



Les prémices d'une place marchande en Méditerranée. Malte au début de l'époque moderne XVIe-XVIIe siècles)

Anne Brogini

► To cite this version:

Anne Brogini. Les prémices d'une place marchande en Méditerranée. Malte au début de l'époque moderne XVIe-XVIIe siècles). Karthala - Maison méditerranéenne des Sciences de l'Homme. La loge et le fondouk. Les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée, Moyen Âge – Époque moderne, 2014. hal-03597769

HAL Id: hal-03597769

<https://hal.science/hal-03597769>

Submitted on 10 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.

La loge et le fondouk
Les dimensions spatiales des pratiques marchandes
en Méditerranée
Moyen Âge – Époque moderne

sous la direction de Wolfgang Kaiser

Karthala
Maison méditerranéenne des sciences de l'homme

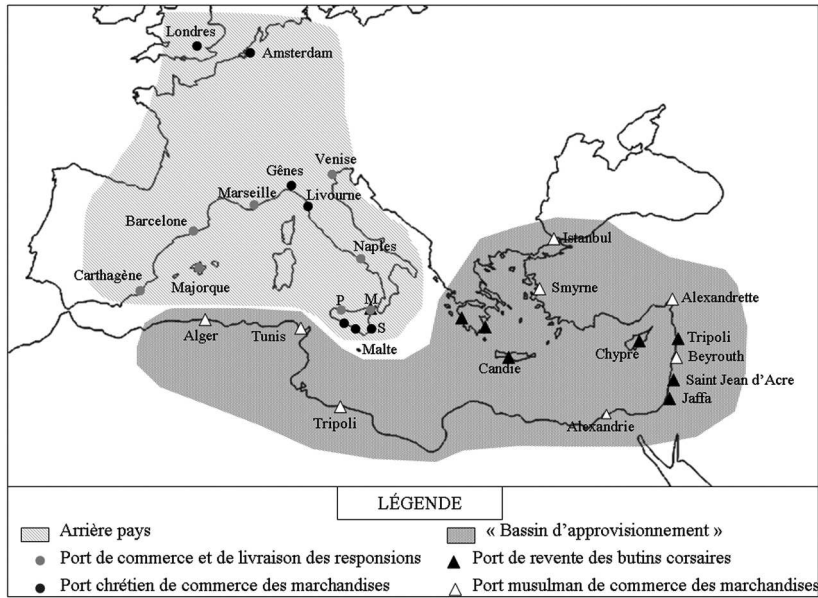
Anne Brogini

Les prémices d'une place marchande en Méditerranée Malte au début de l'époque moderne (xvi^e-xvii^e siècles)

209

Hormis une situation stratégique au cœur du bassin maritime, rien avant le xvi^e siècle ne prédisposait l'île de Malte et son petit port à devenir, au fil de l'époque moderne, une place marchande de Méditerranée. Cédé en 1530 par Charles Quint en fief à un ordre militaro-religieux héritier d'une idéologie de croisades, les Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, l'archipel maltais s'illustre plutôt dans des activités militaires et corsaires contre les musulmans. Ce fut pourtant par le biais de la course, qui nécessitait l'écoulement des butins et la revente des esclaves, que le port allait s'ouvrir aux échanges sous le contrôle intransigeant de l'Ordre. Ce port au visage singulier, composé de plusieurs langues de terre et de cinq petites cités (Vittoriosa, Senglea, Bormula, La Valette et Floriana), devait en effet voir sa physionomie modelée tout au long du xvii^e siècle par l'essor d'activités commerciales fondées sur les premières structures de finance et d'entrepôt, et de pratiques marchandes modernes associant les acteurs maltais à ceux des deux rives. Car la place maltaise en structuration s'appuyait non seulement sur un espace économique large, qui plaçait Malte au centre même des réseaux reliant les ports chrétiens et musulmans, mais également sur des pratiques commerciales indissociables d'un espace portuaire dominé par les acteurs des échanges.

La constitution d'un espace économique maltais

Fig. 1 – L'espace marchand maltais au XVII^e siècle.

L'Europe occidentale, l'arrière-pays maltais

Le royaume de Sicile continuait d'être, à l'époque moderne encore, le plus ancien et le plus important bassin de ravitaillement du marché maltais. L'installation même de l'Ordre ne fit qu'accroître la fréquentation des ports siciliens, les chevaliers jouissant de privilèges accordés par Charles Quint, puis par les rois d'Espagne, en ce qui concernait l'approvisionnement de leur Couvent en céréales et en denrées diverses. L'octroi de ces privilèges était venu se greffer sur la protection aragonaise garantie officiellement aux « Universités » de Malte depuis 1432.

Au même titre que les « nations » messinoise, génoise et pisane¹, les marchands maltais bénéficiaient en effet d'une immunité fiscale quant à l'importation de céréales (froment et orge) et de certains produits : leurs cargaisons étaient exemptes des droits ordinaires de douane² (la *dohana maris*) qui représentaient 3 % de la valeur de la cargaison embarquée ou vendue dans le port, ainsi que des taxes sur les marchandises importées et exportées (3 % de la valeur de la cargaison) ou réexportées (1,5 % de la valeur de la cargaison)³. Ces privilèges ne supposaient toutefois pas l'exemption de la traite, droit d'exportation du froment et des légumes secs, qui correspondait en moyenne à 25 % de la valeur de la cargaison embarquée, mais pouvait s'élever en fonction des lois de l'offre et de la demande et

selon la volonté politique des gouvernants siciliens⁴. À la fin du xv^e siècle, les importations franches de grains correspondaient ainsi à 2 000 salmes⁵ de froment⁶. Elles devaient régulièrement s'accroître aux siècles suivants, du fait de l'installation des chevaliers, passant à 13 500 salmes en 1532⁷, puis à 21 500 salmes en 1591⁸ et enfin à 23 500 salmes au milieu du xvii^e siècle⁹. Les importations d'orge étaient en revanche en stagnation (2 200 salmes) depuis le milieu du xvi^e siècle, en raison de l'utilisation même de l'orge : bien que Malte à la fin du xv^e siècle consommât encore du pain d'orge, alors que la Sicile avait déjà entièrement réservé cette céréale au bétail¹⁰, la consommation humaine de froment tendit à se généraliser à l'époque moderne, l'orge ne devant bientôt plus servir à Malte qu'à la nourriture des animaux, hormis en période de forte disette¹¹.

La Sicile ravitaillait également le marché maltais en « victuailles » (légumes secs)¹² depuis le Moyen Âge. Puis en 1533, Charles Quint octroya à l'Ordre la possibilité d'acheter nombre de denrées franches de taxe – hors les éventuels droits à l'exportation¹³. Il s'agissait notamment d'importer des cheptels (ovins, porcins, bovins) et de la viande salée, des cargaisons de fromages, de biscuits, d'huile d'olive, de suif, de chandelles, de vin et de vinaigre¹⁴, à quoi furent ajoutées à la fin du xvi^e siècle des importations de sucre, de miel et de cire¹⁵. La fréquentation des ports dépendait évidemment de leur spécialisation commerciale : les *carricatori* de Licata, Pozzallo, Terranova ou Scicli livraient exclusivement le froment, cependant que les ports de Syracuse, de Messine et de Palerme étaient plus polyvalents. Ceux-ci ajoutaient en outre à leurs fonctions d'importation et d'exportation, celle de réexportation à destination de Malte de marchandises originaires de tout le royaume de Sicile, voire d'ailleurs. À Syracuse, les navires venaient chercher légumes, biscuits, fromage, vin (provenant de la région voisine ou des zones viticoles plus lointaines, comme celle de Noto, célèbre depuis le Moyen Âge¹⁶). À Messine, on se ravitaillait également en produits très divers : des poissons frais ou séchés, de l'huile d'olive généralement produite en Calabre et exportée par le port sicilien et enfin du bois à brûler ou du bois de construction, produit soit en Calabre (forêt de la Sila) et transporté à Messine, soit en Sicile même (forêt de la Valdemone)¹⁷. À Palerme enfin, les Maltais achetaient à la fois des cargaisons alimentaires (sucre) et des produits très divers (biscuits, munitions)¹⁸.

La suprématie sicilienne dans le commerce maltais fut toutefois concurrencée dès l'installation des chevaliers en 1530, par la fréquentation des ports européens chargés de l'acheminement des responsions à destination du Couvent. Ces responsions, qui correspondaient depuis 1543 au tiers des revenus de chaque commanderie d'Europe¹⁹ prélevé en nature ou en argent, étaient exportés depuis Marseille, Palerme, Messine, Naples, Venise, Barcelone, Majorque et Carthagène²⁰. Qu'ils fussent au service des chevaliers comme à celui des « Universités », les marchands maltais prirent

l'habitude de profiter des voyages pour faire de ces ports des destinations prioritaires en matière de ravitaillement du marché. Ainsi, au ^{xvi}^e siècle, Naples livrait régulièrement de l'huile et du bois de Calabre, cependant que Venise exportait des cargaisons de bois de construction et de métaux bruts ou transformés (fer brut, clés, serrures, clous, anneaux de galères...). Cette première zone italienne de l'arrière-pays maltais se vit distancée au ^{xvi}^e siècle par les ports de l'Europe du nord-ouest, notamment celui de Marseille, qui ravitaillait Malte en tissus divers, et ceux de Londres et d'Amsterdam, qui concurrençaient Venise dans l'exportation de bois de construction, de fers, de plomb et d'armes. L'unique port italien dont les relations commerciales s'accrurent au ^{xvii}^e siècle était Livourne, grâce au rôle joué d'une part par les esclaves et intermédiaires de rachat juifs et, d'autre part, par les marchands anglais qui faisaient halte à Malte avant de gagner Livourne²¹.

212

L'émergence d'un « espace d'approvisionnement » méditerranéen

Outre l'arrière-pays européen, le marché insulaire était ravitaillé par un « espace d'approvisionnement » très particulier, défini par le vol plutôt que par la fabrication des produits : celui représenté par les zones de déploiement de la course maltaise, menée aussi bien par des membres de l'Ordre que par des particuliers arborant le pavillon rouge à croix blanche de Saint-Jean. Cet espace, en grisé foncé sur la figure 1, suit les littoraux musulmans depuis la Régence de Tunis jusqu'au Levant, avec des lieux d'embuscades corsaires réguliers le long de la côte africaine (Cap Bon, Jerba, Cap Misurata, Cap Bon André, Alexandrie et Damiette), de la côte levantine (de Jaffa à Alexandrette) et turque (environs de Castellorizo, Rhodes), ainsi que dans l'Archipel (du Dodécanèse au détroit des Dardanelles)²². La course, permettant la saisie à peu de frais de navires chargés de biens et la capture de nombreux esclaves, se présentait comme une activité extrêmement rentable, qui non seulement complétait l'approvisionnement d'un marché insulaire en équilibre alimentaire précaire, mais dégagait aussi des profits substantiels pour l'Ordre et pour tout particulier qui la pratiquait.

Les instructions du Grand Maître données aux chevaliers en partance établissaient à l'avance le devenir des prises selon une stricte hiérarchie qui fut respectée tout au long du ^{xvii}^e siècle. Les produits utiles et consommables, tout particulièrement la nourriture (froment, riz), devaient être rapportés à Malte impérativement, de préférence à bord du navire arraisonné qui constituait de la sorte une prise précieuse pouvant être revendue ou utilisée par l'Ordre. Les marchandises de faible coût (verroterie, cuirs, cotonnades...) étaient vendues lors de la première escale, en terre chrétienne ou musulmane, au meilleur prix. Les marchandises de grande valeur (pièces d'artillerie, bois, fers) étaient, quant à elles, placées dans les navires de course, afin de pouvoir les vendre en route ou les

rapporter à Malte. Les produits précieux (or, argent, bijoux, étoffes rares, épices) devaient impérativement être rapportés intacts, pour contribuer à l'enrichissement de l'île. Enfin, en ce qui concerne les prises humaines, les corsaires avaient pour consigne de vendre au meilleur prix femmes et enfants au Levant ou en Sicile, ainsi que certains captifs riches qui pouvaient se racheter immédiatement, et de ne ramener dans l'archipel que des hommes dont on pouvait utiliser la force de travail²³.

Le trafic corsaire exigeait par conséquent la fréquentation régulière de ports de revente sur le trajet reconduisant les navires à Malte. Hormis Messine qui conservait au Ponant la quasi-exclusivité de l'écoulement des butins maltais, les corsaires faisaient surtout escale dans les ports de Méditerranée orientale, aussi bien chrétiens (en Crète vénitienne notamment²⁴) que musulmans (Saint-Jean-d'Acre, Jaffa, Tripoli de Syrie, Chypre...²⁵). Butins et captifs pouvaient également être vendus, mais plus rarement, dans certains ports barbaresques comme Tunis, Djerba ou Tripoli. Enfin, la principale place d'écoulement des prises de course demeurait évidemment Malte qui, en tant qu'État corsaire, devint dès le début du XVII^e siècle l'un des principaux marchés d'esclaves non chrétiens – concurrençant même Messine – et l'une des places essentielles de rassemblement des sommes de rachat pour les captifs chrétiens détenus en terre d'Islam.

213

La nécessité d'écouler les prises engendrant l'établissement de relations avec des intermédiaires de l'autre rive, des pratiques commerciales plus pacifiques se généralisèrent au fil du XVII^e siècle, favorisant la venue sur le marché maltais de marchands non chrétiens et de denrées en provenance des terres d'Islam. En outre, la construction d'un lazaret moderne en pierre, à partir de 1642, transforma l'île en escale commerciale et sanitaire stratégique pour nombre de marchands européens, qui utilisent Malte comme entrepôt des produits barbaresques et levantins. D'Afrique du Nord, précisément de Tunis et de Tripoli, intermédiaires de rachat d'esclaves et marchands chrétiens ou musulmans rapportent des produits bruts (cuirs, peaux de caprins, cire, laine, savon...) et des denrées diverses (huile d'olive, froment et semoule de blé, fèves ou pois chiches, poissons frais et séchés). Du Levant, notamment d'Alexandrie, de Smyrne et d'Istanbul, sont rapportés des produits alimentaires (sucre, riz, prunes sèches) et des marchandises de luxe, comme des tissus en soie, en lin et en velours, des tapis orientaux, du tabac, de l'encens, des épices²⁶.

Les pratiques marchandes à Malte

Le contrôle des prix

Bien qu'ouvert aux acteurs commerciaux des deux rives et inondé par des produits nouveaux à partir de la fin du ^{xvi}^e siècle, le marché insulaire n'était pas autorégulé mais se présentait comme un espace soumis à un contrôle des chevaliers suffisamment fort pour que fût empêché le principe de « liberté » des échanges. Tenu par un Ordre suzerain qui fixe les prix et décide de l'organisation des ventes, le port offrait les traits d'un marché au fonctionnement encore assez médiéval²⁷. Plusieurs raisons, certaines purement économiques et d'autres plus religieuses, expliquaient cette interférence régulière de l'Ordre dans la vie économique de l'île.

214 Soucieux de policer l'espace du marché, l'Ordre y déléguait un responsable, chargé de contrôler les ventes, les prix, ou les tentatives de vols. Il est difficile de savoir si cette fonction existait dès 1530, mais le fait est qu'elle est attestée clairement à partir de 1574, date à laquelle un « responsable du marché » est régulièrement mentionné par les archives, preuve soit de son existence récente, soit d'un désir manifeste de l'Ordre de contrôle sur cet espace économique où se négocient, en un temps où l'île s'ouvre désormais aux échanges, les produits de la course et du commerce. De fait, en 1574, le responsable du marché faisait un compte-rendu au Grand Maître au sujet de vols de viande sur les étals et de dégradations de nourriture commis délibérément par des jeunes chevaliers qui furent punis d'un an d'emprisonnement²⁸. Deux ans plus tard, en 1576, le responsable rapportait au Conseil le problème de la vente de mesures de blé inégales pour un prix identique²⁹.

Car l'Ordre se montrait surtout attentif aux prix et à leurs variations, et intervenait dès que les récoltes ou les ravitaillements ne suffisaient pas à satisfaire la demande. Malte vivait en effet depuis le Moyen Âge dans une situation de dépendance alimentaire vitale à l'égard de la Sicile, et cette dépendance n'avait fait que s'accroître à l'époque moderne, en raison d'une croissance démographique sans précédent due à la fois à une amélioration des conditions d'existence des habitants et à une immigration forte d'étrangers venus se placer au service des chevaliers et s'illustrer dans les activités maritimes. Le manque alimentaire quasi chronique avait pour conséquence des fluctuations de prix dangereuses, pouvant à tout moment provoquer des mouvements populaires dans le port, voire des contestations au sein même de l'Ordre. De fait, en 1562, le marché subit de plein fouet les conséquences d'une mauvaise récolte générale dans les bassins frumentaires habituels de Méditerranée³⁰ : les prix siciliens s'envolèrent, de même que ceux des ports grecs, au point que l'approvisionnement du marché maltais fut insuffisant et que la disette toucha l'île. Devant la forte hausse des prix de vente du

blé et des denrées de base, l'Ordre fixa une limitation des prix et ordonna le rationnement de la population et de son Couvent³¹.

Le problème frumentaire se posa de manière cruciale à l'extrême fin du xvi^e siècle, à la suite de la crise sicilienne, expliquant en partie l'essor fulgurant de la course, voire de la piraterie à l'encontre de navires chrétiens chargés de blé. À partir de 1595, des commissaires durent superviser le débarquement des cargaisons du blé et leur acheminement jusqu'aux entrepôts, où ils étaient placés sous la garde du personnel de l'Ordre. Il était ordonné de punir de dix ans de galère toute personne qui endommagerait les aliments ou tenterait d'en dérober. Enfin, l'acheminement des denrées depuis les entrepôts jusqu'au marché était placé sous étroite surveillance de chevaliers, et les prix furent fixés par l'Ordre pour éviter toute contestation populaire³². L'année suivante, en 1596, l'Ordre institua définitivement une « police portuaire », chargée de contrôler le chargement des navires et le déchargement des denrées jusqu'à leur transport aux entrepôts³³. Dans le même temps, fut fondée une banque « centrale », établie à proximité du Palais magistral, liée à l'Ordre et gérée par lui, dont dépendrait désormais l'ensemble des contrats liant le Couvent à des acteurs marchands³⁴.

215

Au xvii^e siècle, l'Ordre assurait ainsi le contrôle de l'ensemble de la chaîne commerciale par le biais d'un personnel efficient, depuis le débarquement des marchandises dans le port et leur transfert aux entrepôts, jusqu'à la vente des produits sous la surveillance du responsable du marché. Elle s'était vraisemblablement relâchée au début de la décennie 1620, puisqu'en 1624, le responsable du marché alerta le Conseil à propos de l'habitude prise par les commerçants maltais de s'accorder sur une hausse injustifiée des prix de vente des denrées, tout particulièrement de la viande. L'augmentation des prix provoquait des contestations populaires sur la place du marché et risquait d'engendrer des problèmes financiers pour l'Ordre et l'archipel. Par ordonnance, le Grand Maître s'octroya alors le pouvoir de fixer désormais les prix de vente de la nourriture pour l'année en cours et celles à venir³⁵. Le contrôle des prix concernait également la vente des esclaves, produit le plus prisé des corsaires parce qu'elle se négociait souvent au meilleur coût. L'Ordre imposait ainsi que les ventes de captifs juifs et musulmans se fassent aux enchères à la chandelle³⁶, étalées sur plusieurs jours dans le but d'éviter une baisse du prix de vente³⁷. Les prix étaient alors calqués sur ceux de Messine, port qui constituait la référence par excellence pour l'Ordre en matière de revente des butins corsaires, de sorte que le prix de vente des esclaves évolua assez peu entre le xvi^e et la fin du xvii^e siècle, subissant l'élévation commune aux autres ports de Méditerranée, passant de 100 écus environ dans les années 1570³⁸ à 130 écus dans le premier tiers du xvii^e siècle³⁹, et enfin à 145 écus en moyenne dans la seconde moitié du siècle⁴⁰.

Une autre raison, religieuse celle-ci, poussait enfin les Hospitaliers à intervenir dans le fonctionnement économique portuaire : il s'agissait d'empêcher les individus non catholiques de circuler et d'agir librement aussi bien dans l'espace portuaire délimité par les enceintes urbaines que dans l'espace du marché proprement dit. À partir de 1602, une ordonnance du Grand Maître interdit aux esclaves de vendre des marchandises de coût important, tout particulièrement de la nourriture, sous peine de punition physique pour les esclaves et d'amende pour les Maltais qui leur auraient acheté des produits. Les esclaves étaient juste autorisés à vendre de la verroterie pouvant aider à rassembler leur somme de rachat, dans le lieu clos du marché situé devant le Palais Magistral, en plein centre de La Valette, et sous le contrôle strict du responsable du marché⁴¹. Les esclaves juifs bénéficièrent toutefois de la mansuétude du Grand Maître puisqu'ils obtinrent et conservèrent le privilège en 1603 de vendre au marché de la nourriture⁴², les Juifs valant généralement plus cher à la vente comme au rachat que les musulmans, les chevaliers se montraient plus favorables à ce qu'ils pratiquent une activité commerciale pouvant faciliter leur rachat.

Les pratiques marchandes

En dépit du contrôle incessant de l'Ordre, la vie économique maltaise se développait favorablement au ^{xvii}^e siècle, sous l'impulsion d'acteurs commerciaux insulaires et étrangers, tant marchands qu'intermédiaires de rachat d'esclaves, tant religieux (membres de l'Ordre, chevaliers ou non) que laïcs. La plupart des associations se faisaient par le biais de sociétés en commandite liant par contrat notarié commanditaires et complémentaires. Les Français, et particulièrement les Provençaux et les Marseillais, dominaient incontestablement les pratiques marchandes maltaises à partir du ^{xvii}^e siècle, s'illustrant essentiellement dans le rôle de commanditaires. En 1601, le marchand Matthieu Dinans de Six-Fours confiait à un Maltais son navire et son argent, pour que celui-ci allât quérir des marchandises à Alexandrie⁴³. En 1603, le marchand Pierre Bréa de Provence offrait les fonds nécessaires à l'achat par ses trois associés maltais d'une cargaison de 55 tonneaux de vin à Licata⁴⁴. La raison de cette prédominance des Français dans le rôle de commanditaire tenait sans doute au fait qu'ils ne résidaient pas nécessairement dans le port où ils passaient contrat, et qu'il était souvent plus simple aux Maltais d'effectuer eux-mêmes les voyages. Cela expliquerait qu'une des rares fois où un Français fut commandité par un autre marchand, en 1603 : il s'agissait d'un patron, Matthieu Bonin, installé et marié à Vittoriosa, donc citoyen de Malte⁴⁵. Mais on peut avancer également que les Marseillais disposaient peut-être plus facilement des fonds immédiats nécessaires à la constitution d'une société marchande, et

possédaient déjà une meilleure maîtrise des pratiques commerciales que les insulaires qui, au même moment, s'illustraient en priorité en tant que corsaires et marins.

Cela ne signifiait pas pour autant que les Maltais étaient exclus du rôle de commanditaires, bien au contraire : en janvier et février 1599, quatre bailleurs de fonds maltais passèrent contrat avec un patron français de Six-Fours, propriétaire d'un navire, chargé de se rendre à Alexandrie, puis de rapporter une cargaison de denrées diverses qui seraient vendues à Messine, le bénéfice financier devant être partagé équitablement entre les commanditaires⁴⁶. Évidemment, les contrats de commerce garantissaient toujours la « protection » du commanditaire : dans le cas où les marchandises transportées par le capitaine étaient endommagées ou perdues, celui-ci pouvait rembourser au marchand toute la somme investie ; dans le cas où le navire était perdu en mer ou capturé par des corsaires, le capitaine devait payer au marchand la valeur du navire⁴⁷. De même, le commandité n'avait souvent aucun droit d'acheter des marchandises pour son propre compte, et ne pouvait décider d'emmener sur le navire des esclaves rachetés (à moins d'en payer le prix de transport lui-même). Cette surveillance étroite des complimentaires n'était du reste pas une spécificité maltaise mais se retrouvait au niveau du grand commerce et des grands ports, comme à Marseille au XVIII^e siècle⁴⁸.

217

Les sociétés commerciales liaient aussi les Maltais à des acteurs non chrétiens de Tunis ou du Levant. En 1621, un renégat de Tunis s'associa à des marchands maltais pour la constitution d'une compagnie de commerce de cumin spécialisée dans le trafic entre la Barbarie et Malte⁴⁹. L'année suivante, en 1622, un Maure libre, qui habitait le port de Malte avec autorisation de l'Ordre, s'était associé avec un marchand maltais et un autre musulman de Tunis dans le cadre d'un commerce régulier reliant l'île à la Régence⁵⁰. Nombre d'esclaves, ou d'anciens esclaves rachetés, pouvaient enfin s'illustrer dans des associations commerciales avec les insulaires, qu'il s'agisse de rachats d'esclaves ou de trafics de marchandises⁵¹. Au fil du XVII^e siècle, les marchands maltais devaient ainsi se poser comme les spécialistes du commerce des denrées et des hommes avec la côte barbaresque, par le biais de dynasties commerçantes comme celle des Alberi, qui contrôlait largement le trafic entre Tunis, Malte et Livourne de la fin du XVI^e aux dernières années du XVII^e siècle et qui apparaissait souvent commanditaire de marchands tunisois⁵². Quant au trafic avec le Levant, il était plutôt le fait de marchands marseillais établis à Malte qui acquéraient la citoyenneté maltaise et s'illustraient plutôt comme commanditaires de Maltais. Ce ne devait être qu'à partir du XVIII^e siècle que les insulaires concurrencèrent réellement les marchands originaires de Provence dans le commerce entre Malte et les Échelles.

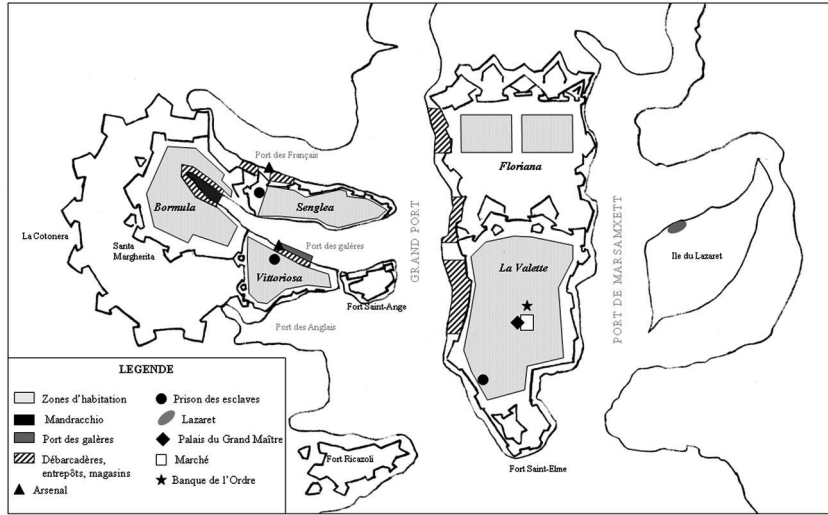


Fig. 2 – Les dynamiques spatiales du port à la fin du xvii^e siècle.

Les dynamiques spatiales de la place maltaise

Hommes et lieux

Le fort cosmopolitisme qui caractérisait le port de Malte, dès la fin du xvi^e siècle, marqué par la venue ou l'installation de marchands chrétiens et non chrétiens originaires de toute la Méditerranée, avait pour conséquence une spatialisation nouvelle du port. La structuration des pratiques marchandes, l'essor du commerce, modelaient alors un nouveau visage de l'espace économique où les hommes se trouvaient répartis en des lieux bien distincts, créateurs d'une hiérarchie socio-spatiale du port nettement observable.

Bien que présentant un fractionnement de l'habitat de par sa division en plusieurs cités ceintes chacune de leurs propres murailles et englobées au fil du xvii^e siècle par des lignes de fortification extérieures (la *Floriana*, la *Santa Margherita* et la *Cotonera*), le port présentait une homogénéité de peuplement et de fonctionnement politique et économique. Les fonctions des cités se complétaient : si La Valette l'emportait en prestige du fait de son statut de capitale et de résidence du Couvent, Vittoriosa était à la fois le siège du tribunal inquisitorial et de l'arsenal principal (qui ne fut jamais transféré à La Valette), tandis que l'anse où se rejoignaient les Trois-Cités (Vittoriosa-Bormula-Senglea) groupait la plupart des entrepôts de marchandises et que les Prisons des Esclaves – propriétés de l'Ordre qui y plaçait ses esclaves de terre et de rame – avaient été construites l'une à La Valette, les deux autres à Vittoriosa et à Senglea⁵³.

Les frontières franches n'étaient donc pas celles, matérielles, qui séparaient les cités entre elles, mais plutôt celles qui différenciaient les marchands catholiques des autres. Les Anglais furent les premiers visés qui subirent la contrainte imposée par l'Ordre, en 1605, de demeurer à quai : s'ils jouissaient d'une entière liberté à bord de leur navire, ils ne pouvaient ni descendre à terre, ni passer les murailles du port sans autorisation de l'Inquisiteur et du Grand Maître⁵⁴. L'interdiction fut étendue aux Flamands, aux Néerlandais et à tous les marchands protestants du Nord de l'Europe en 1607⁵⁵. Puis en 1676, le débarquement des équipages et des marchands fut soumis également à l'approbation des consuls des nations concernées⁵⁶. Après examen et stockage des cargaisons sous le contrôle des commissaires chargés du débarquement des marchandises, l'autorisation était évidemment donnée aux marchands de fréquenter librement le marché, de prendre contact avec leurs associés ou intermédiaires maltais, et de négocier ventes et achats de produits ou d'esclaves. Plus encore que les protestants, les marchands musulmans et juifs étaient concernés par l'interdiction de franchir l'enceinte portuaire. Par l'intermédiaire de la douane, ils recevaient un sauf-conduit du Grand Maître pour un temps strictement limité, qui leur permettait de circuler librement dans le port, à condition de le conserver sur soi en permanence en cas de contrôle imprévu⁵⁷.

219

Seuls les marchands catholiques, quelle que fût leur nationalité, étaient donc les bienvenus dans une île extrêmement soumise au triple contrôle politique, économique et religieux de l'Ordre auquel se superposait celui purement religieux du Saint-Office et du clergé. Le port leur était largement ouvert, de même que l'accès à tous les lieux essentiels à la vie commerçante (entrepôts et prisons des esclaves, banque de l'Ordre, marché, études notariales, résidences des consuls et quartiers des nations). Les cités n'exerçaient pas la même attraction sur les marchands insulaires ou étrangers. La petite Bormula, née à la fin du xvi^e siècle de l'accroissement démographique de Vittoriosa et Senglea, et unique ville à être dépourvue d'enceinte protectrice, était assurément la plus cosmopolite et la plus pauvre à la fois. Rares étaient les marchands qui y élaient résidence. À ses côtés, les cités jumelles de Vittoriosa et Senglea, plus anciennes, avaient connu un développement quasi simultané dans la seconde moitié du xvi^e siècle, et offraient l'apparence de villes prospères, siège d'une bourgeoisie marchande bien implantée, séduite notamment par le prestige de Vittoriosa qui était l'ancienne résidence de l'Ordre, jusqu'à son installation à La Valette, et était devenue en 1574 la cité de l'Inquisiteur⁵⁸. La présence des ports de galères et de bâtiments de commerce, ainsi que celle des entrepôts, incitaient évidemment à l'activité négociante et attiraient nombre de marchands maltais, siciliens, grecs, voire marseillais ou provençaux. Il semble également que Floriana, peuplée après les autres, attira des populations commerçantes, du fait de l'aménagement, dans la

seconde moitié du xvii^e siècle, de débarcadères le long de ses remparts. Cet aménagement la rattachait ainsi économiquement à La Valette, fort prisée par les marchands.

220

Car si les marchands se répartissaient de façon assez égale entre les deux cités et La Valette, les consuls résidèrent en priorité dans la capitale maltaise dès le premier tiers du xvii^e siècle, comme William Wats et son fils Giacomo Wats, consuls de la nation anglaise et flamande⁵⁹, Pierre Drouin et Mathieu Savina, de la nation française⁶⁰, Domenico Oliva, de la nation sicilienne⁶¹, Stammato Anselmi, consul des nations catholiques de Grèce, d'Arménie, d'Égypte et de Syrie⁶². De par son statut de capitale et de résidence du Couvent depuis 1571, La Valette attirait en effet les catégories sociales les plus aisées, tant maltaises qu'insulaires, et les marchands fortunés qui s'illustraient notamment dans le grand commerce méditerranéen et les échanges avec le Levant. Les Français, qui représentaient plus de la moitié des étrangers⁶³, dominaient la ville sur un plan économique, par le biais de familles marchandes d'origine marseillaise, comme culturel (on parlait couramment français à La Valette aux xvii^e et xviii^e siècles) du fait également de la domination des langues françaises dans l'Ordre⁶⁴. En toute vraisemblance, le quartier marchand français devait être plus étendu que celui des autres nations dans la capitale. Cela ne conférait pas pour autant au consul de la nation française un rôle plus important : choisis par le Grand Maître après avoir été proposés par les marchands, les consuls dépendirent de l'Ordre pendant toute l'époque moderne. Dépourvus de toute autorité politique ou sociale, ils se contentaient de faire respecter les intérêts des marchands de leur nation. Jamais à Malte les consuls ne furent revêtus de la fonction diplomatique qu'ils avaient acquise ailleurs en Méditerranée. Ne pouvant ni « gouverner » leur nation, ni exercer de justice, comme c'était le cas ailleurs⁶⁵, les consuls à Malte étaient bien, comme se plaisait à le rappeler le Grand Maître, des consuls *pour* les nations plutôt que des consuls *des* nations⁶⁶. Dans le port de Malte, il en allait des hommes comme des marchandises ou des espaces économiques : ils n'échappaient jamais complètement à l'autorité sourcilieuse de l'Ordre de Saint-Jean.

La spatialisation des activités économiques

Le port de Malte à la fin du xvii^e siècle témoignait d'une organisation triple de l'espace économique, reliant entre eux les lieux réservés aux navires (ports des galères ou des navires de commerce, arsenal), ceux de stockage des marchandises et des esclaves (lazaret, magasins, entrepôts, prisons) et ceux où se concrétisent les échanges (marché, banque). Cette organisation nécessitait par conséquent une collaboration étroite entre les quatre cités portuaires unies par les fréquents trajets des petits navires assurant le

transport des denrées et des hommes, et par l'interaction permanente entre les trois lieux économiques qu'exigeait le bon fonctionnement du port.

Lors de son arrivée en 1530, l'Ordre s'était tout naturellement fixé dans l'unique localité déjà existante, à savoir Birgù (rebaptisée Vittoriosa après 1565) où furent édifiés tous les bâtiments nécessaires à la vie du Couvent (Infirmierie, Palais du Grand Maître, Auberges des Langues). La croissance démographique avait ensuite favorisé dans les années 1550 le peuplement de la langue de terre voisine, l'*Isola*, fortifiée par le Grand Maître de la Sengle (1553-1557) et baptisée en son honneur Senglea. Les lieux propres aux activités maritimes et économiques se trouvaient par conséquent le long des remparts des cités, jusqu'à la liaison entre les deux langues de terre où naquit une petite ville, Bormula. En toute logique, le port des galères fut établi à Vittoriosa puisque ces navires symbolisaient l'activité propre aux chevaliers de la guerre sainte menée sur mer contre les musulmans. C'est également à Vittoriosa que se situaient l'arsenal et les premiers bâtiments d'entrepôt du matériel de construction navale (bois, cordes, toiles, fers, munitions), l'ensemble s'étendant sur une longueur d'environ un kilomètre⁶⁷.

221

Quant au port de commerce, où mouillaient les bâtiments plus importants, il se développa en deçà du port des galères, au niveau de Bormula où la protection des intempéries et des attaques éventuelles était maximale et où furent édifiés progressivement les entrepôts destinés à recevoir et à stocker les cargaisons (le *Mandracchio*). De l'autre côté de Senglea, le long de l'anse dite « Port des Français », l'Ordre fit aménager un autre espace de stockage pour le matériel de construction associé à un petit arsenal destiné aux navires de particuliers et complémentaire de celui de Vittoriosa : le nouvel espace, d'une longueur de 220 mètres environ⁶⁸, s'organisait autour d'entrepôts de bois, de poudre et de fers, qui développèrent durant la seconde moitié du xvii^e siècle une activité de transformation et de revente des produits, par l'édification de nombreux magasins. En ce qui concernait les esclaves, considérés par l'Ordre et les Maltais comme une marchandise lucrative, ils étaient surveillés aussi étroitement que les denrées, et tenus enfermés en des lieux spécifiques, les Prisons des Esclaves. La plus ancienne, achevée en 1539, se trouvait à Vittoriosa⁶⁹ à proximité du port des galères, la deuxième à La Valette, le long du rempart donnant sur le « Grand Port » et la troisième fut édifiée dans le fort Saint-Michel à Senglea en 1629⁷⁰.

En 1571, le déménagement du Couvent à La Valette modifia sensiblement l'équilibre économique de l'espace portuaire. La nouvelle capitale polarisa les échanges en devenant le lieu des transactions financières et commerciales, par la présence de la Banque de l'Ordre en activité depuis 1596, et par celle du marché où se fixaient les prix insulaires et où se déroulaient les ventes et les achats des biens et des esclaves. La construction de La Valette, l'accélération

continue du développement de l'économie portuaire et l'exiguïté de l'anse entre Vittoriosa et Senglea entraîna le nécessaire développement d'aménagements littoraux le long des remparts de La Valette et de Floriana, entre le milieu du ^{xvii}e et le début du ^{xviii}e siècle. Initiés par le Grand Maître Lascaris (1636-1657), les travaux consistèrent d'abord en la construction d'entrepôts et de magasins le long du rempart du « Grand Port », avant de se poursuivre par le creusement d'un débarcadère joignant les remparts de La Valette à ceux de Floriana, qui fut baptisé « Quai Lascaris » au siècle suivant en l'honneur du Grand Maître. Les Grands Maîtres suivants, Nicolas Cotoner (1663-1680), Gregorio Carafa (1680-1690), Adrien de Wignacourt (1690-1697) et Ramon Perellos (1697-1720) poursuivirent l'entreprise de Lascaris en édifiant une centaine d'entrepôts de grains et de denrées diverses, auxquels s'ajoutaient des habitations adjacentes⁷¹. Ces aménagements allaient de pair avec la construction d'un lazaret moderne fondé en 1642 sur l'île Manoel située dans le « Port de Marsamxett », réputé dans toute la Méditerranée et fréquenté en plus par les bâtiments chrétiens, entérinant de manière définitive la fonction d'entrepôt et de relais du port.

Conclusion

Le port de Malte au début de l'époque moderne apparaissait donc bien dans toute la singularité d'un marché « imparfait »⁷² parce qu'en cours d'élaboration et soumis constamment au contrôle politico-économique d'un Ordre suzerain qui empêchait l'établissement de prix d'équilibre⁷³. Espace dépourvu de passé commercial, puisque les quelques échanges qui existaient entre l'archipel et la côte tunisienne au Moyen Âge ne pouvaient être considérés comme un commerce véritable, créateur des infrastructures nécessaires à son fonctionnement, le port de Malte devait son ouverture et son aménagement aux Hospitaliers qui avaient pris en main le destin militaire et économique de leur fief. La tutelle de l'Ordre s'exerçait aussi bien sur le monde de la finance, les prix du marché que sur les marchandises entreposées dans des endroits bien individualisés qui fractionnaient l'espace portuaire en lieux spécialisés de stockage, de transformations ou de transactions, ou encore sur les individus : quand les non-catholiques se trouvaient cantonnés dans des lieux extérieurs au port ou surveillés de près dans leurs déplacements et leurs associations marchandes, ils demeuraient sous le strict contrôle de l'Ordre qui nommait les consuls, leur garantissait une certaine latitude économique mais leur ôtait toute responsabilité politique ou diplomatique. Tout au long du ^{xvii}e siècle, l'Ordre et les acteurs du commerce avaient ainsi posé les bases d'une place marchande certes incomplète, mais qui allait fonctionner de manière plus classique à partir de la fin du ^{xviii}e siècle, du fait de l'essor des échanges et surtout du départ de l'Ordre et du passage de Malte sous autorité britannique.

notes

1. H. Bresc, 1986, p. 379.
2. Archivio Segreto Vaticano (ASV), *Segreteria di Stato*, Malta 1A, f.1r, 11 octobre 1432.
3. H. Bresc, 1986, p. 373.
4. M. Aymard, 1976, p. 16.
5. Archives of the Order of Malta (AOM), Misc. 6421, f.1v, 9 mars 1531.
6. Archives of the Cathedral of Malta (ACM), Misc. 33, f. 34r, 22 août 1483 (publié in J. Amo García, S. Fiorini, G. Wettinger, 2001, p. 51) ; A. Mifsud, 1918, p. 177-178.
7. AOM, Misc. 6421, f.5v-7v
8. AOM, Misc. 6421, f.55v-70v
9. AOM 258, f.205r-207v, année 1650.
10. H. Bresc, 1986, p. 129.
11. M. Aymard, H. Bresc, 1975, p. 539.
12. ASV, SS Malta 1A, f.1r, 11 octobre 1432.
13. AOM, Misc. 6421, f.10v-13r, 12 septembre 1533.
14. AOM, Misc. 6421, f.11r
15. AOM 436, f.258r, 11 mai 1576.
16. H. Bresc, 1986, p. 187.
17. H. Bresc, 1986, p. 93.
18. A. Brogini, 2006a, p. 348-352.
19. M. Fontenay, 1984, p. 260.
20. A. Brogini, 2006a, p. 77-79.
21. *Ibid.*, p. 598-599.
22. *Ibid.*, p. 296-300.
23. AOM 456, f.276v, 3 septembre 1608.
24. ASV, SS Malta 3, f.120v, sans date (vraisemblablement fin xvi^e-début xvii^e siècle).
25. AOM 457, f.268v, 14 juin 1610, *Rapport d'Opizzo Guidotti concernant les prises et les ventes réalisées en 1608*.
26. A. Brogini, 2006a, p. 609-610.
27. M. Arnoux, 2006, p. 292.
28. AOM 93, f.179v, 27 janvier 1574.
29. AOM 94, f.88v, 10 janvier 1576.
30. M. Aymard, 1966, p. 133-134.
31. AOM 91, f.79v-80r, 13 octobre 1562.
32. AOM 99, f.32r-32v, 3 août 1595.
33. AOM 99, f.112v, 15 novembre 1596.
34. AOM 99, f.112v, 15 novembre 1596.
35. AOM 255, f.41r-41v, 29 avril 1624.

36. AOM 96, f.67v, 23 août 1582.
37. M. Fontenay, 2001, p. 396.
38. M. Aymard, 1974a, p. 19.
39. M. Aymard, 1974b, p. 85.
40. G. Wettinger, 2002, p. 244.
41. AOM 100, f.248r, 13 août 1602.
42. AOM 100, f.285v, 18 juin 1603.
43. Notarial Archives of Valetta (NAV), R 286/10, f.177r-180v, 7 juin 1601.
44. NAV, R 286/11, f.235v-236r, 7 février 1603.
45. NAV, R 286/11, f.409r-411r, 3 juillet 1603.
46. NAV, R 867/1, f.103r-104r, 27 janvier 1599 ; NAV, R 867/1, f.148r-148v., 25 février 1599.
47. NAV, R 286/10, f.177r-180v, 7 juin 1601.
48. C. Carrière, 1973, p. 890.
49. P. Grandchamp, IV, p. 26, 21 octobre 1621.
50. *Ibid.*, p. 31, 7 février 1622.
51. A. Brogini, 2006a, p. 394-396.
52. *Ibid.*, p. 605-609.
53. A. Brogini, 2006b, p. 5.
54. Archivio della Congregazione per la Dottrina della Fede (ACDF), St. St., M 4-b (2), *Privilegi ai mercanti e agli Ebrei*, f.15r, 1605.
55. ACDF, St. St., Q 3-d, f.123r, 23 novembre 1607.
56. ACDF, St. St., HH 3-b, non folioté.
57. A. Brogini, 2006b, p. 6.
58. M. Fontenay, 1994, p. 106.
59. AOM 457, f.275r, 15 novembre 1610 ; AOM 471, f.251v, 29 mai 1645.
60. AOM 461, f.286r, 30 septembre 1622 ; AOM 477, f.210r, 10 juin 1660.
61. AOM 464, f.323r, 4 janvier 1633.
62. AOM 465, f.296v, 12 juillet 1635.
63. A. Brogini, 2006a, p. 640-641.
64. Sur huit Langues (ou nationalités) de l'Ordre, les langues françaises sont au nombre de trois (Provence, France, Auvergne).
65. J.-P. Filippini, 1988, p. 583.
66. X. Labat Saint-Vincent, 2000, p. 115.
67. J. Debono, 2000, p. 5.
68. *Ibid.*, 2000, p. 19.
69. AOM 287, f.43v, Chapitre Général de 1539.
70. AOM 109, f.214r, 3 juillet 1629.
71. J. Debono, 2000, p. 6.
72. R. Descat, 2006, p. 257.
73. B. Coirat, O. Weinstein, 2004, p. 37 ; D. Margairaz, P. Minard, 2006, p. 241.

Bibliographie

- Amo García J., Fiorini S., Wettinger G., 2001, *Documentary Sources of Maltese History*, III: *Documents of the Maltese Universitas*, Malte, Malta University Press.
- Arnoux M., 2006, « Travail, redistribution et construction des espaces économiques (XI^e-XV^e siècles) », in D. Margairaz, P. Minard (dir.), *Le marché dans son histoire*, Paris (*Revue de synthèse*, 5^e série, 2006/2), p. 273-298.
- Aymard M., 1966, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle*, Paris, SEVPEN.
- Aymard M., 1974a, « De la traite aux chiourmes : la fin de l'esclavage dans la Sicile moderne », *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, 44, p. 1-21.
- Aymard M., 1974b, « Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVI^e siècle », in G. Benzoni (dir.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Florence, Leo S. Olschki, p. 71-94.
- Aymard M., Bresc H., 1975, « Nourritures et consommation en Sicile entre le XIV^e et le XVIII^e siècle », *Mélanges de l'École française de Rome, Moyen Âge, Temps Modernes*, 87, 2, p. 535-581.
- Aymard M., 1976, « Il commercio dei grani nella Sicilia del '500 », *Archivio per la Sicilia Orientale*, Anno LXXII, Fasc. I-III, p. 7-28.
- Brogini A., 2006a, *Malte, frontière de chrétienté*, Athènes, École française d'Athènes (*BEFAR*, 325).
- Brogini A., 2006b, « Des frontières au sein d'une ville-frontière ? Les non-catholiques à Malte à l'époque moderne (XVI^e-XVII^e siècles) », *Cahiers de la Méditerranée*, 73, p. 1-18.
- Bresc H., 1986, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile (1300-1450)*, Athènes, École française d'Athènes (*BEFAR*, 262).
- Carrière C., 1973, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, Marseille, Institut Historique de Provence.
- Coriat B., Weinstein O., 2004, « Institutions, échanges et marchés », in *Dynamique des marchés*, Paris (*Revue d'économie industrielle*, 107), p. 37-62.
- Debono J., 2000, *Trade and Port Activities in Malta (1750-1800)*, Malte, PEG Ltd.
- Descat R., 2006, « Le marché dans l'économie de la Grèce antique », in D. Margairaz, P. Minard (dir.), *Le marché dans son histoire*, Paris (*Revue de synthèse*, 5^e série, 2006/2), p. 253-272.

- Filippini J.-P., 1988, « Les Nations à Livourne (xvii^e-xviii^e siècles) », in S. Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica*, Florence, Le Monnier, p. 581-594.
- Fontenay M., 1984, « Le revenu des chevaliers de Malte d'après les "estimes" de 1533, 1583 et 1776 », in *La France de l'Ancien Régime. Mélanges en l'honneur de Pierre Goubert*, Toulouse, Privat, p. 259-271.
- Fontenay M., 1994, « Le développement urbain du port de Malte du xvi^e au xviii^e siècle », in C. Villain-Gandoszi (dir.), *Le carrefour maltais*, Aix-en-Provence, Édisud (*Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, 71, 1994/1), p. 91-108.
- Fontenay M., 2001, « Il mercato maltese degli schiavi al tempo dei Cavalieri di San Giovanni (1530-1798) », *Quaderni storici*, 107, 2/2001, p. 391-414.
- Grandchamp P., 1926, *La France en Tunisie au xvii^e siècle*, II-VI, Tunis.
- Labat Saint-Vincent X., 2000, *Malte et le commerce marseillais au xviii^e siècle*. Thèse de doctorat d'histoire, Université de Paris-IV.
- Margairaz D., Minard Ph., 2006, « Le marché dans son histoire », in D. Margairaz, P. Minard (dir.), *Le marché dans son histoire*, Paris (*Revue de synthèse*, 5^e série, 2006/2), p. 241-252.
- Mifsud A., 1918, « L'approvisionnement e l'Università di Malta nelle passate dominazioni », in *Archivum Melitense*, III, p. 163-212.
- Wettinger G., 2002, *Slavery in the Islands of Malta and Gozo (ca. 1000-1812)*, Malte, PEG Ltd.