



HAL
open science

Des échanges contraints aux échanges assumés. Malte et la Régence de Tunis dans la première modernité

Anne Brogini

► **To cite this version:**

Anne Brogini. Des échanges contraints aux échanges assumés. Malte et la Régence de Tunis dans la première modernité. Cahiers de la Méditerranée, 2012, 10.4000/cdlm.6348 . hal-03597405

HAL Id: hal-03597405

<https://hal.science/hal-03597405>

Submitted on 4 Mar 2022

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.

Anne Brogini

Des échanges contraints aux échanges assumés. Malte et la Régence de Tunis dans la première modernité

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Anne Brogini, « Des échanges contraints aux échanges assumés. Malte et la Régence de Tunis dans la première modernité », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84 | 2012, mis en ligne le 15 décembre 2012, consulté le 29 août 2013. URL : <http://cdlm.revues.org/6348>

Éditeur : Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

<http://cdlm.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur : <http://cdlm.revues.org/6348>

Ce document est le fac-similé de l'édition papier.

© Tous droits réservés

Des échanges contraints aux échanges assumés. Malte et la Régence de Tunis dans la première modernité

Anne BROGINI

Inexistants au début de l'époque moderne, du fait notamment de l'inféodation de l'île à un ordre héritier de l'idéologie des croisades, l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem, les échanges entre Malte et la rive africaine commencent timidement à apparaître à la fin du *xvi^e* siècle, puis à se constituer sur la base de relations commerciales durables au fil du siècle suivant. Contraints à l'origine, ces échanges sont simplement tolérés, parce que liés à l'activité corsaire : le commerce avec la côte tunisienne permet notamment de négocier la vente et le rachat d'esclaves juifs et musulmans, dont le nombre à Malte est strictement limité. Peu à peu pourtant, un commerce de marchandises vient se greffer au trafic corsaire, fondé sur l'établissement de relations durables entre partenaires de confession différente. Devenant la spécialité de marchands insulaires désormais déterminés à travailler avec l'Autre et chez l'Autre, le commerce entre Malte et la Régence de Tunis apparaît comme le socle d'une progressive insertion de l'île dans un commerce méditerranéen plus vaste.

Malte et la rive musulmane : aux sources d'échanges impossibles

Malte est située géographiquement à faible distance de la rive africaine ; ainsi, on ne compte guère plus de 250 kilomètres entre Tunis et l'archipel. Pour autant, au *xvi^e* siècle, les relations entre Malte et la rive barbaresque sont quasi nulles. La raison en est triple, dépendant à la fois de l'extrême dépendance alimentaire de l'archipel à l'égard du royaume de Sicile, de la dimension de frontière militaire acquise par Malte au fil du siècle, et enfin des interdits pontificaux concernant le trafic avec les « Infidèles ».

Archipel pauvre, balayé par les vents et grillé par le soleil d'été, Malte se trouve au *xvi^e* siècle en situation d'insuffisance alimentaire chronique. Il est impossible, faute de données précises, de se faire une idée exacte de la production de céréales dans l'archipel maltais avant le recensement officiel de 1590, organisé par l'Ordre de Malte ; mais les archives de la fin du *xv^e* et du premier *xvi^e* siècles apportent la

preuve incontestable que cette production est largement insuffisante à nourrir la population. Durant le premier tiers du xvi^e siècle, les Maltais consomment régulièrement du pain d'orge ou de méteil (un mélange de seigle et de froment cultivés ensemble)¹, alimentation qui a déjà complètement disparu de Sicile, où l'orge est à la même époque uniquement réservée au bétail. Mais il est vrai que la Sicile est une île privilégiée, où la culture intensive du blé, devenue une quasi-monoculture, permet au paysan de consommer régulièrement du pain de froment. On ne peut dire la même chose des paysans de Calabre, de Sardaigne et surtout de Malte où la population souffre de déficit alimentaire chronique et d'une malnutrition évidente. Il a été calculé que les habitants consomment environ 660 grammes de céréales en moyenne par jour avant 1590², ce qui est extrêmement faible.

Dans ces conditions, la survie alimentaire de Malte dépend presque exclusivement de ses liens étroits avec la Sicile, véritable grenier à blé de l'Espagne et des principaux marchés européens du Ponant. Depuis le Moyen Âge en effet, le ravitaillement de l'archipel en blé sicilien se fait par le biais d'un petit commerce régulier ; en échange du froment, Malte exporte du cumin, dont la production et le trafic diminuent toutefois nettement à partir de l'époque moderne. L'installation de l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem à Malte en 1530 tend à renforcer encore les liens entre le royaume de Sicile et Malte : l'Ordre obtient des souverains espagnols et des vice-rois une hausse sensible des importations de froment, payantes ou franches de taxes, et destinées à l'approvisionnement de son Couvent, des habitants de l'île et des étrangers employés à son service (soldats, marins, corsaires...). Depuis le milieu du xv^e siècle, la « nation » maltaise bénéficie dans les ports du royaume des privilèges accordés d'abord aux Messinois, aux Génois et aux Pisans : les marchands maltais sont entièrement exemptés du paiement de la douane, qui s'élève ordinairement à 3 % de la valeur de la cargaison embarquée ou vendue dans le port³. Ils n'ont pas non plus à s'acquitter des taxes sur les marchandises importées et exportées (de nouveau 3 % de la valeur de la cargaison) ou bien réexportées (1,5 % de la valeur de la cargaison). En 1530, à Malte, la totalité des importations franches de taxes s'élève à environ 2 000 salmes⁴ de froment, destinées à combler les manques alimentaires de tout l'archipel. L'établissement des Hospitaliers permet d'accroître considérablement le nombre des importations de salmes franches de taxe pour la population insulaire : elles s'élèvent à 9 500 dès 1531, puis à 11 500 en 1574, 14 000 en 1591 et enfin à 16 000 salmes en 1622 et pour tout le xvii^e siècle. Enfin, en 1734, les importations de blé franches de taxe atteignent 18 000 salmes pour les « Universités » de Malte et Gozo⁵.

1. Maurice Aymard, « L'Europe des nourritures végétales. Une nouvelle visite aux prisons de longue durée », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Alimentazione e nutrizione (secc. XIII-XVIII)*, Firenze, Le Monnier, 1997, p. 102.
2. Anne Brogini, « Malte et la Méditerranée aux xvi^e et xvii^e siècles. Développement de la consommation et essor des échanges », dans le numéro spécial « Consommations et consommateurs dans les pays méditerranéens (xvi^e - xx^e s.) », *Cahiers du CERES*, n° 129, 2005, p. 201-202.
3. Henri Bresc, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile (1300-1450)*, Rome, École française de Rome, 1986, p. 373-379.
4. Une salme sicilienne équivaut à 200 kg environ.
5. Alfredo Mifsud, « L'approvigionamento e l'Università di Malta nelle passate dominazioni »,

La franchise permet ainsi d'acheter les produits siciliens à faible coût, et au milieu du *xvi*^e siècle, l'Ordre et les « Universités » payent leur froment entre 8 et 14 tari la salme⁶. Toutefois, même exemptées des 3 % de droits de douane, les exportations à destination de Malte restent soumises au paiement de la traite pour le blé et les légumes secs, et à celui de la *cantarata* pour toutes les autres marchandises⁷. Ces droits d'exportation des marchandises sont universels et généralement élevés : d'un taux très mobile, ils correspondent à près de 25 % de la valeur de la cargaison embarquée, mais peuvent s'élever en fonction des lois de l'offre et de la demande, et selon la volonté politique des gouvernants siciliens⁸. Au milieu du *xvi*^e siècle, la traite se situe entre 25 % et 30 % de la valeur de la cargaison : de sorte que pour une salme à 8 tari, chevaliers et Maltais payent une traite de 2 tari (soit 25 % du prix), mais cette traite peut s'élever à 6 tari pour une salme à 18 tari (soit 30 % du prix) ou à 24 tari (25 % du prix)⁹. De sorte que pour un ravitaillement de 9 500 salmes de froment dans les années 1550, les universités déboursent annuellement entre 7 917 écus (pour une salme à 8 tari)¹⁰ et 13 855 écus (pour une salme à 14 tari)¹¹. Plus largement, l'établissement de l'Hôpital à Malte offre à l'île un large bassin d'approvisionnement économique, fondé sur le transport des responsions jusqu'au Couvent. Ces responsions, qui correspondent depuis 1543 au tiers des revenus de chaque commanderie d'Europe¹² prélevé en nature ou en argent, sont exportés depuis Marseille, Palerme, Messine, Naples, Venise, Barcelone, Majorque et Carthagène¹³.

De sorte qu'en définitive, au début de l'époque moderne, Malte n'a guère besoin pour s'alimenter de la rive musulmane. Surtout qu'une deuxième raison vient conforter sa fermeture radicale au littoral africain : le nouveau rôle de support militaire pour la croisade de l'Hôpital, que l'archipel endosse à partir de 1530. Au *xv*^e siècle déjà, les vice-rois de Sicile avaient tenté de transformer Malte en garde-fou militaire et corsaire de leur royaume. L'attaque ottomane de l'île en 1488 avait démontré l'intérêt que pouvaient porter les Turcs à la Méditerranée occidentale et le danger qu'ils pouvaient faire peser sur les côtes italiennes et espagnoles. Et

Archivum Melitense, vol. III, 1918, p. 179 ; Carmel Cassar, *Society, Culture and Identity in Early Modern Malta*, Malte, Mireva Publications, 2000, p. 32-33. Survivance d'un fonctionnement médiéval, les deux « Universités » de Malte et de Gozo demeurent à l'époque moderne des assemblées composées de représentants insulaires de la noblesse, du clergé et de la haute bourgeoisie.

6. AOM (Archives of the Order of Malta), Misc. 6420, ff. 40r-40v, 7 août 1542. L'écu sicilien, qui sert de monnaie principale d'échange à Malte, vaut 12 tari.

7. Henri Bresc, *Un monde méditerranéen...*, *op. cit.*, p. 374.

8. Maurice Aymard, « Il commercio dei grani nella Sicilia del '500 », *Archivio per la Sicilia Orientale*, Anno LXXII, Fasc. I-III, 1976, p. 16.

9. AOM, Misc. 6420, ff. 40r-40v, 7 août 1542.

10. Soit 6 334 écus de froment, auxquels s'ajoutent 1 583 écus de traite.

11. Soit 11 084 écus de froment, auxquels s'ajoutent 2 771 écus de traite.

12. Michel Fontenay, « Le revenu des chevaliers de Malte d'après les "estimes" de 1533, 1583 et 1776 », dans *La France de l'Ancien Régime. Mélanges en l'honneur de Pierre Goubert*, Toulouse, Privat, 1984, p. 260. La commanderie est la plus petite unité foncière dans les possessions de l'Ordre de Malte en Europe.

13. Anne Brogini, *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)*, Rome, École française de Rome, 2006, p. 77-79.

le péril devient effectif lorsque Kheïr-Ed-Din Barberousse se déclare vassal de la Porte en 1518, et fonde la Régence d'Alger, soutenue par les Ottomans dans la lutte que mène le corsaire contre les Espagnols des présides en particulier, et contre les navires et littoraux chrétiens du Ponant en général. Au même titre que Pantelleria ou Lampedusa, Malte sert à l'époque d'assise à une petite course anti-musulmane qui prend son ampleur dans les triangles de Syracuse-Augusta-Malte et de Trapani-Mazara-Pantelleria¹⁴.

Mais ce rôle militaire prend une envergure nettement plus importante quand l'Ordre de Saint-Jean devient suzerain de l'archipel et s'y établit en 1530; son inféodation nouvelle à la Monarchie Catholique le contraint à soutenir en Méditerranée toutes les entreprises militaires espagnoles, et plus largement chrétiennes. Sous leur autorité désormais, l'unique activité licite pour les Maltais consiste en une guerre officielle menée contre la rive musulmane, du moins pendant presque tout le XVI^e siècle. Le point d'orgue de cette lutte à outrance contre les Turcs et les Barbaresques est le célèbre siège de Malte de 1565, durant lequel la résistance héroïque de l'Ordre et des insulaires, puis leur victoire éclatante, transfigurent l'île en frontière concrète et symbolique de toute la chrétienté. Malte et sa nouvelle capitale, La Valette – édifée au lendemain du siège pour porter témoignage de la victoire et de la croisade – deviennent l'incarnation d'une frontière insulaire résolument close à l'altérité musulmane.

Un dernier élément enfin vient expliquer la raison de la fermeture générale de Malte à l'Afrique du Nord au début de l'époque moderne: il s'agit du poids que représentent les interdits pontificaux. Héritiers de l'idéologie des croisades, dépendant directement du pape qui leur dicte leur conduite envers les « Infidèles », les Hospitaliers sont censés respecter notamment l'interdit qui réglemente le commerce avec la rive musulmane. Depuis 1179, défense absolue est faite aux chrétiens de vendre aux Sarrasins des produits dangereux, qui pourraient être utilisés contre la chrétienté, tels que le fer, le bois pour les navires, ou les armes. Il est également illicite de servir comme pilote ou marin au service des musulmans. Cet interdit a été élargi dès 1215 à l'exportation en destination de la Barbarie de denrées alimentaires et de matériaux nécessaires à la construction navale (poix, étoupe, cordages)¹⁵. Pendant toute l'époque moderne, les interdits pontificaux perdurent, leur transmission étant assurée par la Bulle *In Coena Domini*, qui menace d'excommunication quiconque ne les respecte pas. Il apparaît ainsi que la péninsule italienne, dont Malte fait partie, et la péninsule espagnole sont les territoires qui ont le mieux respecté les interdits pontificaux, à l'inverse des Français, des Anglais et des Hollandais¹⁶. Certes, les interdits n'empêchent pas tout trafic et toute transgression, mais ils constituent bien une norme que les autorités politico-religieuses maltaises s'efforcent de faire respecter.

14. Henri Bresc, « Sicile, Malte et monde musulman », dans Stanley Fiorini et Victor Mallia-Milanes (dir.), *Malta. A Case Study in International Cross-Currents*, Malte, Malta University Publications, 1991, p. 64.

15. Géraud Poumarède, *Pour en finir avec la Croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVI^e et XVII^e siècles*, Paris, PUF, 2004, p. 311-312.

16. *Ibid.*, p. 320-324.

À la fin du ^{xvi}^e siècle, Malte présente donc les traits d'un espace résolument clos aux échanges avec la rive musulmane. Travailler avec l'« Infidèle », se rendre chez lui constitue une véritable irréalité du quotidien insulaire. Cependant, c'est au moment où l'île paraît si fermée à l'Autre que des ébauches de contacts, des prémices de relations commerciales durables s'esquissent, notamment entre des Maltais et des marchands de la Régence de Tunis. C'est qu'à cette époque, trois éléments changent résolument la donne en Méditerranée occidentale. D'abord, la Tunisie devient en 1574 la dernière Régence barbaresque après que le *qapidan pacha* Euldj Ali a chassé l'armée espagnole de Tunis et de La Goulette, et bénéficie désormais du soutien ottoman, qui la pousse à développer ses activités corsaires et commerciales. Ensuite, une grave crise frumentaire en Sicile, qui affecte le royaume dans les années 1589-1591, rompt la chaîne traditionnelle de l'approvisionnement maltais et contraint l'île à se tourner vers d'autres marchés pour assurer son ravitaillement alimentaire. Enfin, l'essor de l'activité corsaire à Malte à partir des années 1580 a pour conséquence imprévue une hausse brutale du nombre d'esclaves musulmans dans le port, et induit la nécessité d'organiser leur rachat, afin d'éviter que la concentration d'Infidèles sur le petit territoire maltais ne constitue un trop grave péril identitaire. Dans ces conditions, la rive tunisienne apparaît dorénavant comme une possible destination commerciale.

Le musulman ennemi mais nécessaire, ou le commerce corsaire

Bien qu'elle soit déjà pratiquée à Malte par l'Ordre et par les Maltais au ^{xvi}^e siècle, la course devient l'activité principale après la trêve entre les empires espagnol et ottoman en 1577. Activité originale, la course joue sur les deux tableaux de la guerre, par l'appropriation de butins et la *razzia* d'esclaves, et de la paix, par la nécessité qu'elle engendre d'écouler les prises qui se revendent souvent à meilleur prix en terre d'islam. L'archipel maltais devient donc au ^{xvii}^e siècle l'un des plus importants pôles de course et de détention de captifs de la Méditerranée occidentale, ainsi qu'un des lieux stratégiques de négociation des ventes et des rachats d'esclaves juifs, chrétiens et musulmans.

Le nombre d'esclaves s'est en effet accru de manière significative entre le ^{xvi}^e siècle et le milieu du siècle suivant : au nombre de 400 environ en 1548, les esclaves passent à 800 environ en 1582 (dont 600 sont des esclaves publics, c'est-à-dire qu'ils sont la propriété de l'Ordre de Malte), puis à 1 800 environ en 1599 et se stabilisent autour de 2 000 environ au ^{xvii}^e siècle¹⁷. Ce nombre de 2 000 esclaves est volontairement fixé par l'Ordre, qui désire éviter une surpopulation des trois prisons des Esclaves du port et une surreprésentation des non-chrétiens au sein d'un espace portuaire peuplé d'environ 20 000 personnes. Cela signifie donc qu'au milieu de l'époque moderne, près de 10 % des individus circulent dans le port avec un fer au pied. Le danger que représentent ces captifs pour la plupart

17. Anne Brogini, « L'esclavage au quotidien à Malte au ^{xvi}^e siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 65, décembre 2002, p. 137-158.

non-chrétiens est à la fois une réalité et un fantôme des autorités politiques et religieuses : en 1596, une révolte des esclaves s'est bel et bien déroulée à Malte. Plusieurs captifs musulmans se sont évadés des prisons des cités portuaires de La Valette et Vittoriosa, ont dérobé les clefs des villes avant de vagabonder durant quelques jours dans la campagne, en quête d'un navire pour gagner la Barbarie et incitant d'autres esclaves à rejoindre la contestation¹⁸. La révolte servile a causé une vive émotion dans l'île et chez les Hospitaliers ; ce n'est pas tant la fuite des esclaves que les insulaires et les chevaliers redoutèrent, qu'une entrée dans l'île de musulmans extérieurs. Désormais, Malte vit dans l'angoisse de subir un double danger, extérieur et intérieur, par le cumul d'une attaque ottomane ou barbaresque et d'une révolte servile.

Dans ces conditions, limiter le nombre d'esclaves en terre maltaise et favoriser à tout prix le rachat des captifs constitue pour l'Ordre deux impératifs, dont le second a pour conséquence au XVII^e siècle de favoriser la constitution de réseaux marchands avec la rive tunisienne voisine. En 1608, une instruction du Grand Maître ordonne désormais que les corsaires doivent se débarrasser du plus grand nombre possible d'esclaves en terre musulmane, c'est-à-dire avant le retour à Malte¹⁹. Les ports de revente des butins corsaires et des captifs fréquentés par les gens de Malte apparaissent à cette date très divers : les ports grecs de l'Archipel²⁰, les possessions vénitienes de Méditerranée orientale (Candie notamment)²¹, les ports levantins de Saint-Jean d'Acre, Jaffa, Tripoli de Syrie et de Chypre, et sur le chemin du retour, nombre de ports barbaresques, et notamment ceux de la Régence de Tunis. Faute de données, il est difficile de se faire une idée précise de la rentabilité réelle du trafic corsaire dans l'île, mais la course semble être à l'origine d'une richesse certaine pour les individus et le pouvoir maltais. C'est l'Ordre qui devient le principal bénéficiaire de la course depuis la réglementation de 1605, par laquelle il monnaye le port de son pavillon et fixe le prélèvement d'une dîme en nature ou en espèces sur chaque navire corsaire revenant à Malte²².

La vente des esclaves est notamment source de profits importants. Le prix de vente des esclaves au Ponant, hommes et femmes confondus, n'a pas cessé de croître entre le XVI^e et le XVII^e siècle, passant de 100 écus de 12 tari²³ en moyenne vers 1570²⁴ à 130 écus dans les années 1620²⁵ sur les marchés de Palerme et Messine, puis à 145 écus par tête²⁶ à Malte dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Quant au

18. Anne Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, op. cit., p. 662-664.

19. AOM 456, f. 276v, 3 septembre 1608.

20. AOM 456, f. 286v, 1^{er} novembre 1608.

21. ASV (Archivio Segreto Vaticano), *Segreteria di Stato*, Malta 3, f. 120v, s. d.

22. AOM 101, ff. 158v-166r, 17 juin 1605.

23. C'est la monnaie sicilienne qui a cours à Malte également.

24. Maurice Aymard, « De la traite aux chiourmes : la fin de l'esclavage dans la Sicile moderne », *Bulletin de l'Institut historique belge de Rome*, n° 44, 1974, p. 19.

25. Maurice Aymard, « Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVI^e siècle », dans Gino Benzoni (dir.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Florence, Leo S. Olschki, 1974, p. 85.

26. Michel Fontenay, « Il mercato maltese degli schiavi al tempo dei Cavalieri di San Giovanni (1530-1798) », *Quaderni Storici*, n° 107, 2001, p. 397 ; Godfrey Wettinger, *Slavery in the Islands of*

prix de rachat, il ne s'élève pas à moins de 280 écus environ entre 1580 et 1620²⁷. Marché à part entière, le rachat des captifs s'établit progressivement sur des prix régulés dans l'ensemble du bassin maritime, sur des règles communes à la plupart des places corsaires, tant chrétiennes que musulmanes, et grâce à des acteurs privilégiés que sont les intermédiaires de rachat. Les variations des prix de vente et de rachat dépendent toutefois de certains critères, tels que le sexe (une femme jeune se vend à un meilleur prix qu'un homme puisqu'elle est souvent désirée à la fois comme objet sexuel et comme force de travail domestique), l'origine de l'esclave ou encore sa condition sociale. Les Noirs coûtent moins cher en général (100 écus environ sur le marché maltais), cependant que les juifs se vendent au prix le plus élevé (150 écus en moyenne au XVII^e siècle), en raison du fait qu'ils sont souvent des marchands fortunés disposant de réseaux familiaux ou amicaux suffisamment solides pour permettre de négocier un rachat rapide et élevé. Pour ne citer qu'un exemple, en 1623, la vente de 60 esclaves juifs et musulmans par des corsaires maltais à Messine rapporte la somme non négligeable de 8 500 écus²⁸, soit quasiment le prix de construction et d'armement d'une galère à la même époque²⁹!

Au fil du premier XVII^e siècle, le commerce des esclaves devient la principale activité liant Malte aux ports tunisiens. Entre 1600 et 1630, les actes en chancellerie édités par Pierre Grandchamp font état de 80 rachats d'esclaves impliquant un voyage et un séjour d'un intermédiaire maltais à Tunis ou d'un intermédiaire de Tunis à Malte. Dans le même temps, le trafic de marchandises entre Malte et les ports tunisiens ne représente que 15 voyages, soit moins d'un voyage tous les deux ans³⁰. L'essentiel du commerce entre l'île et la Régence concerne donc indiscutablement le rachat des captifs. Avec 29 entreprises sur 80, le port de Tunis concentre à lui seul 36,2 % des rachats d'esclaves musulmans et juifs de Malte. Cette prédominance de la région de Tunis tient à la fois aux habitudes des corsaires maltais, qui mènent la chasse aux navires barbaresques le long de la côte entre Tunis et Jerba, et à la fréquentation importante des eaux siciliennes et maltaises par les raïs de Tunis et de Bizerte: le nombre de captifs provenant de la Régence de Tunis, et particulièrement de son littoral oriental, est évidemment plus élevé à Malte que celui de musulmans originaires d'Alger ou de Tripoli. Il est donc logique que cet espace littoral soit également celui qui concentre le plus de négociations de rachats d'individus et de voyages en provenance de Malte. Le cas de l'intermédiaire insulaire Giuseppe Barbara illustre bien cette domination de Tunis dans le commerce des hommes à Malte dans les années 1620-1630. Le 2 avril 1631, il se charge de racheter la famille d'un raïs tunisois qui a été capturée par des navires de course maltais, pour la somme de 310 écus de 12 tari. Dans le même temps, il effectue le rachat partiel d'un chevalier de Malte, lui avançant la somme de 300 pièces de 8 réaux. Quelques années plus tard, en 1635, il effectue

Malta and Gozo (ca. 1000-1812), Malte, Publishers Enterprises Group Ltd, 2002, p. 244.

27. Anne Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, op. cit., p. 361.

28. AOM 255, f. 30r, 2 décembre 1623.

29. Maurice Aymard, « Chiourmes et galères... », art. cit., p. 87.

30. Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie*, t. II, III, IV et V (années 1600-1635), Paris-Tunis, J. Allocio, 1920-1927.

de nouveau le rachat de plusieurs esclaves de Tunis détenus dans les prisons de Malte³¹.

Le rachat peut également se faire en nature et favorise par conséquent l'essor timide d'un commerce de marchandises entre Malte et la rive ennemie. Car si l'Ordre est disposé à favoriser le trafic de l'homme, au nom de la protection de son île et pour éviter une trop grande concentration d'esclaves non chrétiens dans le port, il se montre modérément favorable à l'établissement de relations commerciales véritables. Il ne les tolère guère que dans le cadre d'un ravitaillement nécessaire de son fief, dont la population s'accroît régulièrement durant le xvii^e siècle tandis que les importations de froment en provenance de Sicile ne suffisent plus à approvisionner le marché. La négociation des captifs apparaît alors comme un moyen d'introduire à Malte des denrées qui font défaut, aussi bien consommables que non consommables. Les marchandises importées sont généralement des produits bruts, tels que des cuirs, des peaux de bête, de la cire, de la laine. En 1603, des marchands maltais rapportent dans l'île 6 cantars de cire³²; en 1623, ce sont deux cargaisons de 280 cuirs peloux de bœufs et de vaches³³ et de 900 peaux de chèvres qui sont livrées à Malte³⁴; enfin, en 1618 et 1628, deux cargaisons de ballots de laine sont transportées depuis Tunis pour être vendues à Malte³⁵. En ce premier xvii^e siècle, l'île commence également à réclamer des denrées alimentaires en échange de ses captifs, telles que de l'huile d'olive, du blé, des pois chiches, du poisson frais ou séché: 25 jarres d'huile sont ainsi livrées depuis Tunis en 1618³⁶, 60 barils de sardines en 1610³⁷ et 7 barriques de poisson séché provenant de Bizerte sont transportées en 1632³⁸.

Ces produits deviennent si vite essentiels au marché insulaire et au Couvent de l'Ordre, que les chevaliers se montrent mieux disposés à l'égard de l'existence d'un petit commerce entre Malte et la rive musulmane, et à l'égard de réseaux qui se tissent entre les marchands insulaires et ceux de la Régence barbaresque. La pratique d'échanges avec l'Autre se banalise même au point que l'Ordre commence à octroyer des sauf-conduits pour des tractations commerciales sans rachat d'esclaves: en juin 1616, un raïs de Sousse reçoit ainsi pour la première fois l'autorisation de venir à Malte pour y vendre librement ses «divers produits de Barbarie», sans forcément chercher à racheter des captifs³⁹. Le commerce avec les musulmans devient ainsi une nouvelle réalité maltaise vers le milieu du xvii^e siècle, qui se fonde sur des associations marchandes en commandite entre des chevaliers, des marchands insulaires et des corsaires ou des marchands juifs ou musulmans. Cette entorse aux interdits pontificaux constitue une véritable transgression pour

31. *Ibid.*, t. V, p. 2, 2 avril 1631; p. 4, 12 avril 1631; p. 85, 3 septembre 1635.

32. *Ibid.*, t. II, p. 30, 7 octobre 1603.

33. *Ibid.*, t. III, p. 49, 7 février 1623.

34. *Ibid.*, t. IV, p. 75-76, 4 juillet 1623.

35. *Ibid.*, t. III, p. 282, 18 février 1618 et t. IV, p. 274, 1^{er} septembre 1628.

36. *Ibid.*, t. III, p. 282, 18 février 1618.

37. *Ibid.*, t. II, p. 166, 25 mai 1610.

38. *Ibid.*, t. V, p. 83, 6 décembre 1632.

39. AOM 459, f. 333r, 22 octobre 1616.

l'Hôpital, qui accepte à partir des années 1630 que des navires arborant le pavillon ennemi puissent entrer librement dans le port pour y décharger leurs cargaisons, soit pour racheter des esclaves, soit pour ravitailler le marché maltais.

L'interdiction de laisser entrer des bâtiments ennemis dans le port est directement liée à l'interdit pontifical et à la conception de l'Hôpital d'être un ordre des croisades, vivant noblement, c'est-à-dire exclusivement de la guerre contre les Infidèles et du revenu de ses commanderies. Dans les premières années du XVII^e siècle, les denrées musulmanes sont d'abord autorisées uniquement à bord des navires chrétiens; puis peu à peu, à la demande insistante des marchands, les bateaux musulmans entrent dans le port de Malte pour un temps court (le débarquement des denrées), puis pour un temps de plus en plus long, qui permet aux acteurs du commerce de négocier sur place le rachat des esclaves⁴⁰. Cette transgression marchande se fait de manière insensible, favorisant l'évolution vers un commerce maltais de moins en moins contraint et de plus en plus assumé. Dans les discours normatifs que les Hospitaliers offrent aux puissances européennes, les échanges avec la rive musulmane sont présentés comme une nécessité assurant la survie économique de l'archipel et garantissant la défense de la foi chrétienne, puisque le commerce demeure toujours lié au trafic des esclaves, tant à celui des musulmans en terre chrétienne qu'à celui des chrétiens en terre d'islam menacés d'abjurer leur foi. Mais dans l'ensemble, on constate bien à partir du milieu du XVII^e siècle un accroissement sensible des échanges entre Malte et la Régence de Tunis, et même une spécialisation des marchands insulaires dans cette activité.

Travailler consciemment avec l'Autre : marchands de Malte et ports tunisiens

Les archives du lazaret de Malte – édifié en 1643 sur l'île de Marsamxett en face de la cité de La Valette – offrent à partir du second XVII^e siècle une « photographie » sur le vif de ce commerce naissant entre Malte et la rive africaine. Le trafic de l'homme y demeure évidemment très présent, mais le commerce des marchandises esquisse peu à peu ses traits, fondés sur une spécialisation de certaines familles maltaises dans les échanges avec les ports tunisiens. De 1654 à 1670, ce sont 529 navires qui ont effectué une quarantaine dans le lazaret de Malte⁴¹ : 157 d'entre eux provenaient de la côte barbaresque, dont 110 de la Régence de Tunis. La Régence représente donc à cette époque 20,8 % de toutes les entrées commerciales à Malte et 70 % du commerce barbaresque avec l'île; elle apparaît incontestablement comme le partenaire économique privilégié de Malte. Et ce d'autant plus que sur les 110 navires qui effectuent la quarantaine, 88 d'entre eux sont des navires maltais, propriété de marchands insulaires spécialisés dans le trafic avec la Régence de Tunis. Cela signifie que les Maltais ont entrepris 88 voyages en seulement 13 ans (il manque trois années dans le registre des quarantaines, entre 1660 et 1665), soit une moyenne de 6 à 7 voyages annuels entre Malte et les ports tunisiens.

40. Anne Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, *op. cit.*, p. 370-373.

41. AOM 6526, *Arrivi dei bastimenti posti in quarantena (1654-1694)*, ff. 1r-201v.

Mieux encore : si l'on en croit les patronymes maltais des capitaines de navires et des marchands, la preuve est officiellement faite que le commerce avec la Tunisie est une activité spécifique des Maltais de souche. Les Maltais d'adoption (notamment les Français qui s'établissent dans le port et finissent par prendre la nationalité insulaire) s'illustrent plutôt dans le commerce de longue distance avec le Levant et ne sont présents que de manière épisodique dans le trafic avec la rive barbaresque. Les Maltais de souche au contraire font du commerce avec la Régence de Tunis leur spécialité au second xvii^e siècle. Ainsi, le marchand Diego Attard effectue deux voyages en deux ans à La Goulette et Monastir en 1655 et 1656⁴² ; Giovanni Magro se signale par trois voyages à destination de Sfax entre 1654 et 1655⁴³ ; enfin, le marchand Clemente Burlo effectue quant à lui six voyages en deux ans seulement (1668-1670) dans les deux ports de Tunis et de Sousse, à raison de quatre séjours à Tunis⁴⁴ et deux séjours à Sousse⁴⁵.

Bien que Tunis apparaisse comme un port incontournable, notamment pour le trafic des esclaves, les registres du lazaret font apparaître plusieurs autres ports tunisiens fréquentés régulièrement par les marchands maltais dans le cadre du commerce exclusif des marchandises. Trois espaces urbains se détachent ainsi des autres pour la fréquentation maltaise : le complexe de Tunis - La Goulette d'une part, les ports de Sfax et de Sousse d'autre part. Avec 35 mentions sur les 88 voyages maltais, Tunis et La Goulette concentrent 42 % des destinations maltaises de commerce. Les raisons de cette domination incontestée de la capitale de la Régence sur les autres espaces portuaires sont multiples : port où s'effectuent la plupart des rachats de captifs chrétiens, Tunis permet de cumuler le trafic de l'homme et celui des marchandises. Il concentre également tous les consulats des nations européennes, ce qui suppose des associations commerciales accrues et facilitées entre marchands des deux rives et de religions différentes.

Après Tunis, Sfax se classe en deuxième position en ce qui concerne sa fréquentation par les bâtiments maltais, concentrant 17 voyages sur 88, soit une proportion de 19,3 % du trafic. Il apparaît même que Sfax est un port exclusivement maltais : tous les navires effectuant leur quarantaine à Malte et revenant de Sfax sont la propriété de marchands insulaires, contrairement aux autres ports tunisiens. Quant au port de Sousse, il constitue la destination de 13 voyages maltais, soit une proportion de 14,7 % du trafic insulaire. La prééminence de ces deux ports tient vraisemblablement à leur situation géographique : placés juste en face de Malte ou presque, ils s'avèrent très voisins et donc plus commodément joignables que Tunis, situé au Nord. Plusieurs autres ports enfin sont fréquentés par les Maltais, tels que Porto Farina (actuel Ghar el Melh) qui concentre 9 % du trafic, Hammamet (6,8 % du trafic), Jerba et Bizerte (4,5 % des destinations chacun) et Monastir (1,2 % des voyages).

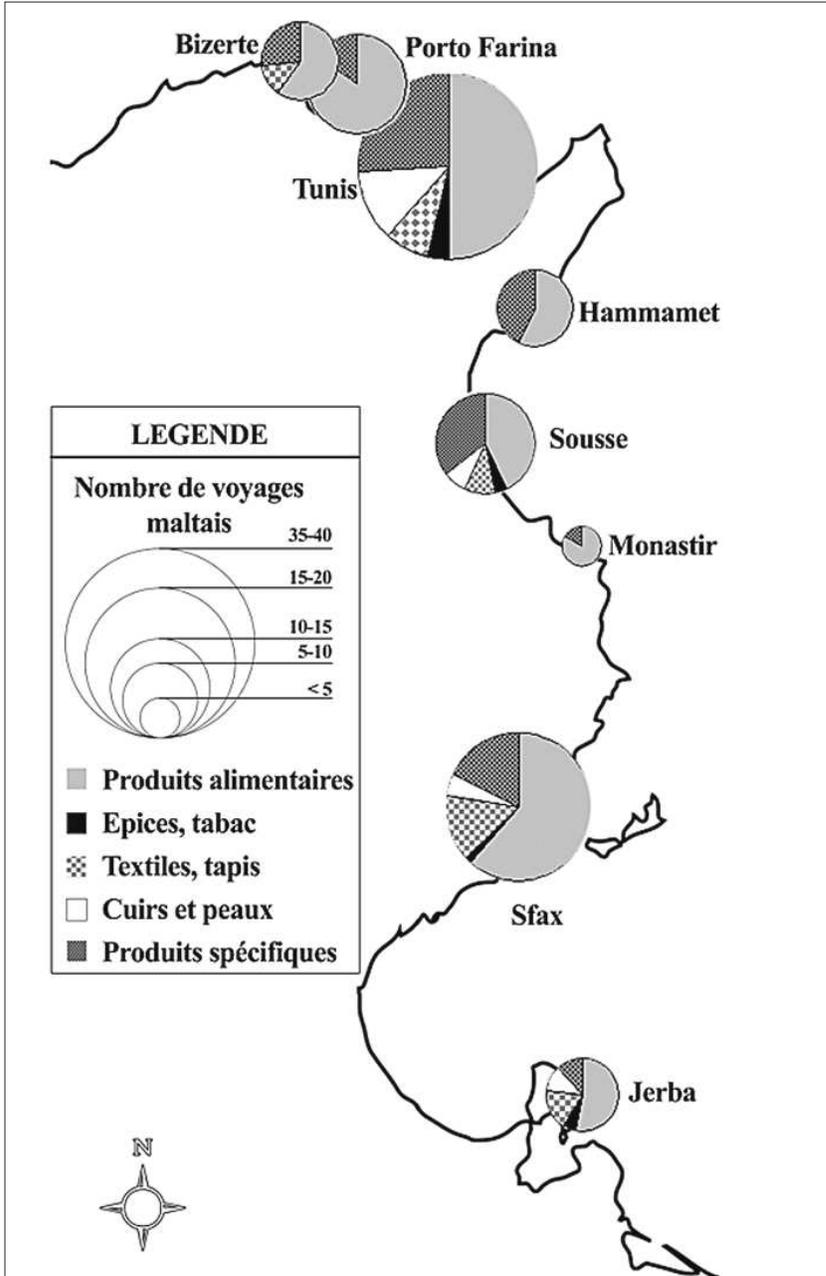
42. AOM 6526, f. 14v, 20 septembre 1655 ; f. 20r, 18 avril 1656.

43. AOM 6526, f. 1r, 20 août 1654 ; f. 7r, 18 février 1655 ; f. 12r, 20 juin 1655.

44. AOM 6526, f. 165r, 14 juillet 1668 ; f. 173v, 14 avril 1669 ; f. 185r, 13 novembre 1669 ; f. 188r, 16 janvier 1670.

45. AOM 6526, f. 170v, 1^{er} janvier 1669 ; f. 191r, 10 mai 1670.

*Volume et structure des importations maltaises en provenance de la Régence de Tunis
(second XVII^e siècle)*



Source: AOM 6526, *Arrivi dei bastimenti posti in quarantena (1654-1694)*

Quelles marchandises les Maltais vont-ils chercher dans ces ports de la Régence? Ils y achètent des denrées spécifiquement africaines, mais aussi des produits orientaux qui parviennent dans les Régences par les routes de liaison de l'Empire ottoman et que les ports barbaresques peuvent choisir de redistribuer au Ponant. La carte représente à la fois le taux de fréquentation des ports tunisiens par les navires maltais et les produits que chaque port exporte vers l'archipel voisin. Quatre ports témoignent d'un éventail de produits plus large que les autres, avec cinq catégories de produits (denrées alimentaires, épices, textiles, cuirs et peaux de bêtes, produits spécifiques): Tunis, Sfax, Sousse et Jerba. Les autres ports servent plutôt de ravitaillement alimentaire pour Malte: ce sont Porto Farina, dont la part s'élève à 78,5 % des exportations totales, Hammamet (57,1 %) et Monastir (83,3 %). Le port de Bizerte, qui totalise tout de même 60 % des exportations de denrées alimentaires, s'illustre aussi toutefois dans un petit commerce de tapis et de tissus avec Malte.

Ces produits alimentaires sont évidemment des céréales (froment et orge), que la Régence accepte de vendre aux ports chrétiens à partir du XVII^e siècle. Normalement, comme pour les provinces ottomanes, la vente des produits alimentaires aux chrétiens est prohibée dans les Régences; mais la pratique de ce commerce est si ancienne dans la Régence de Tunis que l'interdiction y est beaucoup plus lâche qu'au Levant⁴⁶. Les exportations ne sont pas pour autant libres dans les ports, exception faite des comptoirs à blé de Tabarka et du Cap Nègre, ce qui constitue une raison plausible de la forte domination des produits alimentaires, et notamment céréaliers, dans les exportations de Porto Farina. Outre les céréales, les Maltais s'approvisionnent en légumes secs (pois chiches, lentilles, fèves, haricots secs...) qui pallient le manque frumentaire dont ils souffrent depuis la grave crise sicilienne de 1589-1591 et qui affecte une large partie des cités méditerranéennes du Ponant. Surtout, les Maltais importent du bétail vivant (ovins et caprins le plus souvent, plus rarement des bovidés), ainsi que de la viande et du poisson séchés destinés à l'approvisionnement du marché insulaire. L'archipel ne possède en effet guère de cheptel et ne dispose en abondance que de lapins, ce qui est insuffisant à nourrir une population en accroissement constant au milieu de l'époque moderne. Citons enfin l'huile d'olive, qui représente une part importante des nourritures achetées dans tous les ports, et les dattes qui sont presque toutes exportées depuis Sfax. En ce qui concerne les produits plus précieux, tels que les épices et le tabac, on les trouve à Tunis et Sousse, ports importants de liaison avec les provinces ottomanes du Levant. Ces produits peuvent également provenir de courses maritimes barbaresques au débouché de l'Adriatique et de la capture de navires chrétiens, en particulier vénitiens, s'en revenant des Échelles. Parviennent ainsi à Malte du safran, de la cannelle, de la gomme, des câpres et du tabac depuis Tunis, Jerba et Sousse.

Textiles et cuirs sont également des produits typiquement africains, très prisés par les chrétiens en général, et par les Maltais en particulier. La Régence exporte

46. Sadok Boubaker, « L'approvisionnement alimentaire de Tunis à l'époque moderne, XVII^e - XVIII^e siècles », dans Brigitte Marin et Catherine Virlovet (dir.), *Nourrir les cités méditerranéennes, Antiquité – Temps Modernes*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2003, p. 446-447.

de nombreuses cargaisons de tissus de coton et de laine bruts ou travaillés, voire déjà transformés en turbans, chéchias ou fez (coiffes destinées aux esclaves musulmans détenus à Malte). On trouve également mentionnées des exportations de tapis tunisiens depuis Sfax, sans doute des kilims de nomades et des mergoums berbères (variétés de tapis ras en laine de mouton, aux motifs géométriques). Enfin, les cuirs et peaux de bêtes représentent un pan important du commerce tunisien. Le marchand maltais Clemente Burlo, qui effectue des voyages réguliers entre Malte, Sousse, Jerba et Tunis à la fin des années 1660, rapporte régulièrement des cuirs peloux ou tannés accompagnés de coton, de laine et de cire⁴⁷. La cire a été classée dans la catégorie des « produits spécifiques », avec le suif, le savon et les éponges. Ces produits sont exportés par tous les ports tunisiens fréquentés par les Maltais au même titre que les produits alimentaires. Ils constituent donc bien une spécificité barbaresque. Tous les marchands maltais rapportent dans leurs cargaisons de la cire ou du suif, et en moindre mesure, du savon (surtout exporté depuis Sousse et Hammamet) et des éponges. En 1654 et 1655, Giovanni Magro transporte ainsi par deux fois dans sa tartane une cargaison de marchandises diverses, dont plusieurs barils de cire et de suif⁴⁸.

Ce commerce avec la Régence de Tunis, qui prend une place de plus en plus centrale dans l'économie maltaise, se reflète dans la constitution des réseaux entre marchands insulaires et représentants de la rive ennemie. Des familles négociantes maltaises s'illustrent désormais dans un commerce régulier avec la Tunisie, à l'instar de celle des Alberi, qui domine la vie économique de Malte au milieu du XVII^e siècle. La famille est constituée en compagnie, articulée autour des trois chefs de la famille : le grand-père, Giuseppe, qui n'a plus l'âge des voyages et gère donc l'aspect financier de l'entreprise, le père Giovanni Maria, qui effectue la plupart des séjours en terre tunisienne, et le fils, Lazzaro, formé par son père. À l'origine de l'essor de la compagnie se trouve l'association entre le grand-père et le père, qui investissent dans l'achat d'une polacre qui appartient au bey de Tunis, afin de faire plusieurs voyages commerciaux entre Malte et certains ports de la Régence de Tunis ; la cargaison de blé qui en est rapportée est vendue sur le marché maltais⁴⁹. Deux ans plus tard, en avril 1653, Giuseppe avance la somme de rachat du marchand maltais Giovanni Magro, que son fils transmet à Tunis⁵⁰. Giuseppe delli Alberi apparaît bien comme le gestionnaire financier de la compagnie, recevant les remboursements de rachat, comme en 1654⁵¹ et en 1655⁵² où il perçoit la créance que doivent des esclaves maltais qui ont été rachetés par son fils résidant à cette époque à Tunis.

Durant dix ans, entre 1645 et 1655, Giovanni Maria delli Alberi n'a effectué pas moins de 32 voyages entre Malte et Tunis, soit une proportion de trois voyages

47. AOM 6526, f. 165r, 5 juillet 1668 ; f. 170v, 1^{er} janvier 1669 ; f. 185r, 13 novembre 1669 ; f. 188r, 16 janvier 1670 ; f. 191r, 10 mai 1670.

48. AOM 6526, f. 1r, 21 août 1654 ; f. 7v, 18 février 1655.

49. Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie, op. cit.*, t. VI, p. 20, 5 octobre 1651.

50. *Ibid.*, t. VI, p. 53, 12 avril 1653.

51. *Ibid.*, t. VI, p. 74, 7 janvier 1654.

52. *Ibid.*, t. VI, p. 113, 11 juin 1655.

par an en moyenne⁵³. Ils concernent tous pendant cette période des rachats d'esclaves musulmans, juifs et chrétiens de Malte et de Tunis, et chaque séjour à Tunis dure entre 3 mois et 5 mois. Ce qui signifie qu'en dix années, Giovanni Maria delli Alberi a vécu plus de temps à Tunis qu'à Malte même! C'est à partir des années 1651-1655, et de l'investissement dans la polacre, que débute véritablement le commerce des marchandises entre Malte et la Régence, qui est d'abord pratiqué en même temps que le trafic de l'homme, avant de le relayer et de le remplacer progressivement. Parti de Malte en mars 1655⁵⁴, il finance un patron marseillais pour conduire à Malte, puis à Livourne, une cargaison de cuirs, de peaux et de blé de Barbarie⁵⁵. Au mois de juillet, il nolise pour la somme non négligeable de 600 pièces de 8 réaux par mois, le vaisseau d'un patron français de Malte, pour effectuer une série de voyages commerciaux entre Tunis, Malte et Livourne⁵⁶. L'année suivante, parti de Malte en janvier 1656⁵⁷, Giovanni Maria delli Alberi investit dans une nouvelle entreprise commerciale: un patron de Six-Fours lui nolise une barque pour assurer le transport depuis Hammamet jusqu'à Malte d'une cargaison de 200 *qafiz* de blé et d'autres denrées barbaresques⁵⁸. En juin de la même année, il s'illustre encore une fois dans le commerce entre Tunis, Malte et Livourne, faisant embarquer des marchandises africaines et allant chercher à Livourne des denrées levantines qui y étaient entreposées⁵⁹.

En 1656, le grand-père Giuseppe est vraisemblablement décédé; c'est en effet à cette date que le nom de Lazzaro apparaît dans les archives et que la compagnie se reconstitue autour du couple constitué par Giovanni Maria et son fils Lazzaro. Une cargaison de 60 *qafiz* d'orge, négociée et achetée à un marchand tunisois par Gio Maria est transportée de Tunis à Malte, puis consignée auprès de Lazzaro qui doit se charger de sa mise en vente sur le marché insulaire⁶⁰. À partir de cette date, Lazzaro reprend progressivement l'affaire familiale. Déjà, au mois de janvier 1656, il est parti à la place de son père vieillissant à Tunis, emmenant avec lui une dizaine d'esclaves musulmans rachetés⁶¹. De retour en septembre, il rapporte du froment, de l'orge et du bétail⁶². Capturé par des corsaires algérois lors d'un voyage vers la Barbarie en 1661, il est échangé contre trois esclaves musulmans par son père en janvier 1662⁶³. Mais contrairement à Giovanni Maria, Lazzaro cherche à diversifier les destinations: profitant notamment du contexte de la guerre de Candie pour étendre ses activités commerciales à la Méditerranée orientale, il ravitaille la flotte de l'Ordre en biscuits en 1660⁶⁴ et utilise son escale en Crète pour rapporter

53. AOM 470 à 475, *passim* et Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie, op. cit.*, t. V et VI, *passim*.

54. AOM 475, f. 177r, 28 mars 1655.

55. Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie, op. cit.*, t. VI, p. 109, 5 mai 1655.

56. *Ibid.*, t. VI, p. 115, 17 juillet 1655.

57. AOM 475, f. 182r, 5 janvier 1656.

58. Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie, op. cit.*, t. VI, p. 132, 19 février 1656.

59. *Ibid.*, t. VI, p. 142, 7 juin 1656.

60. *Ibid.*, t. VI, p. 153, 4 septembre 1656.

61. AOM 475, f. 182r, 5 janvier 1656.

62. AOM 6526, f. 28r, 29 septembre 1656.

63. AOM 478, f. 248r, 21 janvier 1662.

64. AOM 477, f. 210v, 14 juin 1660.

du tabac, des toiles de coton et du suif⁶⁵. Il réitère en octobre 1666, rapportant de Candie du riz et du sucre⁶⁶. Nous perdons hélas trace des Alberi par la suite.

L'exemple de cette famille témoigne, au second xvii^e siècle, de l'émergence progressive dans le port de Malte d'une véritable catégorie marchande insulaire, dont le réseau de relations se ramifie et s'enrichit constamment, au gré d'associations nouées à Malte même, dans certains ports européens (Marseille, Livourne et la colonie vénitienne de Candie), et surtout dans des ports musulmans, particulièrement tunisiens. Et ce milieu marchand en ébauche à Malte s'enrichit de vagues d'immigrations chrétiennes, notamment marseillaises, qui apportent avec elles les pratiques les plus récentes du commerce, et tendent à élargir l'horizon insulaire par une fréquentation des ports du Levant, favorisant ainsi l'émergence d'une nouvelle indépendance du monde négociant envers le pouvoir suzerain de l'Ordre de Malte.

Pour Malte, aux premiers temps de l'époque moderne, travailler avec l'Autre apparaît donc au mieux comme une irréalité, au pire comme un non-sens. Jusqu'à la fin du xvi^e siècle en effet, le petit archipel maltais, situé au sud de la Sicile, est un monde de frontière résolument clos à tout représentant d'une altérité fondée sur la différence religieuse. Depuis 1492, dans la foulée de l'Espagne, de la Sicile et de Pantelleria, les communautés hébraïques ont été expulsées de Malte ou contraintes à la conversion⁶⁷, tandis que les musulmans, fort peu nombreux, ne sont présents qu'en tant qu'esclaves ruraux⁶⁸. Mieux encore, Malte est devenue, après sa donation en 1530 à l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem, un centre de guerre et de course marqué par les interdits religieux pesant sur le commerce avec les musulmans, ainsi qu'un lieu de détention de nombreux esclaves non chrétiens.

En dépit de cette réalité chrétienne hostile à la différence religieuse, les xvi^e et xvii^e siècles sont un temps où s'esquissent les premières relations commerciales avec la rive africaine, et particulièrement avec la Régence de Tunis si proche. Fondées d'abord sur le seul trafic des esclaves, conséquence inévitable de la pratique corsaire en Méditerranée, les relations de Malte avec l'Autre évoluent peu à peu vers un « vrai » commerce des marchandises qui suppose une fréquentation du nord jusqu'au sud des ports tunisiens, qui exportent dans l'île des denrées barbaresques, ainsi que des produits levantins, provenant de la course musulmane ou des navires empruntant les routes de liaison entre les Régences et les provinces orientales de l'Empire ottoman. Destination principale des navires insulaires en partance vers les terres d'islam, servant de base géographique et économique aux compagnies insulaires et aux sociétés en commandite, la Régence de Tunis apparaît donc bien comme l'élément nécessaire de la naissance et de la structuration du commerce maltais au xvii^e siècle, puis de son ouverture aux grands réseaux marchands de la Méditerranée.

65. AOM 6526, f. 68r, 6 août 1660.

66. AOM 6526, f. 147r, 13 octobre 1666.

67. Godfrey Wettinger, *The Jews of Malta in the late Middle Ages*, Malte, Midsea Book Ltd, 1985, p. 130-131.

68. Godfrey Wettinger, « Agriculture in Malta in the Late Middle Ages », dans *Proceedings of History week 1981*, Malte, Maltese Historical Society, 1982, p. 58.