maritime vit le jour, principalement sous la forme d'opérations de course affectant les échanges et les relations avec les chrétiens. Le noyau dur se trouvait alors autour de Bougie et de Bône, d'où partaient la plupart des embarcations signalées dans leurs lettres par les agents de la compagnie Datini à Majorque⁵.

Ces opérations, dont les causes n'étaient pas seulement motivées par des facteurs religieux, représentaient une réelle opportunité économique : le butin et les prisonniers apparaissaient comme les raisons fondamentales de tels agissements. De nombreuses lettres rédigées au Maghreb ou à Majorque mentionnent des embarcations prêtes à attaquer. En 1400, Giovanni di Bartolo avertit de Tunis les compagnies florentines de la présence d'au moins huit fustes armées entre Bône et Bougie devant prendre la route de Tripoli⁶. De telles références concernent également les côtes occidentales du Maghreb.

Les risques étaient réels et la perte des marchandises embarquées, une conséquence inéluctable. Le 23 juillet 1407, une nef vénitienne remplie de 400 jarres d'huile destinées au marché d'Alexandrie fut pillée dans le port de Tunis⁷. Ces actions sont le reflet d'une situation de tensions permanentes, et les lettres marchandes regorgent d'informations à ce sujet. Les multiples références à des flottes maghrébines concernent toujours des actes de malveillance et jamais le transport de marchandises.

Les risques encourus par les marchands étaient très importants dans le cadre de la guerre de course entre chrétiens et musulmans, car en plus de leurs biens, leur personne pouvait également être atteinte. Le directeur de la compagnie Datini de Valence risqua la capture en 1395⁸. D'autres n'eurent pas la chance d'y échapper et nous trouvons l'écho dans le fonds Datini de l'appel au secours de captifs toscans, souvent des marchands, tombés aux mains de musulmans et demandant de l'aide pour le paiement de leur rançon.

maritime et établit ses propres lignes de navigation. Au sujet des galées florentines : Michael E. Mallett, *The Florentine Galleys in the fifteenth century*, Oxford, Clarendon Press, 1967.

5 ASPo, D. 666, 106991, lettre Majorque-Florence, Antonio di Filippo Lorini à Francesco Datini et Stoldo di Lorenzo, 27 août 1392 : « *Q(u)i è nuove che a Bona e a Bugia armano e saran(n) o da 20 i(n) 25 fuste di remi e faran(n)o dan(n)o assai se no(n) vi si p(r)ovede. »*

6 ASPo, D. 704, 10172, lettre Tunis-Florence, Giovanni di Bartolo à Manno d'Albizo degli Agli, 24 février 1400.

7 ASPo, D. 1076, 121237, lettre Tunis-Majorque, Antonio di Simone Fauglia à comp. Datini et Cristofano di Bartolo, 27 juillet 1407.

8 ASPo, D. 886, 114659, lettre Majorque-Barcelone, Nofri di Bonaccorso à comp. Datini et Luca del Sera, 01 mai 1395.

En 1384, Giovanni di Bartolo embarqua en Sicile afin de se rendre à Gaète pour effectuer une opération commerciale sur du blé. Au large de l'île d'Ustica, au nord de Palerme, son navire fut attaqué par une galée et une galiote de Maures. Après la bataille, ils furent tous capturés, emmenés à Bône et vendus. Il mit trois ans à récupérer la somme nécessaire au paiement de sa rançon qui se montait à 500 doublons⁹. Les captifs participaient ainsi à leur propre rachat. Les réseaux de rachat étaient effectués sur un fonds de relation de parenté, mais la solidarité entre chrétiens était de mise.

† A dì 13 di lugl[i]o 1404.

A voi, merchanti fiorentini, Iacopo di Giovanni Franceschi vi si rachomanda. In chaso mi voleste dare aiuto e rychatto io verei chostà i(n) vostro podere e starei chon voi quello. Che a voi piacesse iscrivere a Pisa a la mia chasa, e apresso a mio maestro lo quale si chiama Giovanni Asopardo, ed è chonsulo de lli chatalani in Pisa. Ché si tosto chome lui sapesse che voi m'aveste richattato e che io fussi chostà chon voi, vi rimette la quantità de lo mio, chostà o dove voleste. Farebe a lo vostro chomandamento. E farestene grande s(er)vigio a lui, e maggiore a me, che sono i(n) podere de lo pigiore chane di Barbaria. Chiamasi p(er) nome Fideli, e fu già chattivo in Maioricha, à dimandami di richatto dobre 150. Penso che p(er) alchuna cosa, me no[n] anchormi lasserebe andare. Se no[n] mi volete dare richatto, preghovi che ne scriviate a Pisa a Giovanni Asopardo, o a Ba[r]selona a Iachopo di Paghanello di Pisa, che ne scriva a Pisa al detto Giovanni. Altro no(n) dicho. Idio vi ghuardi !

Per lo vostro Iachopo di Giovanni Franceschi vi si racchomanda.

P(re)ghovi che date richapito a queste lettere.

(ASPo, D. 1076, 424349, lettre Dellys-Majorque, Iacopo di Giovanni Franceschi à Cristofano di Bartolo, 13 juillet 1404.)

Les réactions face à cette menace prenaient fréquemment un tournant belliqueux auquel les marchands florentins participaient financièrement. Le danger semblait en effet important, à la hauteur des moyens de riposte mis en œuvre. Des repréailles chrétiennes collectives contre les pirates d'Ifriqiya, organisées par les Génois, entraînèrent le pillage de Djerba et de Gozo en 1388-1389, puis l'expédition génoise contre Mahdia un an plus tard qui se solda par un échec. En octobre 1392 se préparait une attaque maure contre l'île de Majorque. La nouvelle était parvenue dans l'île et des dispositions furent prises

9 Domenico Ventura, « Cronaca di un riscatto. Dalle lettere di Giovanni Carocci, mercante pisano "schiavo" in Tunisi (1384-1387) », *Ricerche Storiche*, a. XII, n° 1, 1992, p. 3-20.

pour envoyer une flotte à leur rencontre. Chacun participa à la hauteur de 25, 50 ou 100 réaux, pour armer cinq galères, deux galiotes et deux lignes. Ils attendaient la flotte musulmane à 25 miles de distance de l'île¹⁰.

De tels actes donnaient également lieu à des missions diplomatiques envoyées directement auprès des autorités concernées. Trois heures avant le lever du jour, une nuit de juillet 1392, arrivèrent dans le port de Ciutat de Mallorca deux galées, deux galiotes et un ligne de Maures partis de Bône. Leurs occupants prirent trois bâtiments dans le plus grand silence et sans violence : un navire neuf, un autre prêt à se rendre en Afrique et une embarcation castillane qu'ils enflammèrent, car elle ne disposait pas de voiles, emportant avec eux un butin d'une valeur de 60 000 réaux. La réaction immédiate fut celle de poursuivre les assaillants. Les Majorquins armèrent trois navires, mais cette opération se solda par un échec : les Maures fuirent. Tous les marchands qui possédaient des biens à bord de l'un de ces bâtiments se concertèrent et décidèrent l'envoi d'une embarcation avec à son bord un homme familier des coutumes locales pour négocier la rançon des marchandises auprès du souverain de Bône. Celle-ci s'éleva à 10 250 doublons qu'il fallut payer en argent et en draps florentins¹¹. Les documents liés à ces actes de course attestent ainsi d'une implication directe des souverains maghrébins.

Les activités belliqueuses allaient dans les deux sens. Les attaquants n'étaient pas toujours musulmans. Ainsi, en juin 1395, Ambrogio di Rocchi, facteur de la compagnie Datini de Majorque, annonce la prise par Arnau Aymar d'une embarcation de Maures qui se rendait d'Alexandrie à Tunis, riche de biens pour un montant de 40 000 doublons et de 49 Maures¹². Ce corsaire majorquin¹³, un mois plus tard, vendit dans l'île de Majorque le butin d'une autre expédition pour un montant de 4 000 livres. L'intervention directe du souverain fut également de mise, car en juillet de cette même année, le sultan mérinide séquestra toutes les marchandises apportées par un navigateur majorquin afin d'obtenir satisfaction de la prise d'une embarcation de Maures survenue peu auparavant¹⁴.

10 ASPo, D. 530, 301360, lettre Majorque-Pise, comp. Antonio di Filippo Lorini à comp. Datini et Manno d'Albizo degli Agli, 23 octobre 1392.

11 ASPo, D. 778, 513796, lettre Majorque-Gênes, com. Antonio di Filippo Lorini à Francesco Datini et Andrea di Bonanno, 31 juillet 1392.

12 ASPo, D. 886, 113452, lettre Majorque-Barcelone, Ambrogio di Rocchi à comp. Datini et Luca del Sera, 6 juin 1395.

13 Maria Teresa Ferrer I Mallol, « Arnau Aymar, capità y corsari de Mallorca (segles XIV-XV) », dans Pinuccia Franca Simbula, *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari, Edizioni dell'Istituto sui rapporti italo-iberici, 1993, p. 157-205.

14 ASPo, D. 666, 407533, lettre Majorque-Florence, Ambrogio di Rocchi à comp. Datini et Stoldo di Lorenzo, 29 juillet 1395.

Les négociations diplomatiques étaient véritablement le seul recours face à de telles exactions. Les traités de paix et de commerce, obtenus par le biais de tractations, d'ambassades et de réglementations réciproquement acceptées, étaient des accords commerciaux d'une importance capitale. Ils permettaient l'existence de relations qui restaient fragiles en raison de la longue distance entre les signataires, des agressions mutuelles par le biais d'expéditions guerrières ou de la course, ou encore du non-respect des usages locaux. Les ambassades se multipliaient ainsi non seulement dans le but de négocier de nouveaux accords, mais également dans le cadre d'incidents. À partir de la fin du XIV^e siècle, les traités de paix et de commerce commencent à évoquer avec précision le problème de la piraterie et des captifs. Jusque-là, les articles des traités interdisaient la piraterie, mais il n'existait pas encore de cadre juridique précis fixant les négociations pour le rachat. Les interventions passaient alors par des ambassades extraordinaires liées souvent aux négociations de paix¹⁵.

Dans le cas de la course entre chrétiens et musulmans, les mesures adoptées étaient davantage collectives et étatiques, et non pas individuelles ou fruit de stratégies issues des milieux marchands, à la différence d'un autre type de course : celle entre chrétiens.

LA GUERRE DE COURSE ENTRE PUISSANCES CHRÉTIENNES

Les principales activités corsaires rencontrées alors en Méditerranée étaient principalement liées au conflit entre Gênes et la couronne catalano-aragonaise qui perdurait notamment depuis la conquête de la Sardaigne en 1323-1324 par cette dernière¹⁶. Les lettres marchandes regorgent de références à des navires catalans ou bien génois circulant en Méditerranée dans une optique résolument belliqueuse¹⁷. La guerre de course représentait en effet un instrument efficace de lutte contre l'ennemi tout en évitant le recours à de coûteuses expéditions guerrières.

15 Dominique Valérian, « Le rachat des captifs dans les traités de paix de la fin du Moyen Âge », *Hypothèses*, n° 1, 2006, p. 343-358.

16 Maria Teresa Ferrer I Mallol, « Catalans i genovesos durant el segle XIII: el declivi d'una amistat », *Anuario de Estudios Medievales*, n° 26-2, 1996, p. 783-823 ; *id.*, « La pace del 1390 tra la Corona d'Aragona e la Repubblica di Genova », *Miscellanea di Storia Ligure in memoria di Giorgio Falco*, Gênes, Università di Gênes, 1966, p. 157-197 ; Geo Pistarino, « Genova e Barcellona: incontro e scontro di due civiltà », *Atti del Congresso Storico Liguria-Catalogna*, Bordighera, Istituto internazionale di studi liguri, 1974, p. 85-88.

17 Un exemple. ASPo, D. 995, 421062, lettre Majorque-Barcelone, Ambrogio di Rocchi à Francesco Datini et Luca del Sera, 9 novembre 1394 : « *Di nave uscita di Genova segretam(en) te p(er) ire in corso sono "visato".* »

La tension entre les deux ennemis transparait clairement dans une lettre rédigée à Majorque en 1395. Ambrogio di Rocchi mentionne alors la présence au large de Majorque de trois nefes et d'une galiote, supposées de Gênes ou de Savone. Pour cette raison, le gouverneur de Majorque demanda à toutes les embarcations de ne pas quitter le port et de se préparer à armer des navires afin d'être prêts. On apprend plus loin dans sa lettre que ces embarcations étaient bien de Gênes et de Savone, mais elles se rendaient simplement à Ibiza pour effectuer un chargement de sel. La tension était néanmoins palpable¹⁸.

L'activité de la guerre de course était régulée par les institutions qui octroyaient des licences et des sauf-conduits permettant aux patrons de navires d'attaquer les navires ennemis en échange d'un pourcentage prélevé sur le butin. Les gouverneurs de Majorque concédèrent près de 80 licences d'armement à leurs sujets entre 1375 et 1419¹⁹. L'objectif des attaques était souvent spécifié : contre les Maures ou contre les pays avec lesquels Majorque était en guerre. Les sujets de la Couronne devaient être respectés.

Néanmoins, les limites étaient floues entre activités corsaires et piraterie, mais également entre activités corsaires et commerciales, car de nombreuses embarcations circulant en Méditerranée et transportant les biens des marchands florentins multipliaient également les prises et les actions corsaires. Lors de la menace génoise évoquée ci-dessus, les navires que le gouverneur de Majorque souhaitait armer étaient des embarcations de navigateurs majorquins effectuant des liaisons régulières en Méditerranée²⁰.

Certains transporteurs devinrent également corsaires. Ce fut ainsi le cas de Pedro de Larraondo, corsaire basque de Bilbao. Celui-ci offrit tout d'abord ses services de transporteur aux compagnies de commerce florentines. Il vogua principalement entre la mer du Nord et la Méditerranée jusqu'à Constantinople et Alexandrie. En 1398, un de ses navires fut capturé par le corsaire Lope Barata au large de Carthagène, au sud-est de l'Espagne. Pour sauver une partie de la cargaison, il dut jurer sur les Saintes Écritures que les marchandises qu'il transportait n'appartenaient ni à des Florentins ni à des Génois. Il considérait les

18 ASPo, D. 886, 113468, lettre Majorque-Barcelone, Ambrogio di Rocchi à comp. Datini et Luca del Sera, 31 juillet 1395.

19 Pinuccia Franca Simbula, « Îles, corsaires et pirates dans la Méditerranée médiévale », *Médiévales*, vol. 47, 2004, p. 17-30. Également María Dolores López Pérez, « Piratería y corsarismo en el Mediterráneo occidental medieval: el control de las actividades corsarias en Mallorca a finales del siglo XIV y principios del XV », dans Isabel Moll Blanes (dir.), *La Mediterrània. Antropologia i Història: VII Jornades d'Estudis Històrics Locals* (Palma de Mallorca, 1988), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, 1990, p. 173-203.

20 ASPo, D. 886, 113468, lettre Majorque-Barcelone, Ambrogio di Rocchi à comp. Datini et Luca del Sera, 31 juillet 1395.

Catalans responsables de l'incident²¹. Plus tard, il se fit corsaire, abandonnant ses activités commerciales, attaquant principalement les musulmans et les convois catalans de retour du Levant avec leurs riches chargements, et obtenant la protection dans les îles sous orbite génoise²².

De nombreuses marines proposaient leur service de transporteur aux puissances commerciales dépourvues de moyens de navigation, comme Florence. Ces mêmes marines, notamment les basque et castillane²³, intervenaient fréquemment dans les multiples conflits qui avaient lieu en Méditerranée. La guerre de course se développa ainsi en parallèle des activités maritimes. Les corsaires castillans se mirent au service de la couronne catalano-aragonaise, des Anjous de Provence et de la papauté d'Avignon, et même en agissant de leur propre chef, ils se tenaient à une certaine ligne de conduite : attaquer seulement ou de préférence des navires contenant des biens génois et florentins. Ceci leur permettait d'accoster en Sardaigne, à Majorque et sur la côte catalano-aragonaise où ils pouvaient vendre leur butin²⁴.

En juin 1395, Ambrogio di Rocchi annonçait l'arrivée à Majorque des deux navires de course du corsaire castillan Alvaro Bizeron avec trois embarcations génoises capturées, remplies de cire, de cuirs, de dattes et de froment. Le corsaire attendait l'obtention d'un sauf-conduit afin d'entrer dans le port et de vendre son butin²⁵, ce qu'il fit deux jours plus tard. Le butin du corsaire s'élevait à plus de 20 000 livres et les marchandises furent rançonnées pour un montant de 7 500 réaux. Il laissa les navires génois à Majorque. Une des nef génoises capturées, celle d'Uberto Squarzafico, prise à sa sortie de Malaga, partit ensuite vers Ibiza pour être chargée en sel avant de regagner Gênes dans le but de

306

21 ASPo, D. 994, 519794, lettre Ibiza-Valence, Pedro de Larraondo à Luca del Sera, 15 décembre 1398. La lettre est publiée dans Federigo Melis, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze, L.S. Olschki, 1972, p. 182-183.

22 Maria Teresa Ferrer I Mallol, « Pedro de Larraondo, un corsario vizcaíno en el Mediterráneo oriental (1405-1411) », dans *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Institución Milá y Fontanals, Departamento de Estudios Medievales, 2000, p. 243-331. Voir également : Pierre Herman Dopp, « Un corsaire du quinzième siècle, Pedro de Laranda », *Bulletin of the Faculty of Arts Fouad I University*, Cairo, vol. XI, 1949, p. 10-19, d'après les écrits d'Emmanuel Piloti ; Carmelo Trasselli, « Sui biscaglino in Sicilia tra quattro e cinquecento », *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen Âge. Temps modernes*, vol. 85, n° 1, 1973, p. 144-145.

23 Au sujet du développement de la marine castillane, voir notamment M.T. Ferrer I Mallol, « Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño en el Mediterráneo (1404) », dans *Corsarios castellanos...*, *op. cit.*, p. 9-98.

24 *Id.*, « Una flotta catalana contro i corsari nel Levante (1406-1409) », dans Laura Balletto (dir.), *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età Moderna: Studi in onore di Geo Pistarino*, Genova, Brigati, 1997, p. 352-355.

25 ASPo, D. 886, 113455, lettre Majorque-Barcelone, Ambrogio di Rocchi à comp. Datini et Luca del Sera, 24 juin 1395, fol. 5r.

rembourser rapidement ceux qui avaient fourni l'aide au paiement de la rançon. Cette contribution devait être remboursée dans les quatre mois, car, à l'issue de ce délai, ceux qui avaient avancé une certaine somme et acquis des biens génois pouvaient commencer à les vendre²⁶.

Les marchands implantés à Majorque furent dans ce cadre soupçonnés et accusés de receler des marchandises génoises prises par le corsaire. Ainsi, Ambrogio di Rocchi se plaignit d'une arrestation arbitraire survenue le 22 juillet 1395. Deux officiers locaux vinrent en effet poser des scellés dans sa boutique²⁷. Vite libéré, le facteur majorquin affirme qu'il tiendra ses livres comptables avec une plus grande rigueur²⁸. Ambrogio di Rocchi affirme que les Génois achetèrent eux-mêmes les biens rançonnés²⁹. Les pratiques marchandes assuraient ainsi la commercialisation du butin.

Plusieurs solutions et réactions étaient envisagées lorsque la présence en mer de ces corsaires rendait périlleuses les opérations commerciales à longue distance.

La première réaction est de maudire le corsaire et les autorités permettant le bon déroulement de ses activités. Les imprécations se multipliaient dans les courriers³⁰.

On cherchait également à informer le plus rapidement possible les partenaires commerciaux. La force des compagnies de commerce florentines résidait tout autant dans leur capital financier que dans leur réseau de correspondants, qui était d'abord un réseau d'informateurs. Les facteurs de Majorque écrivirent au sujet d'Alvaro Bizeron, de juin à octobre 1395, à leurs principaux correspondants à Florence, Barcelone, Valence, Bruges et en Angleterre afin qu'ils prennent les dispositions nécessaires³¹. De même, les informations sur la mort de ce corsaire furent rapportées de Majorque à Barcelone et à Pise³².

26 *Ibid.*, 113468, 21 juillet 1395.

27 *Ibid.*, 113465, 23 juillet 1395.

28 *Ibid.*, 113466, 24 juillet 1395, fol. 2r. : « *Ter(r)ò i libri miei sì a pu(n)to che no(n) bixongnerà dubitare di nulla d'oggi avanti.* »

29 *Ibid.*, 113458, lettre Majorque-Barcelone, Ambrogio di Rocchi à Francesco Datini et Luca del Sera, 9 juillet 1395, fol. 4r. : « *I genovesi medesimi l'anno rischatata.* »

30 Un exemple très fréquent : *ibid.*, 113455, 24 juin 1395, fol. 5r. : « *Vedete questa ter(r)a es(er) dive(n)tata un ridotto di ladri: siat(e) avisati! [...] Idio ghuardi ogni amico di sue mani et lui p(er)icholii* »

31 *Ibid.*, 113462, 17 juillet 1395, fol. 1v. : « *Dissivi d'Alvero Bizero(n) [...] che n'avisassi gl'amici di Bruggia et d'Inghilter(r)a che a grande p(er)ig[li]o paserà ogni navile che di là vengha.* »

32 Ambrogio di Rocchi obtint la nouvelle de patrons de galées vénitienes arrivées à Majorque les 26 et 29 septembre 1395. En Afrique (sur les côtes de l'actuel Maroc), le corsaire et les siens furent assaillis sur terre et se réfugièrent dans une barque qui coula. Alvaro Bizeron se noya et les membres de son équipage qui tentèrent de regagner la côte furent taillés en pièces. Cf. ASPo, D. 886, 113486, lettre Majorque-Barcelone, Ambrogio di Rocchi à comp. Datini et Luca del Sera, 1^{er} octobre 1395, fol. 5r. et ASPo, D. 530, 6665, lettre Majorque-Pise, Ambrogio di Rocchi à comp. Datini et Manno d'Albizo degli Agli, 4 octobre 1395.

L'information pouvait également être relayée en pleine mer. Le 26 août 1395, un bâtiment génois quitta Majorque pour Pise, chargé de cuirs et de dattes. Son patron rencontra en mer une embarcation vénitienne l'informant que quatre galères et une galiote de Catalans étaient à Porto Pisano, le port de Pise. Il rebroussa alors chemin. Malgré les promesses d'Iacopo d'Appiano, seigneur de Pise, lui garantissant que rien n'arriverait à son navire, et le peu de références à ces bâtiments ennemis dans la correspondance, il ne voulut pas repartir, préférant attendre de meilleures nouvelles³³.

L'attente était naturellement la résolution la plus sage et était conseillée maintes fois dans les courriers. En 1396 Luca del Biondo retarda son départ de Majorque pour se rendre sur les côtes toscanes en raison de la présence dans les eaux méditerranéennes du corsaire Rodrigo Diez dont il ne connaissait pas les intentions³⁴. Toutefois, l'activité commerciale, répondant à des rythmes saisonniers bien précis, ne pouvait être reportée sans fin. Différentes mesures pouvaient en effet être prises par les marchands afin de sécuriser au maximum l'envoi de marchandises.

Pour se prémunir d'une attaque, les navigateurs pouvaient demander au corsaire un sauf-conduit³⁵. Mais seules les embarcations naviguant en convois et dotées de moyens de défense osaient prendre la route. Ricciardo degli Alberti, basé à Bruges, annonce en août 1395 qu'aucune embarcation ne se risquait à partir à l'exception des navires catalans, que le corsaire castillan laissait passer, et de cinq nefes de Gênes et de Savone qu'il n'oserait attaquer³⁶.

La solution la plus courante était de faire voyager les embarcations en convois de deux à trois navires³⁷, sur lesquels étaient fréquemment placés

33 ASPo, D. 666, 407536, lettre Majorque-Florence, Ambrogio di Rocchi à Francesco Datini et Stoldo di Lorenzo, 29 septembre 1395.

34 ASPo, D. 341, 6300195, lettre Majorque-Prato, comp. Datini et Cristofano di Bartolo à Francesco di Marco Datini, 20 juillet 1396, fol. 2r.

35 Dans ce cas, il s'agit de quitter le port de Majorque en toute sécurité. ASPo, D. 886, 113455, lettre Majorque-Barcelone, Ambrogio di Rocchi à comp. Datini et Luca del Sera, 24 juin 1395, fol. 5r. : « *Ep(er) p(ar)tirsi cercha Iacopo [.....] d'aver(e) salvochondotto d'Alvero Bizero(n).* »

36 ASPo, D. 1059, 420800, lettre Bruges-Majorque, comp. Ricciardo degli Alberti à Ambrogio di Rocchi, 25 août 1395.

37 Sur les lignes de navigation fréquentant l'Atlantique et la Méditerranée circulaient des convois de navires. Par exemple la laine quittait l'Angleterre en véritables convois armés à partir de Londres, Southampton ou Bristol, tête de pont vers l'Atlantique. Cf. Terence Henry Lloyd, *The English wool trade in the Middle Ages*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977 ; John H. Munro, *Wool, cloth and gold: The struggle for bullion in Anglo-Burgundian trade, 1340-1478*, Brussels/Toronto, Éditions de l'université de Bruxelles/University of Toronto Press, 1973. L'organisation la mieux étudiée reste néanmoins celle des convois vénitiens (voir notamment les travaux de Bernard Doumerc, Frederic C. Lane ou Alberto Tenenti).

des arbalétriers³⁸. La situation était identique quelques dizaines d'années plus tard. En effet, Anselme Adorno, dans le récit de son voyage en Terre sainte narré par son fils Jean, se sentait rassuré « à bord d'une grande nef de quinze mille cantares, bien pourvue de bombardes, d'arcs, de javelots, de boulets et autres armes et montée par un équipage de cent dix hommes pour résister aux ennemis turcs et aux pirates qui s'attaquent très souvent aux navigateurs³⁹ ».

Les pratiques corsaires entraînent également le développement de l'assurance maritime. Un relevé de 1384 mentionne l'assurance de 100 florins prise sur des tissus exportés de Porto Pisano à Tunis, garantissant « tous risques » la marchandise placée sur l'embarcation⁴⁰. C'est à partir du XIV^e siècle que l'assurance est véritablement née de l'initiative des négociants florentins et génois. Les premiers contrats d'assurance maritime apparaissent, à travers lesquels un « assureur » s'engageait envers un « assuré » à l'indemniser du préjudice subi par ses biens suite à la réalisation d'un risque de mer, moyennant le paiement d'une prime. L'écrit matérialisant le contrat d'assurance maritime portait déjà le nom de « police ». Il concernait l'assurance de marchandises, mais aussi de navires. Ainsi en 1396 Luca del Biondo demanda à la compagnie Datini de Florence une assurance sur le corps du navire *Santa Maria* d'un montant de 400 à 500 florins pour un trajet Dénià-Alexandrie⁴¹.

Une solution fréquemment employée était également celle de l'affrètement différencié. Les marchands florentins, ne disposant pas alors de moyens de navigation, avaient recours à l'affrètement. Le choix du transporteur pouvait bien entendu être lié aux montants pratiqués et à des considérations d'ordre pratique, mais la situation politique générale était un facteur décisif : le choix du lieu de débarquement des marchandises ou bien de la « nationalité » de l'embarcation était souvent lié aux dangers maritimes dans le but d'éviter la perte de marchandises et leur rançonnement. Lorsque le corsaire castillan sévissait en Méditerranée occidentale, il attaquait tous les navires moins puissants que le sien à l'exception des bâtiments catalans⁴². La solution

38 ASPo, D. 886, 114658, lettre Majorque-Barcelone, Nofri di Bonaccorso à comp. Datini et Luca del Sera, 29 avril 1395 : « *La nave d'en Desde s'è tirata fuori di Porto Pino [...] E XV balestieri sono soldegiati.* »

39 Jacques Heers, Georgette de Groër, *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-1471)*, Paris, Éditions du Centre national de la recherche scientifique, 1978, p. 54-55.

40 Cf. Enrico Bensa, *Francesco di Marco da Prato. Notizia e documenti sulla mercatura italiana del secolo XIV*, Milano, Fratelli Treves, 1928, p. 397-399.

41 ASPo, D. 649, 510473, lettre Dénià-Florence, Luca del Biondo à comp. Datini et Stoldo di Lorenzo, 22 mai 1397.

42 ASPo, D. 1059, 420800, lettre Bruges-Majorque, comp. Ricciardo degli Alberti à Ambrogio di Rocchi, 25 août 1395 : « *Altri navili no(n) son p(ar)titi se no(n) chatalani a chui no(n) fa dan(n)o.* »

était donc l'affrètement d'embarcations catalanes. Au contraire, lorsque des navires-corsaires génois étaient en mer, il fallait alors à tout prix éviter l'affrètement catalan.

Ces affrètements devaient être clairement décidés en fonction de multiples facteurs à la fois économiques et politiques. Le risque encouru était grand, d'autant que les marchandises florentines pouvaient être parfois assimilées à la « nationalité » de l'embarcation sur laquelle elles étaient placées. Ainsi un marchand florentin établi à Bruges évoque en septembre 1397 la visite d'ambassadeurs vénitiens à Barcelone à la suite de laquelle, en raison d'un profond désaccord, les Vénitiens manifestèrent la volonté de retourner dans leurs terres avec le chargement séquestré sur des navires catalans, dont du fret florentin⁴³.

310

Les marchands faisaient aussi voyager leurs marchandises en utilisant des noms d'emprunt, c'est-à-dire en plaçant leurs biens sous le nom d'un tiers. Ainsi, concernant l'envoi de laine à Pise, Antonio Lorini conseilla au directeur de la compagnie Datini de Valence d'envoyer ses marchandises à Pise sous un sceau catalan puisque les Florentins, en situation de tension permanente avec les Pisans, risquaient gros dans le port de Pise⁴⁴.

Le recours à cette solution était fréquent et les exemples sont nombreux. En juin 1396, Ricciardo degli Alberti envoya à Cristofano di Bartolo à Majorque deux balles de marchandises chargées au nom d'un catalan, et scellées de son sceau⁴⁵. Dans une lettre datée du 27 novembre 1397, Alberto degli Alberti informe Cristofano di Bartolo, directeur de la filiale Datini de Majorque, de l'arrivée de marchandises à Majorque sur un navire basque. L'affrètement était mis au nom de Giorgio Tomaschi, *Borghèse di Bruggia*, et le conducteur était lui aussi flamand⁴⁶.

Cette pratique n'était pas limitée aux Florentins, puisque le navigateur Felice del Pace expliquait en mai 1395, ne plus reconnaître les marchandises génoises qu'il avait à bord de son navire, car celles-ci avaient été placées sous un nom d'emprunt catalan⁴⁷.

43 ASPo, D. 1059, 420830, lettre Bruges-Majorque, comp. Ricciardo degli Alberti à comp. Datini et Cristofano di Bartolo, 26 septembre 1397: « *Sp(er)iamo rendiano la roba bene e lealme(n)te [...] a noi che non siamo chatalani.* »

44 ASPo, D. 886, 515026, lettre Majorque-Barcelone, comp. Antonio di Filippo Lorino à Luca del Sera, 27 mai 1394.

45 ASPo, D. 1059, 420810, lettre Bruges-Majorque, comp. Ricciardo degli Alberti à comp. Datini et Cristofano di Bartolo, 22 juin 1396.

46 *Ibid.*, 1101223, 27 novembre 1397.

47 ASPo, D. 886, 115409, lettre Majorque-Barcelone, Felice del Pace à Luca del Sera, 24 mai 1395.

Bien que ces emprunts d'identités de complaisance fussent des pratiques très courantes, elles posaient la légitime question de l'identification réelle des marchandises. En cas de litiges ou de séquestres, la question se posait de déterminer à qui appartenait les marchandises placées sous un nom d'emprunt : au possesseur réel ou à celui qui y apposait uniquement son nom ? De plus, ces pratiques se situaient aux confins de la légalité.

Les limites étaient ainsi floues entre activités licites et illicites dans le cas des corsaires comme dans celui des marchands, parfois accusés de receler les biens saisis puis vendus par les corsaires. De plus, les négociants florentins trafiquaient les sceaux de marchandises dans le but d'évasions fiscales, mais également de protection.

Michèle Battesti (dir.)

LA PIRATERIE AU FIL DE L'HISTOIRE

Un défi pour l'État





Aux confins de l'histoire, de la géographie, de l'économie et de la diplomatie, la mer subit une criminalité qui lui est particulière, dont l'illustration la plus visible est la piraterie. Depuis les années 1990, elle a resurgi dans les statistiques mondiales alors qu'elle semblait reléguée à des temps archaïques, à un passé révolu de la marine à voiles et de l'île de la Tortue, réduite à hanter les romans et les films d'aventure.

Ce nouvel avatar d'un phénomène immémorial et intemporel nécessite de dresser un état des lieux et d'interroger l'Histoire universelle, de l'Antiquité à nos jours, pour appréhender les réussites et les échecs des pratiques pirates, les facteurs favorisant leurs émergences, la réalité des menaces qu'elles font peser sur la liberté des mers et les moyens de lutte mis en œuvre par les États pour les éradiquer ou les contenir à un niveau supportable, le tout avec en arrière-plan la figure symbolique du pirate, chantre de tous les contre-pouvoirs. Cet ouvrage « choral » a l'originalité de réunir, dans une optique pluridisciplinaire, des chercheurs aux spécialités variées (historiens, géographes, politologues, économistes, juristes, littéraires), ainsi que des experts des états-majors des armées et de la marine, des milieux industriels (armateurs, assureurs) et de la recherche appliquée.

Michèle Battesti, docteur habilité en histoire, est directrice du domaine « Défense et société » à l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire. Spécialiste de l'histoire de la marine, elle est notamment l'auteur de *La Marine de Napoléon III* (1997), *La Bataille d'Aboukir, 1798* (1998) et *Trafalgar* (2004) ; elle a également co-dirigé aux PUPS *Sortir de la guerre* (2014).

Ci-dessus :

Illustration de N. C. Wyeth pour *The Golden Galleon* de Paul Hervey Fox. *Scribner's Magazine*, août 1917. Licence CC BY 2.0

Première de couverture : © Marine nationale

