



**HAL**  
open science

# À l'aube d'une économie marchande. Le rôle de la course à Malte au XVIIe siècle

Anne Brogini

► **To cite this version:**

Anne Brogini. À l'aube d'une économie marchande. Le rôle de la course à Malte au XVIIe siècle. Revue d'histoire maritime, 2013, 17, pp.37-54. hal-03613138

**HAL Id: hal-03613138**

**<https://hal.science/hal-03613138>**

Submitted on 18 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.

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations Internationales

*Course, piraterie  
et économies littorales*

*(XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*

I Brogini – 979-10-231-1441-6



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi

*La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]*

*L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]*

*Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) [n° 4]*

*La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]*

*Les Français dans le Pacifique [n° 6]*

*Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]*

*Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles [n° 8]*

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]*

*La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]*

*Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]*

*La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle [n° 13]*

*Marine, État et politique [n° 14]*

*Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]*

*La Puissance navale [n° 16]*

### SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799)*

*Épisode de la vie scientifique du XVIII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**  
n° 17 • 2013/1

**Course, piraterie  
et économies littorales  
(xv<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle)**



Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-921-9

PDF complet – 979-10-231-1437-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1438-6

I Présentation – 979-10-231-1439-3

I Graziani – 979-10-231-1440-9

**I Brogini – 979-10-231-1441-6**

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3

I Hrodej – 979-10-231-1443-0

I Xambo – 979-10-231-1444-7

I Péret – 979-10-231-1445-4

I Aumont – 979-10-231-1446-1

I Corre – 979-10-231-1447-8

I Lafon – 979-10-231-1448-5

I Frécon – 979-10-231-1449-2

I Guiziou & Frontier – 979-10-231-1450-8

I Raflik – 979-10-231-1451-5

I Bellais – 979-10-231-1452-2

II Présentation. Le Mao & Figeac – 979-10-231-1453-9

II Grenet – 979-10-231-1454-6

II Bartolomei – 979-10-231-1455-3

II Zaugg – 979-10-231-1456-0

II Demont – 979-10-231-1457-7

II Gardey – 979-10-231-1458-4

II Martinetti – 979-10-231-1459-1

Varia – 979-10-231-1460-7

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

## SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou .....7

### I. DOSSIER

## COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> SIÈCLE)

### Course, piraterie et économies littorales (xv<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle)

Gilbert Buti et Philippe Hroděj .....11

### « *Come in caza sua...* » :

L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi<sup>e</sup>-xvii<sup>e</sup> siècles

Antoine-Marie Graziani .....23

### À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii<sup>e</sup> siècle

Anne Brogini .....37

### Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720

Roberto Barazzutti .....55

### Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations

Philippe Hroděj .....79

### La course barbaresque au cœur des échanges et conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682

Jean-Baptiste Xambo .....99

### De l'armateur à la fripière :

Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii<sup>e</sup> siècle

Jacques Péret .....121

### La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815)

Michel Aumont .....139

### La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance

Olivier Corre .....161

Deux modèles économiques de la course française dans l'Espagne occupée : Almería et Málaga (1810-1812) Jean-Marc Lafon .....	181
La piraterie sud-est asiatique des années 2000 : une rentabilité à géométrie variable Éric Frécon .....	199
Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développements François Guiziou et Florian Fontrier .....	215
De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden Jenny Raflík .....	233
Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une <i>pax sinica</i> ? Renaud Bellais .....	249

4

## II

### LES COLONIES MARCHANDES DANS LES PORTS EUROPÉENS À L'ÉPOQUE MODERNE

Les colonies marchandes étrangères dans les ports européens (c. 1680-c. 1780) Caroline Le Mao et Michel Figeac .....	269
Institution de la coexistence et pratiques de la différence : le <i>Fondaco dei Turchi</i> de Venise (xvi <sup>e</sup> -xviii <sup>e</sup> siècle) Mathieu Grenet .....	273
La naturalisation des marchands étrangers à Cadix au xviii <sup>e</sup> siècle Arnaud Bartolomei .....	303
Entre diplomatie et pratiques judiciaires : La condition des étrangers sous l'Ancien Régime napolitain Roberto Zaugg .....	321
Cosmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin xvii <sup>e</sup> -début xviii <sup>e</sup> siècle) Vincent Demont .....	335
Les colonies marchandes étrangères à Bordeaux au xviii <sup>e</sup> siècle Philippe Gardey .....	349
Les négociants étrangers de La Rochelle au xviii <sup>e</sup> siècle Brice Martinetti .....	375

III  
VARIA

- Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux :  
l'exemple de la maison Gaston Monier (1889-1920)  
Bernard Cassagne .....397

IV  
COMPTES RENDUS

- Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p..... 429
- Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 2, *Fidélités, racines et mémoires*, préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p. ....431
- Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, *De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV<sup>e</sup> millénaire av. J.-C.-VI<sup>e</sup> siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle*, 798 p..... 433
- Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2013, 404 p. .... 436
- Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p. .... 438
- Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p. ....441
- Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, PUR, 2008, 338 p. .... 443
- Gregory Stevens Cox, *The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era*, Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl. .... 446
- L. M. Cullen, *Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988*, Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p. .... 448
- Amaia Bilbao Acedos, *The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p. ....451
- William Coxe, *Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)*, rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p..... 453
- Morgan Le Dez, *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p. .... 453
- Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p..... 456





I. DOSSIER

**Course, piraterie et économies littorales  
(xv<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle)**



## À L'AUBE D'UNE ÉCONOMIE MARCHANDE : LE RÔLE DE LA COURSE À MALTE AU XVII<sup>e</sup> SIÈCLE

*Anne Brogini*

*Maître de conférences à l'université de Nice Sophia Antipolis*

Devenue en 1530 le fief d'un ordre religieux militaire héritier de l'idéologie des croisades, l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem, Malte apparaît au XVI<sup>e</sup> siècle comme un lieu résolument fermé à la rive musulmane. Ce n'est qu'à la faveur du changement de contexte méditerranéen après 1577, qui voit la fin des grands affrontements directs entre les empires espagnol et ottoman, que l'île s'ouvre véritablement aux échanges maritimes, par le biais de la course, cette activité qui n'est nouvelle ni pour les Hospitaliers, ni pour les Maltais qui la pratiquaient chacun depuis la fin du Moyen Âge, mais qui prend une ampleur inédite au XVII<sup>e</sup> siècle par sa double dimension publique et privée, laquelle permet de brasser un nombre de plus en plus important d'actifs et constitue le vecteur d'un développement matériel et économique de l'île.

### LE PROFIT IMMÉDIAT DE LA COURSE

Débat nullement nouveau mais très actuel, la question de la rentabilité économique de la course resurgit en lien avec un renouveau historiographique qui concerne la Méditerranée en général et l'histoire de la guerre de course en particulier, étudiées sous l'angle du concept de connexion hérité de l'histoire globale. La « forme supplétive de la grande guerre » comme la définissait en son temps Fernand Braudel, qui se développe selon lui après la bataille de Lépante et s'estompe dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, était un thème fort en vogue de l'historiographie européenne des années 1980<sup>1</sup>. Elle connaît aujourd'hui un regain d'intérêt, aussi bien dans son fonctionnement que dans ses conséquences économiques<sup>2</sup>. Au sein de ces réflexions, l'île de Malte a toute

1 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966, t. II, p. 616-649.

2 Voir les publications de Daniel Panzac, *Les Corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820*, Paris, CNRS Éditions, 1999 ; Lemnouar Merouche, *La Course, mythes et réalités. Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane*, Paris, Bouchène, 2007 ; Wolfgang Kaiser (dir.),

sa place : outre qu'elle présente l'originalité de pratiquer une double course, à la fois privée et publique, puisque l'autorité politico-religieuse qui la contrôle, l'ordre de Malte, peut mener la course en son nom propre ou bien octroyer ses patentes à des individus religieux et laïcs, Malte est incontestablement au xvii<sup>e</sup> siècle l'un des premiers pôles corsaires chrétiens du Ponant. Cette double course maltaise a pour conséquences un double investissement corsaire et un double bénéfice économique, au niveau du pouvoir central comme à celui des privés qui s'illustrent dans cette activité.

38

Principal organisateur et récipiendaire de la course depuis l'ordonnance de 1605 qui fixe les modalités de l'activité maltaise<sup>3</sup>, l'Ordre monnaie sa patente et le port de son pavillon, avant de prélever à chaque retour de navire une dîme payable en nature – le Trésor de l'Ordre prélève le dixième des denrées ou bien un esclave sur dix – ou en espèces : la taxe est calculée sur le revenu des ventes effectuées durant le trajet. Je ne m'appesantirai pas sur la question de la rentabilité de la course publique pour les chevaliers de Malte : ordre monastique et terrien, l'Hôpital tire incontestablement l'essentiel de ses revenus financiers des 700 commanderies qu'il possède en Europe et des éventuels subsides que lui accordent le Saint-Siège et les puissances. Michel Fontenay a plusieurs fois souligné que la course constitue une activité globalement déficitaire pour l'Ordre sur un plan économique et que son maintien à l'époque moderne tient essentiellement à son utilisation politique, puisque c'est par la course, et surtout par un discours assimilant celle-ci au maintien de la guerre sainte contre l'Islam, que l'Ordre obtient l'essentiel des oboles versées par les puissants<sup>4</sup>.

Toutefois, la présentation d'un discours aux puissances n'exclut nullement, loin s'en faut, le fait d'y adhérer sincèrement en certaines époques : de fait, jusqu'aux années 1620-1630 au moins, les Hospitaliers croient réellement en une course sainte qu'ils livrent sur les frontières de l'empire espagnol, fondement de leur identité de guerriers, de même qu'ils continuent de se référer dans leurs écrits à une conception médiévale de la chrétienté<sup>5</sup>. C'est bien la raison principale de

---

*Le Commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des captifs en Méditerranée, xv<sup>e</sup>-xvii<sup>e</sup> siècle*, Rome, École française de Rome, 2008 ; et enfin, la récente réédition, en version remaniée, des principaux articles de Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (xvi<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Classiques Garnier, 2010.

3 Archives of the Order of Malta (désormais AOM), 101, f. 158v-166r, 17 juin 1605.

4 M. Fontenay, « Corsaires de la foi ou rentiers du sol ? Les chevaliers de Malte dans le "corso" méditerranéen », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXXV, juillet-septembre 1988, p. 361-384.

5 J'ai eu l'occasion d'approfondir des recherches sur le couvent de l'Ordre de Malte : « Vivre noble. L'Ordre de Malte et la croisade au début de l'époque moderne », dans Manuel Rivero Rodríguez (dir.), *Nobleza cristiana, nobleza española: la Orden de San Juan*, Madrid, Polifemo, 2009, 2 vol., p. 1393-1411 ; *id.*, « Préserver son image. L'Ordre de Malte au début de l'époque moderne », dans Isabel Cristina Ferreira Fernandes (dir.), *As Ordens Militares*.

l'obligation corsaire qui échoit à tout chevalier entrant dans l'Ordre qui doit, depuis Rhodes, accomplir impérativement plusieurs « caravanes », qui sont des courses menées au nom de l'Ordre et dont le nombre s'élève à quatre à l'époque moderne, avant de pouvoir prétendre au gouvernement d'une commanderie en Europe. En outre, ce n'est pas parce que la course ne constitue pas leur source d'enrichissement principal qu'elle ne s'avère pas une pratique aux retombées économiques suffisamment visibles pour être conservée. Aux yeux de l'Ordre, la course maltaise peut se révéler profitable à plus d'un titre. Sur le plan financier d'abord, la rentabilité de l'« économie de la rançon<sup>6</sup> » est réelle en Méditerranée occidentale et favorise, pour l'Ordre, le ravitaillement de son Trésor en sommes non négligeables, provenant de la vente et du rachat d'esclaves capturés en course. Surtout, sur un plan alimentaire, la course offre la possibilité nouvelle d'un ravitaillement du marché insulaire en denrées qui étaient jusqu'alors inexistantes à Malte, en un temps – les années 1580-1650 – où la population maltaise, et particulièrement celle du port, directement soumise au contrôle et à l'attention des Hospitaliers, double en moins d'un siècle, avant de se stabiliser à 22 000 habitants environ dans le second xvii<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup>. Certes, dans le cadre de la course publique, l'essentiel des butins est conservé pour le bien-être du Couvent, mais les prises servent également à l'approvisionnement du marché portuaire. Dans ces conditions, la course ne peut que constituer un soulagement financier pour l'Ordre, à qui incombait jusqu'alors la grande majorité des dépenses en matière de ravitaillement et d'entretien de son fief.

Au temps de l'apogée corsaire maltais, le marché portuaire bénéficie en effet d'un « espace d'approvisionnement » nouveau et singulier, défini par le vol plutôt que par la fabrication des produits, qui correspond aux zones de déploiement de la course insulaire, menée aussi bien par les membres de l'Ordre que par des particuliers arborant le pavillon rouge à croix blanche de Saint-Jean. Cet espace 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 Dodécannèse au détroit des Dardanelles<sup>8</sup>. Le souci de l'approvisionnement du marché se manifeste dans les instructions, valables également pour les laïcs, que donne le Grand Maître aux chevaliers en

*Freires, Guerreiros, Cavaleiros. Actas do VI Encontro sobre Ordens Militares*, Palmela, GEOS/Município de Palmela, 2012, 2 vol., t. 2, p. 553-569.

6 Wolfgang Kaiser, « L'économie de la rançon dans la Méditerranée occidentale (xvi<sup>e</sup>-xvii<sup>e</sup> siècle) », *Hypothèses*, 2006/1, p. 359-368.

7 A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)*, Rome, BEFAR, 2006, p. 622.

8 *Ibid.*, p. 296-300.

partance. En 1608, l'une d'entre elles établit désormais à l'avance le devenir des prises, selon une stricte hiérarchie qui est par la suite globalement respectée par tous les corsaires<sup>9</sup>. Les produits utiles et consommables, particulièrement la nourriture – froment, riz –, doivent impérativement être rapportés à Malte, afin de ravitailler le Couvent et le marché portuaire, et de préférence à bord du navire arraisonné, qui constitue une prise précieuse pouvant être revendue ou utilisée par l'Ordre pour des voyages ultérieurs. Nombreuses sont les consignes magistrales imposant aux corsaires publics et privés de rapporter le froment qui fait cruellement défaut au cours du premier XVII<sup>e</sup> siècle, en un temps où la crise sicilienne a des répercussions inévitables sur les importations maltaises, tandis que la population ne cesse de croître. En 1600, quatre galères de l'Ordre partent avec pour mission de capturer suffisamment de navires musulmans pour rapporter 2 000 à 3 000 salmes de blé destinées « à l'alimentation du peuple<sup>10</sup> » ; en 1603, le Grand Maître recommande de s'emparer de « tout le froment possible<sup>11</sup> » ; en 1610 encore, un chevalier partant en course publique doit arraisonner uniquement des navires turcs revenant d'Alexandrie et chargés des denrées qui font défaut à Malte, à savoir du blé, du riz, des fruits et des légumes frais ou séchés<sup>12</sup>.

Le ravitaillement n'est d'ailleurs pas qu'alimentaire et le devenir des autres marchandises est également précisé dans l'instruction de 1608 : les produits de faible coût – verroterie, cuirs, cotonnades, etc. – sont vendus à la première escale, en terre chrétienne ou musulmane, au meilleur prix ; les marchandises de grande valeur – pièces d'artillerie, bois, fers – peuvent au choix être vendues ou rapportées dans l'île, selon les manques et les nécessités du marché ; en revanche, les produits précieux – or, argent, bijoux, étoffes rares, épices – doivent être rapportés intacts, car ils contribuent à l'enrichissement de l'île. Enfin, en ce qui concerne les prises humaines, les corsaires ont pour consigne de vendre au meilleur prix femmes et enfants au Levant ou en Sicile, ainsi que la plupart des captifs riches qui peuvent se racheter immédiatement, et de ne ramener à Malte que les hommes dont on peut utiliser la force de travail. Les ports de revente fréquentés par les gens de Malte sont à cette époque très divers : les ports grecs de l'Archipel<sup>13</sup>, les possessions vénitiennes de Méditerranée orientale<sup>14</sup> – Candie notamment –, les ports levantins de Saint-Jean d'Acre, de Jaffa, de Tripoli de Syrie et de Chypre et, sur le chemin du retour, quelques ports barbaresques, et plus particulièrement Tunis.

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

10 AOM, 100, f. 164v, 9 novembre 1600. La salme sicilienne, qui est également la mesure utilisée à Malte, vaut 2,75 hl, soit environ 200 kg de blé.

11 AOM, 454, f. 282r, 3 avril 1603.

12 AOM, 457, f. 268r-268v, 14 juin 1610.

13 AOM, 456, f. 286v, 1<sup>er</sup> novembre 1608.

14 Archivio Segreto Vaticano (désormais ASV), *Segretaria di Stato*, Malta 3, f. 120v, s.d.

C'est assurément le trafic de l'homme qui favorise un enrichissement parfois remarquable des habitants de Malte, qu'ils soient laïcs ou religieux<sup>15</sup>. Les registres du Trésor de l'Ordre, conservés à partir de 1620, témoignent des revenus réguliers que peut rapporter la vente des esclaves. En 1625, un certain Bechir Aman d'Istanbul est racheté au prix élevé de 1 000 sequins de 16 tarins – 1 334 écus de Malte –, cependant que deux esclaves juifs se rachètent à l'Ordre au prix total de 4 900 écus<sup>16</sup> ; en 1647, deux esclaves du Couvent sont « taillés<sup>17</sup> » pour la somme impressionnante de 7 200 écus maltais qu'ils s'engagent à verser dans les deux ans à venir<sup>18</sup> ; l'année suivante, le captif Mahamet Bechir Ogli, de Smyrne, est revendu avec son épouse et son fils de 4 ans pour le prix de 3 500 écus<sup>19</sup> ; en 1650, ce sont encore 5 833 écus maltais que le Trésor encaisse pour le rachat du raïs Bechir Oggia d'Alger et de ses deux fils<sup>20</sup>. Ce genre d'exemple est loin d'être rare dans les registres du Trésor, même si la plupart des rachats se situent dans une moyenne très inférieure, tournant au milieu du xvii<sup>e</sup> siècle autour de 360 écus environ, hommes et femmes confondus<sup>21</sup>. Mais le commerce des captifs offre au fil du siècle des sommes honorables : rien que pour la décennie 1620, le rachat des esclaves offre au Trésor de l'Ordre la somme de 51 458 écus<sup>22</sup>. Certes, le montant est bien faible par rapport au revenu des plus riches propriétés foncières de l'Ordre : à la fin du xvi<sup>e</sup> siècle, la Langue d'Italie et celle de Castille rapportent à titre de comparaison un revenu annuel de plus de 130 000 écus pour l'une et de plus de 190 000 écus pour l'autre. Le revenu du commerce de l'homme apparaît toutefois voisin de celui de la Langue la plus pauvre : les rentrées financières de la Langue d'Allemagne s'élevant seulement à 6 996 écus par an<sup>23</sup>, elle garantit

15 Voir notamment l'article d'Alain Blondy, « L'ordre de Saint-Jean et l'essor économique de Malte (1530-1798) », *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, n° 71, 1994/1, p. 75-90.

16 AOM, 737, f. 29v, 11 octobre 1625 et 5 novembre 1625. Les rachats dans les registres du Trésor comme dans les actes notariés sont faits en monnaies différentes : écus de 12 tarins, écus de 14 tarins et sequins ou ducats de 16 tarins. Par commodité, j'ai converti dans cet article tous les prix en écus de 12 tarins, le tarin étant la monnaie la plus employée à Malte au xviii<sup>e</sup> siècle. À titre de comparaison, notons qu'à la même époque une livre tournois vaut environ 2,57 écus de 12 tarins.

17 Le but de l'esclavage méditerranéen étant moins la force de travail du captif que sa revente au meilleur prix, un esclave est dit « taillé » quand un acte officiel, généralement notarié, a défini les modalités précises de son rachat : prix, désignation d'un intermédiaire et montant de sa commission, lieu de rassemblement de la somme et date finale de son versement au propriétaire. La « taille » peut durer de quelques mois à plusieurs années.

18 AOM, 738, f. 19v, 16 mars 1647.

19 AOM, 738, f. 28r, 20 janvier 1648.

20 AOM, 738, f. 44r, 17 août 1650.

21 A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, op. cit., p. 360-361.

22 AOM, 737, f. 1r-50r.

23 Bibliothèque Méjanès, Aix-en-Provence, ms. 1097, *La stima di tutte le commende della Sacra Religione Gerosolimitana fatta l'anno 1583 e anco quello che pagano di carichi ciascun anno al Commun Tesoro*, n.f.



ainsi près de 69 000 écus par décennie à l'extrême fin du xvi<sup>e</sup> siècle, mais c'est à peine plus que les rachats d'esclaves.

## HOMMES ET RICHESSES CORSAIRES

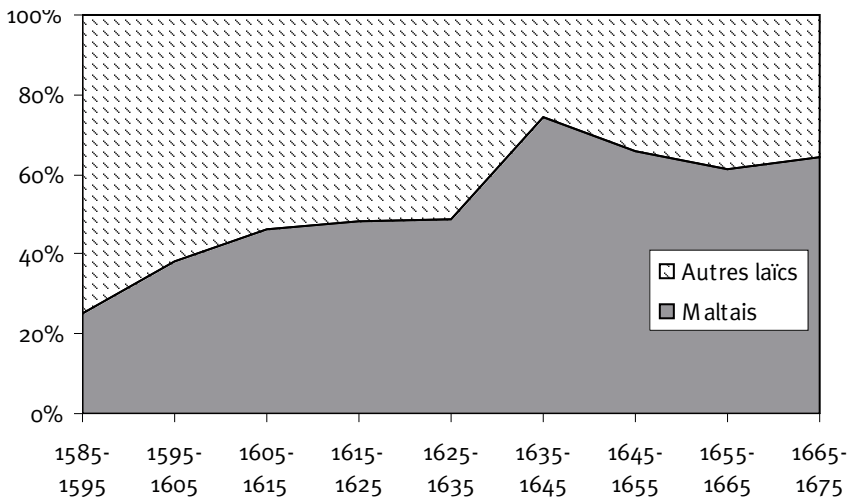
42

Si la course représente pour les Hospitaliers un revenu intéressant mais qui possède une valeur autre que simplement lucrative, elle constitue en revanche un profit primordial pour des particuliers qui, encadrés par leurs suzerains, s'illustrent dans cette activité qui existait déjà à Malte avant l'arrivée de l'Ordre, mais qui a pris grâce à lui une envergure nouvelle. Au cours du siècle, la course mobilise un nombre de plus en plus grand d'actifs du port, et particulièrement d'insulaires. Les principaux emplois offerts sont d'abord liés à l'arsenal des galères. Certes, l'Ordre recourt relativement peu à l'arsenal maltais au xvii<sup>e</sup> siècle, préférant acheter ses bâtiments dans les arsenaux d'Europe du Nord, plus au fait des dernières modernités en matière de constructions navales. L'arsenal de Vittoriosa sert donc essentiellement au carénage et à l'entretien de la flotte des Hospitaliers, composée à cette époque de six à sept galères et de plusieurs petits autres navires de course ou de commerce. Il sert également aux petites constructions et aux réfections de bâtiments de course pour les laïcs, même si la majorité des corsaires privés se ravitaillent plutôt en navires arraisonnés durant les courses ou achetés à l'étranger, souvent en terre barbaresque. Il n'empêche que l'arsenal doit employer un nombre stable et permanent d'ouvriers insulaires, difficilement quantifiable mais certainement plus faible que celui embauché sur les navires. Outre l'arsenal, les insulaires travaillent au lazaret, construit en 1642 sur l'îlot de Marsamxett, situé non loin de La Valette : en devenant une halte possible pour les bâtiments chrétiens et obligatoire pour tous les navires maltais, le lazaret offre à partir du second xvii<sup>e</sup> siècle de nouveaux débouchés à des individus plus ou moins spécialisés – soldats, médecins, employés divers – qui vivent directement des activités maritimes maltaises, et notamment de la course.

Tableau 1. Les Maltais dans la course insulaire laïque au xvii<sup>e</sup> siècle

	1585- 1595	1595- 1605	1605- 1615	1615- 1625	1625- 1635	1635- 1645	1645- 1655	1655- 1665	1665- 1675
Maltais	5	18	24	39	22	58	33	19	24
Autres laïcs	15	29	28	42	23	20	17	12	12
Total courses	20	47	52	81	45	78	50	31	36
Maltais / Total	25 %	38,29 %	46,15 %	48,14 %	48,88 %	74,35 %	66 %	61,29 %	66,66 %

Source : AOM, *Libri Bullarum, Salviconductus et diversæ scripturæ*, 445 à 483.



Graphique 1. L'évolution de la part des Maltais dans la course privée maltaise au XVII<sup>e</sup> siècle (1585-1675)

Même si l'activité corsaire intéresse quiconque a les moyens d'armer un navire, quelle que soit sa nationalité, pourvu qu'il soit catholique, ce sont principalement les Maltais eux-mêmes qui investissent la course privée au XVII<sup>e</sup> siècle : sur un total de 701 patentes de courses octroyées par le Grand Maître entre 1585 et 1675, les insulaires totalisent en effet 242 départs, soit une proportion de 34,52 % des voyages corsaires<sup>24</sup>. Et si l'on ne prend en compte que les départs de privés laïcs, la part des Maltais s'élève alors à 55 % en moyenne tout au long du siècle, avec une sensible évolution durant la période. Plus de la moitié des corsaires maltais sont donc natifs de l'île ou ont acquis la citoyenneté maltaise au bout d'un certain temps de vie dans celle-ci. Dans les premières années de la course, leur proportion (25 %) apparaît faible par rapport aux privés de nationalités étrangères, qui sont essentiellement des Italiens du Sud – Siciliens et Napolitains sont majoritaires –, des Grecs et des Français originaires des côtes provençales. Puis elle s'accroît rapidement à partir de l'ordonnance de 1605 qui fixe de manière définitive les modalités de la course, représentant presque la moitié de l'octroi des patentes entre 1605 et 1635, pour devenir dominante durant le second XVII<sup>e</sup> siècle : autour de 65 % des départs. Au sein d'une population portuaire estimée à 22 000 habitants environ, mais de laquelle on peut retrancher près de 2 800 religieux<sup>25</sup> qui, s'ils s'illustrent parfois à titre privé dans la course, comme les Hospitaliers, n'exercent nullement les métiers de l'activité maritime – ouvriers, calfats, tisserands, cordeliers, charpentiers,

<sup>24</sup> AOM, 445 à 483 (série des *Libri Bullarum*, données extraites des *Salviconductus et diversæ scripturæ*).

<sup>25</sup> A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, op. cit., p. 682.

marchands, etc. —, on peut estimer que 15 % à 25 % des actifs du port vivent quotidiennement de la course, soit 3 000 à 4 000 personnes<sup>26</sup>.

44

La course intéresse parfois des individus de manière ponctuelle, à la faveur d'un voyage ou d'un investissement financier, mais elle devient généralement une véritable spécialité professionnelle, assurant la fortune de capitaines ou d'armateurs, et l'établissement de vraies dynasties corsaires. L'un des corsaires maltais les plus connus dans les années 1620-1630 est Andrea Maldonato, qui, selon les circonstances, part comme capitaine de son propre navire ou joue le rôle d'armateur. Il est spécialisé dans les entreprises le long de la côte barbaresque, ne poussant qu'exceptionnellement jusqu'au Levant. En seize ans, de 1619 à 1636, il effectue pour son propre compte huit voyages, soit un départ tous les deux ans en moyenne : ainsi, en 1620, il part deux fois, d'abord en juin avec un caïque de six bancs<sup>27</sup>, puis en décembre avec une frégate de dix bancs qu'il a louée à l'Ordre<sup>28</sup>. En 1621, il accomplit une course avec son propre caïque<sup>29</sup>, puis, en 1623, il part aux commandes d'une frégate louée et de son caïque<sup>30</sup>, et en 1624, il accomplit trois courses en mars, en mai et en octobre, à bord d'une felouque, d'un caïque et d'une frégate<sup>31</sup>. Enfin, en mai 1626, il gagne la Barbarie à la tête de son caïque<sup>32</sup>, et en octobre 1636, il se rend jusqu'à Alexandrie à bord d'un brigantin<sup>33</sup>. Il fait également office d'armateur, suivant l'exemple des chevaliers de Malte qui préfèrent souvent, au XVII<sup>e</sup> siècle, investir dans les entreprises privées que partir eux-mêmes à bord d'une galère. À partir de 1626, Andrea Maldonato ajoute la fonction de commanditaire à celle de simple corsaire : il loue deux navires de l'Ordre, qu'il arme à part égale avec deux autres corsaires maltais et français, et qu'il confie à deux corsaires maltais<sup>34</sup>. La même année encore, il confie un caïque de sa possession totalement armé au corsaire maltais Giuseppe de Zante, avec qui il a déjà travaillé, pour conduire une course en Barbarie<sup>35</sup>.

Suivant une évolution vers une complexification des échanges, la course dépasse au cours du XVII<sup>e</sup> siècle le simple niveau individuel pour devenir une entreprise familiale véritable. Ce sont les étrangers qui sont les premiers à

26 Biblioteca Apostolica Vaticana (désormais BAV), Barb. Lat. 5036, f. 47r, relation de l'année 1668 (cité par M. Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant*, op. cit., p. 285).

27 AOM, 460, f. 311v, 22 juin 1620.

28 AOM, 460, f. 320r, 16 décembre 1620.

29 AOM, 460, f. 338v, 27 août 1621.

30 AOM, 461, f. 299r, 13 octobre 1623.

31 AOM, 461, f. 301v, 15 mars 1624 ; AOM, 461, f. 303r, 15 juin 1624 ; AOM, 461, f. 307r, 31 octobre 1624.

32 AOM, 462, f. 287v, 27 mai 1626.

33 AOM, 468A, f. 222r, 10 octobre 1636.

34 AOM, 461, f. 321v, 20 janvier 1626.

35 AOM, 462, f. 287v, 27 mai 1626.

constituer dans le port de Malte des dynasties corsaires : parmi eux, la famille Boulge, qui se partage entre Malte et Marseille, joue un rôle important dans les premières années du siècle, à l'époque où les Maltais ne représentent encore que 25 % des départs en course. Le fondateur de la compagnie est Antoine Boulge, premier de sa famille phocéenne à investir dans la course peu de temps après son installation à La Valette, à l'extrême fin du xvi<sup>e</sup> siècle. Il a migré à Malte pour y développer son activité, laissant à Marseille son frère Pierre qui joue, selon les circonstances, un rôle d'investisseur financier ou de corsaire lui-même. En 1601, Antoine arme par deux fois son vaisseau personnel à Malte, en mars<sup>36</sup> et en août<sup>37</sup>, pour des courses qui le conduisent au Levant ; deux ans plus tard, en 1603, il gagne de nouveau le Levant avec son propre vaisseau, en janvier<sup>38</sup> et en novembre<sup>39</sup>. En 1608, il obtient pour son frère Pierre une patente de l'Ordre lui permettant de partir en course en ayant armé son navire à Marseille : l'Ordre accepte sans hésitation, eu égard aux activités reconnues d'Antoine, devenu un riche investisseur corsaire<sup>40</sup>. L'avenir de la compagnie maltaise des Boulge est d'ailleurs assuré par l'investissement du fils d'Antoine, André, qui, en 1609, part en mer en tant que capitaine d'un galion que son père a entièrement armé à Malte, et qui doit longer la côte africaine jusqu'au Levant<sup>41</sup>.

Une autre famille maltaise d'origine étrangère domine l'activité corsaire laïque de Malte dans la seconde moitié du xvii<sup>e</sup> siècle : il s'agit des frères Stamatatos et Alexandros Zervos, grecs de Céphalonie ayant émigré à Malte dans les années 1630 pour s'y établir durablement et y pratiquer la course<sup>42</sup>. Ils débent officiellement dans cette activité en 1639 et se spécialisent immédiatement, de par leur origine, dans les voyages à destination de la Méditerranée orientale. En possession d'un brigantin de dix bancs, ils ne partent jamais ensemble, étant à tour de rôle armateur, commanditaire et capitaine de navire : Stamatatos part ainsi successivement en novembre 1639, septembre 1640 et janvier 1644<sup>43</sup> pendant que son frère demeure au port ; en 1641, c'est au tour d'Alexandros de gagner le Levant<sup>44</sup>. Après le déclenchement de la guerre de Candie (1645-1669), à laquelle l'ordre de Malte prend part, Stamatatos se spécialise désormais dans une course au large de l'île vénitienne, comme en témoignent les patentes qu'il reçoit du Grand Maître : entre 1646 et 1655, il part quatre fois à destination de

36 AOM, 453, f. 288r, 27 mars 1601.

37 AOM, 453, f. 308r, 2 août 1601.

38 AOM, 454, f. 279r, 23 janvier 1603.

39 AOM, 454, f. 323v, 10 novembre 1603.

40 AOM, 456, f. 281v, 24 octobre 1608.

41 AOM, 456, f. 310v, 19 décembre 1609.

42 AOM, 469, f. 276r, 8 octobre 1641.

43 AOM, 469, f. 255v, 15 novembre 1639 ; AOM, 469, f. 264v, 4 septembre 1640 ; AOM, 470, f. 270r, 16 janvier 1644.

44 AOM, 469, f. 276r, 8 octobre 1641.

la Crète et de ses environs pour y « pratiquer la course contre les Infidèles<sup>45</sup> ». Les deux frères prennent vraisemblablement leur retraite en tant que corsaires au début des années 1660, mais la compagnie perdure, les frères jouant désormais le rôle de commanditaires de leur fils et neveu, Tommaso Zervos, qui reçoit à son tour, en 1668, une patente de course pour se rendre à Candie<sup>46</sup>.

Tous ces individus, toutes ces familles tirent des bénéfices incontestables de leur activité. Ils acquièrent d'abord, et somme toute à peu de frais, des produits luxueux du Levant enlevés aux navires de commerce ottomans qui suivent la route d'Alexandrie à Istanbul, ou qui quittent à peine les Échelles du Proche Orient – épices, encens, soieries, tapis, pièces de coton et de lins, café, riz, froment, dattes, etc. Ils acquièrent également des captifs, ramassés aussi bien en Orient qu'au large des côtes africaines, et dont le prix de vente ne cesse d'augmenter au fil du siècle, passant d'environ 100 écus d'or de 12 tarins à Malte et en Sicile en 1570 à 130 écus dans les années 1620<sup>47</sup>, puis à 145 écus au milieu du siècle<sup>48</sup>. Et le rachat pour la libération du captif est bien plus rentable que la vente simple. Entre 1590 et 1620, 94 esclaves de particuliers sont rachetés par contrat signés devant trois notaires du port<sup>49</sup>, totalisant la somme de 27 104 écus maltais, ce qui correspond à un coût moyen de 288 écus par esclave racheté, hommes et femmes confondus. Le prix de vente s'élevant à la même époque à 130 écus environ, la plus-value dépasse régulièrement les 100 % pour un particulier qui a eu les moyens d'investir dans un esclave !

Certes, sur la totalité des butins corsaires, il faut ôter la part qui revient au Grand Maître et au Trésor de l'Ordre, ainsi que celle de l'équipage, mais les profits s'avèrent bien souvent considérables pour des particuliers qui revendent les butins au cours du trajet de retour, puis sur le marché portuaire, contribuant à l'approvisionnement de celui-ci en denrées diverses et en esclaves. Le capitaine Alonso de Contreras qui, en récompense de ses activités de corsaire, est fait chevalier de grâce par l'ordre de Malte, peut ainsi s'extasier sur le fait qu'au retour de sa première course au Levant, « où nous fîmes tant de prises que ce serait long à conter, nous en revînmes riches au point que moi, soldat à 3 écus

46

45 AOM, 471, f. 267r, 29 juillet 1646 ; AOM, 472, f. 270r, 21 septembre 1648 ; AOM, 474, f. 148r, 16 août 1654 ; AOM, 6526, f. 19v, 8 avril 1656 (quarantaine de la cargaison).

46 AOM, 481, f. 265v, 3 juin 1668.

47 Maurice Aymard, « Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle », dans Gino Benzoni (dir.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Firenze, Leo S. Olschki, 1974, p. 71-94, p. 85.

48 A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, op. cit., p. 359.

49 Notarial Archives of Valetta (désormais NAV), notaire Francesco Imbroli (registres R 316/11, R 316/12, R 316/13, R 316/17, R 316/19, R 316/20, R 316/23, R 316/27), notaire Gio Luca Gauci (registres R 286/3, R 286/5, R 286/10, R 286/11), notaire Tommaso Gauci (registres R 867/1, R 867/6).

de paye, je rapportai plus de 300 écus pour ma part en hardes et en argent<sup>50</sup> ». En 1588, un mémoire de l'Ordre adressé au pape déplore le fait que quatre galères de Malte ont été soulagées par les Vénitiens au large de Céphalonie d'un butin dont la somme s'élevait au total impressionnant de 300 000 écus<sup>51</sup>. En 1623, une course en Barbarie a permis la capture, au large de Bizerte, de 231 esclaves musulmans, dont une partie est vendue à Messine pour la somme totale de 8 500 écus<sup>52</sup>, ce qui équivaut quasiment à la somme nécessaire à la construction et à l'armement complet d'une galère, sans compter le reste des captifs, qui doit encore être vendu à Malte ! Enfin, en 1660, une course exceptionnelle, réalisée par deux corsaires privés de Malte qui arraisonnent deux galions ottomans au Levant, rapporte l'équivalent de 58 120 écus maltais en navires, matériels, cargaisons et esclaves<sup>53</sup>.

Quoique rares, ces exemples attestent qu'au xvii<sup>e</sup> siècle la course maltaise constitue bien, pour les particuliers, un investissement lucratif qui rembourse presque toujours l'investissement initial, le double fréquemment, voire le multiplie quand des captures d'esclaves ont lieu, rentabilisant par conséquent les risques encourus pendant le voyage – naufrage, capture, réduction en esclavage. La course se nourrit alors d'elle-même, et les historiens ont souligné à juste titre qu'elle caractérise l'économie de « nations pauvres<sup>54</sup> », par son rôle essentiellement prédateur qui, s'il assure la fortune de quelques cités, ne constitue pas un moteur d'industrialisation ou de développement pour tout un territoire. Le cas est vérifiable pour Malte. Pour autant, la rentabilité économique de la course insulaire ne se mesure pas uniquement à l'aune des apports financiers ou alimentaires qu'elle favorise : elle s'observe plutôt sur le long terme, grâce au commerce de l'homme qui joue à Malte un rôle lucratif et également idéologique pour les autorités et les habitants. S'appuyant sur une situation indéniablement stratégique, qui la place au carrefour du Ponant et du Levant, à mi-chemin entre la rive nord et la rive sud, ainsi que sur l'infrastructure nouvelle mais essentielle qu'est le lazaret, au xvii<sup>e</sup> siècle le trafic corsaire offre à Malte la possibilité d'une diversification commerciale inédite et lui confère sa dimension moderne de relais marchand au cœur des connectivités méditerranéennes.

50 Alonso de Contreras, *Mémoires du Capitán Alonso de Contreras*, Paris, Viviane Hamy, 1990, p. 31.

51 ASV, Segretaria di Stato Malta 3, f. 114v, 1590.

52 AOM, 255, f. 30r, 2 décembre 1623.

53 M. Fontenay, « L'empire ottoman et le risque corsaire au xvii<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXXII, avril-juin 1985, p. 185-208 (rééd. dans *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant*, op. cit., p. 378).

54 André Nouschi, « De la "colonisation" turque », *Cahier série histoire*, n° 1, t. II, 1979, p. 83-92.

L'approche mercantile de la course s'accorde bien avec les tendances les plus actuelles de l'historiographie, héritées de l'histoire globale. Les interactions entre les différentes fragmentations méditerranéennes ont permis aux historiens anglo-saxons Peregrine Horden et Nicholas Purcell de dégager l'idée d'une connectivité globale de la mer dans le temps long<sup>55</sup>. Dans la même veine, Molly Greene a également souligné la réalité de relations existant par-delà les différences culturelles : à partir d'une étude de la Crète du XVII<sup>e</sup> siècle, elle conteste l'idée de l'affrontement entre les chrétiens et les musulmans, en illustrant la continuité qui existe entre les dominations vénitienne et ottomane sur l'île, tout en soulignant que les divisions les plus fortes sont plutôt celles qui perdurent au sein du monde chrétien, entre latins et orthodoxes<sup>56</sup>. Générateur d'échanges « interculturels » liés à l'établissement volontaire d'un commerce durable entre des individus ou des groupes marchands ne possédant ni les mêmes normes sociales ni les mêmes valeurs culturelles<sup>57</sup>, le trafic des esclaves appartient à ces connexions progressivement fondatrices de réseaux entre les Maltais et les représentants des deux rives. Élément important, le sentiment de confiance liant les insulaires aux représentants des deux rives, particulièrement de la rive musulmane, permet de dépasser le simple stade de la transgression qui associe un individu à un autre par-delà la barrière de la religion, pour entrer dans le domaine du réseau<sup>58</sup>. Valeur utile à la constitution du réseau, mais qui peut se perdre aussi aisément qu'elle se gagne, n'étant pas un attribut stable des individus ou des groupes sociaux<sup>59</sup>, la confiance va toutefois de pair avec d'autres éléments informels de l'échange – la réputation, l'amitié, les croyances partagées – et des valeurs « pacifiques » telles que le gain, la parole, la justice, la raison, qui suffisent souvent à pousser à l'honnêteté des individus soucieux de leurs intérêts, permettant par conséquent le maintien des réseaux et leur ancrage dans un temps long<sup>60</sup>.

55 Peregrine Horden and Nicholas Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, Oxford, Blackwell, 2000.

56 Molly Greene, *A Shared World: Christians and Muslims in the Early Modern Mediterranean*, Princeton, Princeton University Press, 2000.

57 Le fait est bien analysé par Francesca Trivellato, « Juifs de Livourne, Italiens de Lisbonne, Hindous de Goa. Réseaux marchands et échanges interculturels à l'époque moderne », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 2003/3, p. 581-603.

58 F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme* [1979], t. II, *Les jeux de l'échange*, rééd. Paris, LGF, 2000, p. 159-160.

59 Guillaume Calafat, « Diasporas marchandes et commerce interculturel. Familles, réseaux et confiance dans l'économie de l'époque moderne », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 2011/2, p. 513-531, *loc. cit.* p. 526.

60 Maurice Aymard, « L'entrepreneur dans la société de son temps », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *L'impresa. Industria, commercio, banca (secoli XIII-XVIII)*, Florence, Le Monnier, 1991, p. 791-817, *loc. cit.* p. 795.

Le phénomène est observable à Malte, par le biais du commerce corsaire. En devenant l'un des plus importants pôles corsaires chrétiens de la Méditerranée, Malte s'est en effet transformée dans le même temps en un nouveau centre de détention de captifs juifs et musulmans, ainsi qu'en un des lieux stratégiques de négociation de leurs ventes et de leurs rachats. Le nombre d'esclaves dans le port s'est accru de manière significative entre le xvi<sup>e</sup> siècle et le milieu du siècle suivant : de 400 environ en 1548, il passe 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 en 1599, et se stabilise autour de 2 000 environ au xvii<sup>e</sup> siècle<sup>61</sup>, nombre qui est alors volontairement fixé par l'Ordre, afin d'éviter la surpopulation des trois bagnes du port et une surreprésentation des non-chrétiens dans un espace portuaire rigoureusement catholique. Le danger que représentent ces esclaves constitue une réalité et un fantasme pour les autorités politiques et religieuses. En 1596, une révolte servile a lieu dans le port : plusieurs captifs musulmans s'évadent des deux prisons des esclaves de La Valette et de Vittoriosa, et dérobent les clefs des villes avant de vagabonder durant quelques jours dans la campagne, en quête d'un navire pour gagner la Barbarie, incitant d'autres esclaves à les rejoindre dans la contestation<sup>62</sup>. La révolte cause une vive émotion chez les Hospitaliers et la population insulaire : ce n'est pas tant la fuite des esclaves que l'on redoute qu'une pénétration dans l'île de musulmans extérieurs. Désormais, Malte vit dans l'angoisse d'un double péril, extérieur et intérieur, par le cumul d'une attaque ottomane ou barbaresque et d'une révolte servile.

Dans ces conditions, à partir de 1596, limiter le nombre d'esclaves en terre maltaise et encourager leur rachat constituent pour l'Ordre deux impératifs. Le second a pour conséquence, au xvii<sup>e</sup> siècle, de favoriser la constitution de réseaux d'échanges entre les intermédiaires de rachat maltais et ceux des rives chrétienne et musulmane. Entre 1580 et 1660, 79 % des rachats d'esclaves à Malte – 237 rachats sur 300<sup>63</sup> – ont résulté de l'intervention d'intermédiaires laïcs ou religieux, spécialisés dans le commerce de l'homme, les 21 % restants étant des rachats négociés par les esclaves eux-mêmes, sans qu'ils recourent à un intermédiaire. Ces intermédiaires sont de confession et d'origine très diverses, contribuant à l'ouverture nécessaire du marché maltais aux ports des deux rives : marchands juifs originaires du Levant (Patras, Salonique,

61 A. Brogini, « L'esclavage au quotidien à Malte au xvi<sup>e</sup> siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, 65, décembre 2002, p. 137-158.

62 A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, op. cit., p. 662-664.

63 Les 300 actes de rachats ont été recensés à la fois dans les Archives de l'Ordre de Malte (*Archives of the Order of Malta*, section *Libri Bullarum*), dans les Actes passés en chancellerie à Tunis (Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie*, Tunis, Société anonyme de l'imprimerie rapide, 1920-1927, t. I-V) et dans les Actes de notaires de Malte (*Notarial Archives of Valletta*).



Andrinople<sup>64</sup>, d'Afrique du Nord (Tripoli, Jerba, Tunis)<sup>65</sup> et de cités européennes (Venise, Livourne), raïs et marchands musulmans en provenance de Barbarie (Jerba, Tunis, Monastir)<sup>66</sup> et du Levant (Istanbul, Alexandrie). Parmi les intermédiaires chrétiens, les Maltais sont majoritaires dès le début du siècle : quelques patronymes dominent l'activité, comme ceux du marchand Lorenzo Burlo<sup>67</sup> dans les années 1610-1615 ou de Domenico Zamit<sup>68</sup> et de Domenico Barbara<sup>69</sup>, dont les activités dominent les années 1620. Plusieurs marchands européens viennent également s'établir dans l'île pour s'illustrer dans le trafic des esclaves : aux Italiens installés depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, provenant surtout de Naples et de Sicile, s'ajoutent des Grecs – de Langos, de Chypre, de Cirigo, de Chio<sup>70</sup> –, présents depuis que les Hospitaliers se sont établis avec une communauté d'anciens Rhodiens, et surtout des Français – Marseillais et Provençaux – qui sont presque tous des marchands – Matthieu Vassal, Antoine Bérenger, la famille Daniel<sup>71</sup>...

50

Cette pénétration inédite de la place maltaise par des étrangers des deux rives est allée de pair avec un assouplissement nécessaire des réglementations imposées par l'Ordre concernant les entrées dans le port, ainsi que de l'établissement d'infrastructures favorisant les échanges. Dans le double souci d'approvisionner le marché insulaire et de revendre les esclaves, les chevaliers acceptent désormais d'octroyer une patente à tout marchand maltais ou étranger, chrétien ou pas, désireux de s'illustrer dans le commerce méditerranéen. La négociation des captifs apparaît comme un moyen d'introduire à Malte les denrées qui font défaut, tant consommables que non consommables. Non seulement les esclaves peuvent être échangés contre des marchandises, mais les marchands qui font office d'intermédiaires de rachat profitent souvent d'un voyage en terre musulmane pour rapporter les produits qui manquent au marché insulaire : cuirs, peaux de bête, cire, laine, huile d'olive, blé, pois chiches, poisson frais ou séché de Barbarie, produits plus luxueux originaires du Levant – épices, soieries, tapis, cotons... En 1618, ce sont 25 jarres d'huile qui sont livrées depuis Tunis

64 AOM, 442, f. 221r-221v, 22 septembre 1584 ; AOM, 437, f. 271v, 1<sup>er</sup> juillet 1578 ; NAV, R 316/11, f. 224r-226r, 18 décembre 1589.

65 AOM, 450, f. 252r, 12 avril 1597 ; NAV, R 316/27, f. 379r-380r, 17 mars 1620 ; P. Grandchamp, IV, p. 183, 6 octobre 1623.

66 NAV, R 286/11, f. 315v-319r, 23 avril 1603 ; AOM, 442, f. 209r.

67 Grandchamp, III, p. 67 (26 janvier 1613) ; p. 68 (11 février 1613) ; p. 91 (19 novembre 1613).

68 Grandchamp, III, p. 369 (mai 1620) ; p. 371 (juin 1620) ; p. 379 (15 novembre 1620).

69 Grandchamp, IV, p. 16 (3 juin 1621) ; p. 184 (9 octobre 1625) ; p. 191 (20 février 1626) ; p. 251 (25 janvier 1628) et p. 252 (26 janvier 1628).

70 AOM, 428, f. 269v-270r, 31 mai 1560 ; AOM, 430, f. 256r, 27 juin 1564 ; AOM, 444, f. 255r, 8 juillet 1588 ; NAV, R 540/1, n.f., 21 octobre 1643.

71 NAV, R 286/11, f. 305r-307r, 19 avril 1603 ; P. Grandchamp, III, p. 39, 5 mai 1612 ; Grandchamp, III, p. 90, 18 novembre 1613.

pour un rachat d'esclave<sup>72</sup> ; en 1632, 7 barriques de poisson séché provenant de Bizerte sont importées à Malte pour servir de complément au paiement d'un captif<sup>73</sup>.

Ces produits devenant rapidement essentiels au marché insulaire et à une population croissante, les Hospitaliers se montrent mieux disposés à l'égard de l'essor d'un commerce entre Malte et la rive musulmane, et à l'égard des réseaux qui se tissent entre les marchands insulaires et ceux des ports situés en terre d'Islam. Directement issu du trafic corsaire, le commerce avec les musulmans devient alors une réalité maltaise dès le milieu du xvii<sup>e</sup> siècle ; il est fondé sur des associations marchandes en commandite simple, où la responsabilité du commanditaire ne va pas au-delà du capital fourni, et qui peuvent lier des chevaliers, des marchands ou des corsaires insulaires avec des marchands juifs et musulmans. En 1628, par exemple, un certain Memet Tapi de Tunis s'associe à un chevalier de Malte pour organiser le rachat de 5 esclaves musulmans de l'Ordre : le musulman avance la totalité de la somme que le chevalier doit transporter de Tunis jusqu'à Malte<sup>74</sup>.

Dans le même temps, la construction en 1642 d'un lazaret moderne, en pierre, situé sur l'île Marsamxett, en face de La Valette, vient entériner de manière définitive le rôle de Malte comme place commerciale où sont rachetés les captifs, entreposées et revendues les marchandises en provenance d'Europe, du Levant et de la rive africaine. Déjà considérée comme un lieu essentiel au trafic des esclaves en Méditerranée occidentale, l'île apparaît désormais utile sur un plan sanitaire. De plus, sa situation au carrefour de l'Europe et de l'Afrique, du Ponant et du Levant, en fait un lieu stratégique pour rentabiliser la durée des quarantaines : stockant au lazaret les denrées, les navires choisissent souvent de repartir vers les ports barbaresques pour y transporter des captifs maltais libérés ou y racheter des esclaves chrétiens et rapporter dans le même temps des marchandises qui seront vendues dans l'île. C'est essentiellement aux marchands français du second xvii<sup>e</sup> siècle que Malte doit le rôle d'entrepôt qu'elle jouera au siècle suivant<sup>75</sup>. Les frères Fougasse, Marseillais devenus citoyens maltais dans les années 1650, sont l'une des premières familles marchandes à utiliser l'île comme place de fret et de transit. En janvier 1657, Jacques Fougasse, de retour d'Alexandrie, choisit de laisser la cargaison en quarantaine<sup>76</sup> et de repartir immédiatement vers le Levant. Trois mois plus tard, de retour de

72 Grandchamp, III, p. 282, 18 février 1618.

73 Grandchamp, V, p. 83, 6 décembre 1632.

74 Grandchamp, IV, p. 252, 26 janvier 1628.

75 Voir notamment l'étude conduite par Xavier Labat Saint Vincent sur *Malte et le commerce français au xviii<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat d'histoire, Université Paris-Sorbonne, 2000.

76 AOM, 6526, f. 32r, 1<sup>er</sup> janvier 1657.

Saint-Jean d'Acre, il demande à l'Ordre l'autorisation d'accomplir sa seconde quarantaine<sup>77</sup>. Son frère fait de même : en avril 1668, Antoine touche Malte après avoir quitté Alexandrie avec une cargaison de produits précieux – lin, toiles fines, mousselines de coton et tapis orientaux<sup>78</sup> – et laisse la cargaison au lazaret avant de repartir pour Livourne et Tunis avec 58 esclaves juifs et musulmans rachetés à Malte<sup>79</sup>. De retour de Barbarie, porteur de marchandises, il effectue une seconde quarantaine avant de faire voile vers Marseille où demeure le reste de la famille<sup>80</sup>. Cette famille illustre la constitution, puis la ramification progressive des réseaux marchands méditerranéens qui se tissent autour de Malte et s'appuient sur l'île pour s'élargir en direction de la rive sud, au Ponant comme au Levant.

La nouvelle dimension marchande de Malte nécessite alors des aménagements portuaires qui peuvent en garantir la pérennité. Jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle, le port de commerce se trouve au fond d'une anse où s'est développée la petite cité de Bormula et où ont été 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 a fait 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 environ<sup>81</sup>, s'organise autour d'entrepôts de bois, de poudre et de fers, qui développent durant le second XVII<sup>e</sup> siècle une activité de transformation et de revente des produits, par l'édification de nombreux magasins. Quand, en 1571, La Valette devient la capitale de l'Ordre et de l'île, la nouvelle cité polarise les échanges en devenant le lieu des transactions financières et commerciales, par la présence d'une Banque de l'Ordre, en activité à partir de 1596, et par celle du marché où se fixent les prix et où se déroulent les ventes de butins, les achats d'esclaves et de marchandises. L'accélération continue du développement de l'économie portuaire, l'exiguïté de l'anse entre Vittoriosa et Senglea et le dynamisme commercial de La Valette, qui attire les populations marchandes fortunées insulaires et étrangères, entraînent le développement d'aménagements littoraux le long des remparts de La Valette et de Floriana, entre le milieu du XVII<sup>e</sup> et le début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Initiés par le Grand Maître Lascaris (1636-1657), les travaux consistent 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

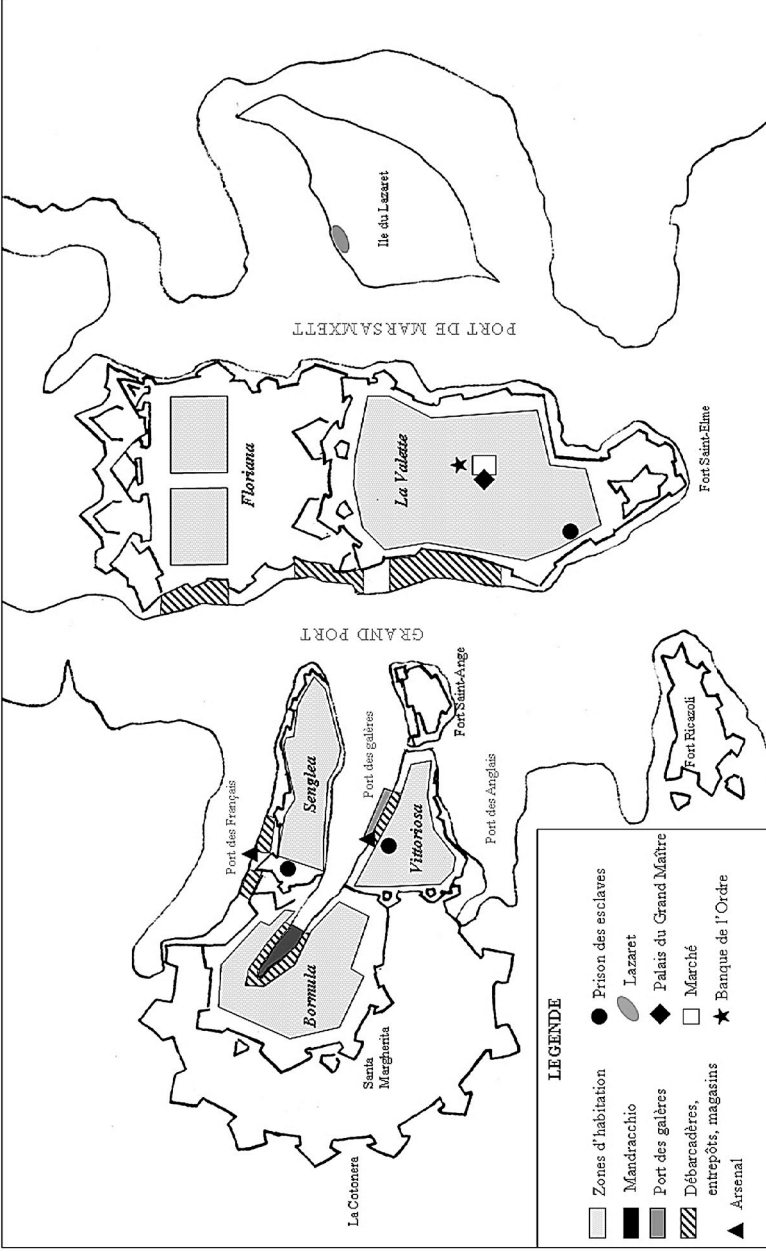
77 AOM, 6526, f. 34v, 1<sup>er</sup> avril 1657.

78 AOM, 6526, f. 160v, 9 avril 1668.

79 AOM, 481, f. 263r, 16 avril 1668.

80 AOM, 6526, f. 162r, 19 mai 1668.

81 John Debono, *Trade and Port Activities in Malta (1750-1800)*, Malta, PEG, 2000, p. 19.



Carte 1. Le port de Malte à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle  
 Source : AOM, *Libri Bulliarum* (411 à 483), *Libri Conciliuorum* (85 à 123), *Libri Conciliuorum Status* (255 à 261).

les remparts de La Valette à ceux de Floriana, qui est baptisé « Quai Lascaris » au siècle suivant, en l'honneur du Grand Maître. Les Grands Maîtres Nicolas Cotoner (1663-1680), Gregorio Carafa (1680-1690), Adrien de Wignacourt (1690-1697) et Ramon Perellos (1697-1720) poursuivent l'entreprise de Lascaris en édifiant une centaine d'entrepôts de grains et de denrées diverses, auxquels s'ajoutent des habitations adjacentes<sup>82</sup>.

54

Petite île située à l'écart des grandes routes commerciales, Malte s'est transformée au fil du XVII<sup>e</sup> siècle en un nouvel espace marchand. La raison tient au changement de contexte maritime et à l'essor formidable de la course en Méditerranée occidentale. Saisissant à travers elle l'opportunité de poursuivre la guerre contre les Infidèles, les chevaliers de Malte ont immédiatement investi cette activité qu'ils règlementent au début du XVII<sup>e</sup> siècle, permettant aux particuliers de la pratiquer à leur tour, et transformant leur île en l'un des plus grands pôles corsaires chrétiens du Ponant. La course constitue dès lors le principal débouché pour les actifs du port, dont le nombre s'accroît sans cesse, et une véritable manne financière pour les Maltais et pour les étrangers qui, attirés par les emplois et les profits corsaires, s'établissent dans l'espace portuaire dans l'espoir de faire fortune. Source d'enrichissement individuel mais également collectif, du fait du ravitaillement du marché insulaire par les butins, la course est génératrice d'un développement économique indissociable du commerce des captifs, qui se manifeste par la constitution d'associations liant les insulaires aux représentants des deux rives. À la fois cause et conséquence de cet essor marchand, l'aménagement moderne du port et la construction du lazaret, qui garantit l'escale sanitaire et marchande des navires chrétiens, inscrivent l'île et ses acteurs au sein des réseaux maritimes dont ils étaient jusqu'alors exclus, et consacrent à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle la transformation définitive de Malte en relais commercial de la Méditerranée occidentale, où le commerce peut devenir l'activité principale de ses habitants.

---

82 J. Debono, *Trade and Port Activities in Malta (1750-1800)*, *op. cit.*, p. 6.