ÉCONOMIES MÉDITERRANÉENNES
ÉQUILIBRES ET INTERCOMMUNICATIONS
XIIIe - XIXe siècles

ÉCONOMIES MÉDITERRANÉENNES
ÉQUILIBRES ET INTERCOMMUNICATIONS

XIIIe-XIXe siècles

TOME I

Le IIe Colloque International d'Histoire du Centre de Recherches Néohelléniques de la Fondation Nationale de la Recherche Scientifique de Grèce fut réalisé sous les auspices du Ministère de la Recherche et de la Technologie et du Ministère de la Culture et des Sciences.

La coordination de l'édition des *Actes* du Colloque a été assurée par Mme Maria Cristina Chatzioannou et Mme Anna Tabaki
Supervision technique: Mme Georgia Papageorgiou

© pour cette édition Centre de Recherches Néohelléniques de la Fondation Nationale de la Recherche Scientifique, Athènes 1985

CENTRE DE RECHERCHES NÉOHELLÉNIQUES
FONDATION NATIONALE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

ACTES

DU IIe COLLOQUE INTERNATIONAL D'HISTOIRE

(Athènes, 18-25 septembre 1983)

ÉCONOMIES MÉDITERRANÉENNES
ÉQUILIBRES ET INTERCOMMUNICATIONS

XIIIe - XIXe siècles

TOME I

ATHÈNES 1985

TABLE DES MATIÈRES

Chronique du Colloque XI

Programme des travaux du Colloque XXI

Liste des participants XXXIII

Liaisons commerciales et mouvement de navires entre la Méditerranée orientale et occidentale (XVe-XIXe siècles)

Ugo Tucci, *Liaisons commerciales et mouvement de navires entre la Méditerranée orientale et occidentale (XVe-XIXe siècles)* 3

Yolande Triantafyllidou-Baladié, *Transports maritimes et concurrence en Méditerranée orientale au XIIIe siècle: L'exemple de la Crète* 19

Antonella Bicci, *Gli Olandesi nel Mediterraneo: Amsterdam e l'Italia (sec. XVII°)* 39

Olga Cicanci, *Formes d'organisation de l'activité commerciale dans le Sud-Est de l'Europe aux XVIIe et XVIIIe siècles jusqu'au commencement du XIXe siècle* 77

Paul Cernovodeanu, *L'activité des maisons de commerce et des négociants ioniens du Bas-Danube durant l'intervalle 1829-1853* 91

Elena Frangakis, *Izmir — An international port in the Eastern Mediterranean in the eighteenth century (1695-1820)* 107

Barişa Krekić, *La navigation ragusaine entre Venise et la Méditerranée orientale aux XIVe et XVe siècles* 129

Vassilis Kremmydas, *Quelques aspects de la navigation et des liaisons commerciales en Méditerranée au XVIIIe et au début du XIXe siècle* 143

Panagiotis Michailaris, *L'attività armatoriale di Demetro Peruli ed il suo intervento al traffico Mediterraneo* 175

Constantin Papathanassopoulos, *La marine marchande grecque (1833-1856). Développement et réadaptation* 187

Traian Stoianovich, *L'espace maritime segmentaire de l'empire ottoman* 203

Discussion 219

Au cœur de l'économie marchande: Les monnaies et autres moyens de paiement et de crédit

José-Gentil da Silva, *Au cœur de l'économie marchande: Les monnaies et autres moyens de paiement et de crédit* 233

Maria-Cristina Chatzioannou, *La casa commerciale Gheroussi un esempio dell'attività commerciale nel Mediterraneo orientale nella prima metà del' 800* 295

John Day, *Colonialisme monétaire en Méditerranée au Moyen âge* 305

Lilian da Fonseca Salomão, *L'or du Brésil et le rôle de régulateur monétaire du monde Méditerranéen (XVIIIe siècle)* 321

Haris Kutelakis, *Un modo singolare di relazioni commerciali a Tilo nel 19o secolo* 335

Antoine Marchini, *Un marchand-banquier corse entre Paris, Beaucaire et l'Italie (1817-1822)* 347

Alan M. Stahl, *Venetian coinage in Medieval Greece* 365

Discussion 375

Risque et securité: Course et assurance entre Levant et Ponent du Bas Moyen âge à l'époque moderne

Alberto Tenenti, *Risque et securité: Course et assurance entre Levant et Ponent du Bas Moyen âge à l'époque moderne* 385

Ekaterini Chr. Aristidou, *Maritime insurance of Ragusan ship routes in the Mediterranean and particularly to Cyprus from the 15th to the 18th century* 401

Richard Clogg, *«Εἰ δὲ στὸν Τοῦρκο βασιλεύει ἡ ἀδικία καὶ ἡ ἁρπαγή»: The Smyrna 'rebellion' of 1797* 415

Michel Fontenay, *L'empire ottoman et le risque corsaire au XVIIe siècle* 429

Jacqueline Guiral, *L'apport des communautés juives et musulmanes au commerce maritime de Valence au XV siècle* 461

Gonçal López Nadal, *La course majorquine en Méditerranée occidentale durant la seconde moitié du XVII siècle: 1652-1698* 475

Robert Mantran, *Commerce, course et convois en Méditerranée orientale dans la deuxième moitié du XVIIe siècle* 491

Giovanni Rebora, *Navigazione, commercio e sicurezza in mare tra tre e quattrocento* 505

Hélène Yannakopoulou, *Quelques repaires de pirates en Grèce de de l'Ouest, lieux de commerce illégal (du XVIème au XVIIIème siècle)* 519

Discussion 533

CHRONIQUE DU COLLOQUE

ALLOCUTIONS*

Mme LOUKIA DROULIA (Directeur du Centre de Recherches Néohelléniques):

Je souhaite la bienvenue à tous les membres de cette assemblée et, avant que ne débutent les travaux de notre Colloque, permettez-moi de prononcer quelques paroles d'introduction. Tout d'abord j'aimerais remercier plus particulièrement, au nom du Comité d'Organisation et du Centre de Recherches Néohelléniques, tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette rencontre internationale: en tout premier lieu les participants qui ont répondu avec empressement à notre invitation. Sans leur présence si considérable et leur concours actif, une telle rencontre aurait été difficile à réaliser.

Mais au "Mercure savant" assiste ici aussi un "Ἑρμῆς Κερδῶος" un Hermès qui préside au gain. Sans les subventions des institutions officielles qui ont renforcé nos efforts, de nouveau notre rencontre aurait rencontré des obstacles insurmontables. Il convient de souligner ici que les institutions économiques officielles de notre pays sont venues au secours de nos propres efforts, démontrant ainsi quelle importance elles accordent au progrès de la recherche et, d'une façon plus générale, au développement de la vie intellectuelle. Nous remercions donc vivement, pour leur généreuse contribution, la Banque Nationale de Grèce et la Banque Commerciale de Grèce, le Ministère de la Recherche et de la Technologie —qui montre un intérêt sans partage pour la recherche—, le Ministère de la Culture et des Sciences —qui nous a aidés dans nos efforts—, ainsi que l'Office National du Tourisme, le Bureau d'Athènes de la Commission des Communautés Européennes, la Banque Ionienne et Populaire de Grèce, la Banque d'Investissement, la Banque Agricole et les Assurances Gé-

* *Toutes les allocutions, sauf celle du prof. Alberto Tenenti, ont été prononcées en langue grecque; nous présentons ci-dessus leur traduction française.*

nérales de Grèce "Phœnix", qui, chacun de son côté, ont contribué de façon substantielle à l'accomplissement de notre dessein.
Nous tenons également à exprimer nos sincères remerciements envers le Ministre suppléant de l'Économie Nationale, monsieur Kostis Vaïtsos, qui honore de sa présence notre colloque en proclamant aujourd'hui l'ouverture des travaux.
Enfin, j'aimerais évoquer la question de l'organisation de notre colloque. Dans le dessein de donner une plus grande importance aux interventions et aux discussions pendant la durée des séances, nous avons adopté la méthode qui a fait ses preuves et qui s'adapte assez souvent le mieux à des réunions de ce genre. C'est-à-dire qu'après avoir fixé la thématique du colloque, nous avons demandé à certains rapporteurs de présenter, de façon générale et globale, les thèmes en se fondant essentiellement sur les communications correspondant au thème-cadre — communications qui ont été données par les chercheurs qui ont bien participer au colloque. Chacun des rapports généraux durera environ trois quarts d'heure tandis que l'unité de temps restante —de une à deux heures— sera consacrée aux interventions et aux discussions des participants —c'est-à-dire ceux qui prennent part à une communication, mais aussi les autres— qui jugent bon d'exposer leur propre point de vue sur le thème présenté.
De cette manière nous espérons que le dialogue —cet échange vivant sans étroites limites temporelles— apportera des résultats féconds et contribuera, sous de nombreux aspects au sein des rapports internationaux, à un réel progrès de la recherche et naturellement à une connaissance mutuelle des participants. Je vous remercie.

Monsieur N. SVORONOS (Président de la Fondation Nationale de la Recherche Scientifique de Grèce):

Chers collègues, Mesdames et Messieurs. La rencontre actuelle me donne la possibilité de saluer aujourd'hui les membres du Premier Colloque d'Histoire Economique qui se tient en Grèce, et cela en ma double qualité — celle de Président du Comité d'Organisation et celle de Président du Conseil d'Administration de la Fondation Nationale de la Recherche Scientifique. Ma joie est grande de pouvoir saluer mes collègues grecs parmi lesquels se trouve un assez grand nombre de mes élèves, et de souhaiter la bienvenue à nos hôtes qui, pour beaucoup, se trouvent être des collègues et des collaborateurs directs ou indirects hors des

frontières grecques, dans le milieu intellectuel et amical de la France, mais aussi, au-delà de la France, dans le milieu plus vaste de la recherche scientifique.
J'ajouterai encore que le comité d'organisation et les participants grecs accordent une grande importance à notre rencontre parce qu'elle montrera —j'en suis sûr— la fécondité et la richesse de l'histoire économique en vue de la recherche historique et la nécessité de développer, de façon plus systématique, cette nouvelle branche de la science historique qui n'a pas encore trouvé la place qu'elle mérite au sein de notre enseignement universitaire et de l'organisation de la recherche dans notre pays.
Et cependant on n'a pas manqué et on ne manque pas, en Grèce, de chercheurs de valeur et surtout de précurseurs. Je me sens le devoir, à cet instant, de citer un nom illustre pour nous tous: celui de l'inoubliable professeur Andréadis. Un simple regard sur les titres des rapports et des communications suffit à persuader le chercheur de la richesse et de la vigueur de nouvelles approches dans la recherche historique portant sur l'espace méditerranéen et l'aire balkanique, milieu auquel appartient notre pays. Et il faut encore montrer le lien profond qui unit la vie matérielle et la vie intellectuelle qui s'éclairent mutuellement et permettent à l'historien d'élargir sa problématique pour saisir les rapports souterrains qui régissent le devenir historique, afin qu'il s'approche progressivement d'une compréhension totale et encore plus synthétique de l'histoire globale, ce qui constitue l'objectif actuel de la science de l'histoire.
De fait la prise de conscience de la nécessité d'un élargissement de notre problématique du côté de l'exploration de l'espace méditerranéen est le but essentiel des organisateurs du colloque d'aujourd'hui. Il ne me reste plus qu'à remercier tous les participants pour leur concours actif à cette entreprise commune et à nous souhaiter, à tous, un bon et fécond travail. Je vous remercie.

Monsieur G. PROTOPAPAS (Représentant du Ministère de la Culture et des Sciences):

Monsieur le Ministre, Monsieur le Secrétaire Général du Ministère de la Recherche et de la Technologie, Monsieur le Président du Comité d'Organisation du Colloque, vous qui, par votre présence enthousiaste, contribuez au succès de ce colloque, Mesdames et Messieurs. Le Ministre de la Culture et des Sciences, madame Mélina Mercouri, et le Secrétaire

Général du Ministère, monsieur Constantinos Alavanos, n'ont pu, pour des raisons indépendantes de leur volonté, assister aujourd'hui à notre rencontre. Il est indiscutable qu'ils accordent une importance toute particulière aux travaux de votre colloque. Ils m'ont chargé de vous transmettre leurs chaleureuses salutations et leur présence, par la pensée, à vos travaux. Nous vous souhaitons bonne chance.

Monsieur DÉM. RAPAKOULIAS (Secrétaire Général du Ministère de la Recherche et de la Technologie):

Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs. J'aimerais, au nom du Ministre, saluer l'ouverture des travaux de votre Colloque. Ma présence ici n'est pas justifiée seulement par ces mots. Ce n'est pas non plus parce que nous avons contribué, en tant que Ministère concerné par ce domaine, à la réalisation de ce colloque, mais c'est une preuve de l'intérêt que nous portons à la manifestation des efforts de notre pays dans le domaine de la recherche et au développement des sciences humaines et plus précisément historiques.
Assurément cela ne constitue pas toujours une évidence parce que nous vivons à une époque où la technologie se développe rapidement. Notre pays connaissait, d'une manière ou d'une autre, un retard, et nous pourrions même ajouter que nous nous trouvions en-dehors de l'enjeu technologique. L'effort de notre pays —que nous considérons comme une nécessité historique— pour participer à cet enjeu, pour élever son niveau technologique, pour élever le niveau de la recherche dans ce que nous appelons "les secteurs de la technologie de pointe" —que nous les ayons choisis ou non— est là. Dans un sens il s'impose à nous. Donc cette nécessité, autant celle de l'organisation que celle —selon l'expression populaire— de persuader et de mobiliser, fait parfois que nous ne parlons pas assez, que nous n'expliquons pas assez les efforts qui sont faits dans les autres domaines.
Néanmoins j'aimerais confirmer que les sciences historiques constituent un secteur qui, pour notre Ministère, demande à être développé. Un pôle de ce développement se situe à la Fondation Nationale de la Recherche Scientifique qui, même dans des proportions réduites, a déjà couvert un secteur important des recherches historiques. Je pense donc que, autant par le soutien du Ministère que par l'impulsion du nouveau Conseil d'Administration et plus précisément du nouveau Président, dans le sec-

teur des sciences historiques, cette position du gouvernement en vue du développement suivra la bonne voie.
Je terminerai sur ces mots en souhaitant un bon déroulement à vos travaux.

Monsieur COSTIS VAÏTSOS (Ministre suppléant de l'Économie Nationale, proclame l'ouverture des travaux du colloque):

Mesdames et Messieurs, c'est avec une grande joie que j'ai accepté l'invitation du comité d'organisation à proclamer l'ouverture des travaux de ce colloque. En tant que professeur d'Économie à l'Université d'Athènes, j'ai enseigné que, pour pouvoir expliquer la réalité sociale qui est la mère des sciences sociales et des sciences économiques, cela suppose une compréhension de la continuité des phénomènes sociaux, donc la compréhension de l'histoire et la nécessité d'une analyse historique. La privation de dimension historique, principalement dans les théories économiques néoclassiques, a également empêché les économistes d'être sensibles à la conception selon laquelle l'épistémologie dans ce domaine est étroitement liée à l'évaluation, mais aussi à la totalité des phénomènes sociaux, c'est-à-dire à l'analyse de la densité — que cette densité soit diachronique ou qu'elle concerne la totalité des phénomènes qui sont analysés. Cette position possède une signification tout à fait particulière pour la société grecque moderne qui a souffert de falsifications idéologiques de l'histoire et qui, à cause de cela, a été l'objet d'abus dus aux exploitations politiques de ces falsifications. C'est pour cette raison que le gouvernement socialiste accorde une importance toute particulière à l'autonomie comme base du développement total de notre pays et salue ce Colloque dans le cadre plus général de l'essor d'une activité scientifique libre et d'une réceptivité sociale aux résultats de la recherche scientifique.
En même temps les travaux de votre Colloque possèdent une dimension internationale. Aujourd'hui le Sud de l'Europe, le Nord de l'Afrique, d'une façon générale l'espace méditerranéen dans lequel nous vivons, sont absorbés au sein d'un processus d'intégration économique qui, au départ, provient des besoins de l'Europe du Centre et du Nord. Mais l'enrichissement apporté par la connaissance de notre passé méditerranéen nous donne la force de pouvoir répondre à l'appel des courants historiques auxquels nous sommes appelés à prendre part aujourd'hui à l'occasion d'une nouvelle étape dans l'union européenne. En même temps il existe encore une autre dimension. La profonde crise économique du système

capitaliste et la nécessité de sortir de cette crise créent de nouveaux besoins de comprendre ce qui concerne l'instabilité des systèmes économiques. L'ordre économique, ou le désordre économique, manifeste cette puissance économique, ou cette impuissance économique des systèmes.
Et ici, de nouveau, l'analyse historique ouvre des horizons et enrichit notre champ de connaissance afin que nous affrontions et comprenions ces nouvelles situations. Je souhaite la bienvenue à nos hôtes ainsi qu'un agréable séjour en Grèce. Je souhaite à tous les participants bonne chance pour les travaux du Colloque. Je vous remercie.

Monsieur ALBERTO TENENTI (s'adresse aux congressistes au nom des membres étrangers):

Les souvenirs plutôt lointains de cette belle langue grecque m'obligent à passer de cette merveilleuse expression que nous avons entendue jusqu'alors, à des langues différentes. Je voudrais m'adresser tout particulièrement, non seulement à M. le Ministre, mais surtout aux organisateurs qui ont su préparer un congrès aussi complexe, aussi riche, et dire de la part de tous ceux qui sont venus de tant de pays de l'Europe, et même de plus loin, que nous sommes très reconnaissants que cette occasion nous ait été donnée de travailler ensemble, d'essayer de confronter nos positions et d'approfondir ce qu'on savait déjà, ce que nous sommes en train de savoir et de connaître mieux. Pardonnez-moi cette intervention très brève, c'était tout simplement pour dire un grand merci à tous ceux qui nous ont accueillis, à tous ceux qui ont préparé l'accueil et à tous ceux qui ont permis cette réunion. Merci.

Clôture des travaux du Colloque

Monsieur SPYROS ASDRACHAS (Vice-président du Comité d'organisation du Colloque):

Nous terminons nos travaux avec ce que nous a dit John Murra sur le système des autres et sur la logique des autres: c'est une bonne introduction à une sorte d'humanisme qui doit être présent. Je veux exprimer notre gratitude à tous nos amis qui sont venus ici en répondant avec une gentillesse obligeante à notre appel. Nous avons fait cette rencontre dans cette ville, pour donner la possibilité d'arriver à une polyphonie historiographique et, en même temps, pour exercer une pression sur notre société, sur nos institutions. J'ai le sentiment que la polyphonie a été tout à fait manifestée d'une façon remarquable, et que la pression a eu lieu. Je vous remercie; en terminant, je voudrais citer au lieu de conclusion quelques paroles d'Antonio Labriola qui traduisent nos aspirations communes: "*Si tratta, insomma, della storia, e non dello scheletro suo. Si tratta del racconto e non dell'astrazione; si tratta di esporre e di tratteggiare l'insieme, e non già di risolverlo e di analizzarlo soltanto; si tratta, a dirla in una parola, ora come prima e come sempre, di un*'arte".

PROGRAMME DES TRAVAUX DU COLLOQUE

COMITÉ D'ORGANISATION

Nicolas Svoronos	*Président*
Spyros Asdrachas	*Vice-président*
Loukia Droulia	*Secrétaire général*
Vassilis Kremmydas	*Trésorier*
John Alexander	*Membre*
Dimitris Apostolopoulos	*Membre*
Georges Dertilis	*Membre*
Philippe Iliou	*Membre*
Georges Léontaritis	*Membre*
Vassilis Panayotopoulos	*Membre*
Georges Protopapas	*Représentant du Ministère de la Culture et des Sciences*

SECRÉTARIAT DU COLLOQUE

Maria Cristina Chatzioannou
Anna Tabaki

*

Le Comité d'Organisation exprime sa reconnaissance aux Institutions suivantes pour leur contribution à la réalisation du IIe Colloque International d'Histoire du Centre de Recherches Néohelléniques/F.N.R.S.

Banque Nationale de Grèce
Banque Commerciale de Grèce
Ministère de la Recherche et de la Technologie
Ministère de la Culture et des Sciences
Office National du Tourisme
Bureau d'Athènes de la Commission des Communautés Européennes
Banque Ionienne et Populaire de Grèce
Banque d'Investissement S.A.
Banque Agricole de Grèce
Phoenix-Assurances Générales de Grèce S.A.

PROGRAMME DES TRAVAUX DU COLLOQUE

LUNDI 19 SEPTEMBRE

9.00 Réception des congressistes
10.00 Allocutions

SÉANCE DU MATIN

10.30 *Liaisons commerciales et mouvement de navires entre la Méditerranée Orientale et Occidentale, XVe-XIXe siècles.*
Rapport: UGO TUCCI

Président de la séance: Robert Mantran
Secrétaire: Maroula Efthymiou

Communications:

Yolande Triantafyllidou-Baladié, *Transports maritimes et concurrence en Méditerranée orientale au XVIIIe s.: L'exemple de la Crète.*

Antonella Bicci, *Gli olandesi nel mondo mediterraneo.*

Paul Cernovodeanu, *L'activité des Maisons de commerce et des négociants Ioniens au Bas-Danube durant l'intervalle 1829-1853.*

Olga Cicanci, *Formes d'organisation de l'activité commerciale dans le Sud-Est de l'Europe aux XVIIe et XVIIIe siècles jusqu'au commencement du XIXe siècle.*

Elena Frangaki, *Izmir; an international port in the Eastern Mediterranean in the Eighteenth century (1695-1820).*

Bariša Krekić, *La navigation ragusaine entre Venise et la Méditerranée orientale aux XIVe et XVe siècles.*

Vassilis Kremmydas, *Quelques aspects de la navigation et des liaisons commerciales en Méditerranée aux XVIIIe et au début du XIXe siècle.*

Florin Marinescu, *Relations commerciales de la Valachie à travers les ports du Danube, 1829-1848.*

Panayotis D. Michailaris, *L'attività armatoriale di D. Peruli ed il suo intervento al traffico mediterraneo.*

Pierre Năsturel, *Marchands grecs dans les pays roumains aux XVe et XVIe siècles.*

Constantin Papathanassopoulos, *La Marine marchande grecque (1833-1856): Développement et réadaptation.*

Ioanna Spissarevska, *Les relations commerciales entre les régions bulgares et les républiques d'Italie aux XVe-XVIe siècles et le rôle intermédiaire de Raguse.*

Traian Stoianovich, *L'espace maritime segmentaire de l'Empire ottoman.*

11.15 Pause
11.45 Interventions et discussion
13.00 Clôture de la séance

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

17.30 *Au cœur de l'économie marchande: les monnaies et autres moyens de paiement et de crédit.*
Rapport: JOSÉ-GENTIL DA SILVA

Président de la séance: Bariša Krekić
Secrétaire: Christos Hadziiossif

Communications:

Maria-Cristina Chatzioannou, *Sull'attività commerciale nel Mediterraneo Orientale nella prima metà dell' 800. Un esempio: La Casa commerciale Gherussi.*

John Day, *Colonialisme monétaire en Méditerranée au Moyen-Age.*

Lilian Da Fonseca Salomão, *L'or du Brésil et le rôle de régulateur monétaire du monde méditerranéen (XVIIIe s.).*

Haris Kutelakis, *Un modo singolare di relazioni commerciali a Tilo nel XIX sec.*

Antoine Marchini, *Un marchand-banquier corse entre Paris, Beaucaire et l'Italie (1817-1822).*

Constantin C. Spiliotakis, *The concentration of Greek import and export trade during the first three quarters of the 18th century amongst few and large trading houses.*

Alan M. Stahl, *Venetian coinage in Medieval Greece.*

18.15 Pause
18.30 Interventions et discussion
19.30 Clôture de la séance

*

20.00 Réception

MARDI 20 SEPTEMBRE

SÉANCE DU MATIN

9.30 *Réalisation et répartition du surplus dans les économies méditerranéennes: XIIIe-XVIIIe siècles.*
Rapports: MAURICE AYMARD - SPYROS ASDRACHAS

Président de la séance: Nicolas Svoronos
Secrétaire: Maria Todorova

Communications:

Eleftérios P. Alexakis, *Instabilité des modes de production et excédent social dans la région du Magne (1770-1900).*

Dimitris Anoyatis-Pelé, *Aperçu sur le coût du transport terrestre dans les Balkans au XVIIIe siècle.*

Hélène Antoniadis-Bibicou, *Sur le problème de la rente à Byzance: Quelques éléments et quelques réflexions.*

Antonio Carile, *La réalisation et la répartition du surplus dans les exploitations rurales des principautés latines de l'Orient méditerranéen (XIIIe-XVe siècles).*

Lidia A. Demény, *Marchandises orientales en Transylvanie et limitations des prix.*

Věra Hrochová, *Participation des villes et des monastères au surplus dans les exploitations rurales byzantines, XIIIe-XVe siècles.*

Maria-Tereza et Guy Lemeunier, *Murcie: la soie et la soude (XVIe-XIXe siècles).*

Socratis Petmezas, *Hiérarchisation de l'espace et dynamique de la production agricole dans une communauté montagnarde d'artisanat. Le cas de Zagora de Pélion, c. 1800-1840.*

Emiliano Fernandez de Pinedo, *Réalisation et répartition du surplus dans l'économie espagnole de l'Ancien Régime (XVIe au XVIIIe siècle).*

Alexis Politis, *Brigandage, excédents économiques et élevage.*

Aristotélis Stavropoulos, *La nosologie dans l'espace hellénique du XVIIe au XIXe siècle et ses incidences démographiques et économiques.*

Stathis Tsotsoros, *La pratique financière et ses incidences sur le mouvement des capitaux. Péloponnèse, 1800-1828.*

Constantin A. Vacalopoulos, *Transformations socio-économiques en Macédoine au milieu du XIXe s.*

10.30 Pause

11.00 Interventions et discussion
13.00 Clôture de la séance

*

19.00 Présentation de l'exposition "Monnaies et cartes de l'aire hellénique, 1204-1900" au Musée Bénaki
20.30 Réception

MERCREDI 21 SEPTEMBRE

SÉANCE DU MATIN

9.30 *Artisanat, organisation du travail et marché aux Balkans, XVe-XIXe siècles.*
Rapport: VASSILIS PANAYOTOPOULOS

Président de la séance: Traian Stoianovich
Secrétaire: Maria Stamatoyannopoulou

Communications:

Catherine Polymérou-Kamilaki, *L'alimentation des ouvriers agricoles (19e - 20e siècles).*

Akis Papataxiarchis, *La "coopérative" et l'articulation de la simple économie de marché au village. Le cas de Skamnia (1927-1940).*

Marina Petronoti, *Organisation du travail et du marché à Kranidi (Argolide), 1821-1900.*

Maria N. Todorova, *Handicrafts and guild organisation in Bulgaria (Textile production in the Sancak of Plovdiv).*

10.15 Pause
10.45 Interventions et discussion
12.30 Clôture de la séance

*

13.00 Excursion à l'île d'Égine.

JEUDI 22 SEPTEMBRE

SÉANCE DU MATIN

9.30 *État, Banque et stratégie des capitaux en Grèce aux XIXe-XXe siècles: politique monétaire; biens fonciers et capitaux; industrialisation.*

Rapport: GEORGES DERTILIS

Président de la séance: Georges Léontaritis
Secrétaire: Guy Lemeunier

Communications:

Christine Agriantoni, *L'industrie grecque au XIXe siècle: Périodisation, problèmes d'achèvement.*

Nikos Bakounakis, *Production secondaire et conjoncture: Patras, 1828-1858.*

Iskender Gökalp, *Réflexions sur les origines du réseau ferroviaire en Asie Mineure.*

Christos Hatziiossif, *Crise conjoncturelle et problèmes structurels dans la marine marchande grecque au XIXe siècle: Les réactions de l'Etat et des intérêts privés.*

Athanase Kalaphatis, *Politique bancaire et crédit agricole en Grèce (1861-1969).*

Vassilis Kardassis, *Les chantiers navaux à Syros (1832-1857).*

Christos Loukos, *Dix ans de tentatives pour la formation d'une Banque en Grèce (1831-1841).*

Dimitris Loules, *La politique numismatique et bancaire dans la Grèce post-révolutionnaire (1828-1932).*

Petros Pizanias, *Rapports de prêt et dominance économique. La fondation de la Banque Nationale de Grèce (1842-1847).*

Vanghélis Prontzas, *Produit agricole et cadre technologique en Thessalie au début du XXe siècle.*

Michel Righinos, *Prix, salaires et pouvoir d'achat en Grèce (1909-1936).*

Marie Synarelli, *La politique de l'Etat grec pour la construction d'un réseau routier moderne (1833-1882).*

Dimitra Pikraménou-Varfi, "*Porter le peuple grec qui se compose aujourd'hui d'une masse de prolétaires à s'élever au rang d'un peuple propriétaire*" *Ioannis Capodistrias, 1830.*

10.15 Pause

10.45 Interventions et discussion
13.00 Clôture de la séance

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

17.30 *Incidences du capitalisme sur les structures urbaines traditionnelles.*
Rapport: ANDRÉ NOUSCHI

Président de la séance: Jerzy Topolski
Secrétaire: Leftéris Papayannakis

Communications:

Tayeb Chenntouf, *Quelques sources et problèmes de l'histoire de la structure familiale en Algérie (XIXe-XXe s.).*

Panayotis Kamilakis, *Coopération et mutualité dans la construction des maisons au sein de la société grecque traditionnelle.*

Cesare de Seta, *La crisi urbana di Napoli e Palermo nel XIX secolo.*

18.15 Interventions et discussion
19.00 Pause

19.15 *Discordances entre structures socio-économiques et comportements socio-idéologiques.*
Rapport: PHILIPPE ILIOU

Communications:

Stergios Babanassis, *Les particularités du modèle sud-européen de développement (approches historiques au problème centre/périphérie).*

Stamatoula Tomara-Sidéri - Nikos Sidéris, *Invariants structurels et transformations démographiques. Le cas de Lefkada au XIXe s.*

Yannis Tsiomis, *Gestion spatiale et idéologies en Grèce. Le plat pays selon le décret du 29 avril 1834.*

20.00 Interventions et discussion
20.45 Clôture de la séance

VENDREDI 23 SEPTEMBRE

SÉANCE DU MATIN

9.00 *Les mécanismes d'une Conquête: adaptations politiques et statut économique des conquis dans le cadre de l'Empire ottoman.*
Rapport: DIMITRIS APOSTOLOPOULOS

Président de la séance: C. Th. Dimaras
Secrétaire: Giuseppe Papagno

Communications:

Cornelia Papacostea-Danielopolu, *Une citoyenneté empirique: le statut des marchands étrangers en Valachie (1829-1859).*

Elena Grozdanova, *Traits communs et différences dans le statut de la population privilégiée dans les Balkans, sous la domination ottomane.*

Paraskevas Konortas, *Les impôts ecclésiastiques "aumône patriarcale" et "capitation royale", apports à l'histoire économique du patriarcat Oecuménique aux XVe-XVIe siècles.*

Marina Maropoulou, *Quelques thèses du patriarche Gennadius sur l'organisation de l'Église Orthodoxe pendant la domination ottomane.*

Myrsini Pleioni, *Les notables byzantins pendant la première moitié du XVe siècle (c. 1400-1460) d'après les chroniques byzantins.*

Evgeni Radushev, *The Mechanism of a Conquest: on some major issues in the study of the problem.*

9.45 Interventions et discussion
10.45 Pause

11.15 *Mentalités et réceptivité de l'économique dans l'Europe du Sud-Est.*
Rapport: LOUKIA DROULIA

Communications:

Cengiz-Osman Aktar, *Les intérêts économiques de l'État turc contre les passions guerrières de l'État ottoman. Quelques remarques sur le Congrès Économique de Turquie réuni à Izmir en février 1923.*

André Deisser, *Premières manifestations de sensibilité aux problèmes économiques dans le monde intellectuel grec des XVe et XVIe siècles.*

Alexandre Duţu, *Mentalités et exigences économiques à la fin de l'Ancien Régime.*

Emm. Franghiskos, *Gestion d'une bourse d'études en Europe occidentale: le cas de Constantin Assopios, 1821-1822.*

Iannis Karas, *Les salaires des enseignants au XVIIIe siècle; s'agit-il du jeu de l'offre et de la demande?*

Constantin Lappas, *La question des frais de scolarité à l'Université d'Athènes pendant le XIXe siècle.*

Triantafyllos E. Sklavénitis, *Les manuels de commerce grecs sous l'occupation vénitienne et turque.*

Dikaios Vayakakos, *La terminologie commerciale et économique en Grèce du XVIe au début du XIXe siècle.*

12.00 Interventions et discussion
13.00 Clôture de la séance

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

18.30 *Risque et sécurité: course et assurances entre Levant et Ponent du Bas Moyen Age à l'époque moderne.*
Rapport: ALBERTO TENENTI

Président de la séance: Hélène Ahrweiler
Secrétaire: Antonella Bicci

Communications:

Catherine Aristidou, *L'assurance maritime des trajets des navires ragusains dans la Méditerranée et notamment du XVe au XVIIIe siècle.*

Richard Clogg, *«Εἰ δὲ στὸν Τοῦρκο βασιλεύει ἡ ἀδικία καὶ ἡ ἁρπαγὴ» the Smyrna "rebellion" of 1797.*

Michel Fontenay, *L'Empire ottoman et le risque corsaire au XVIIe siècle.*

Jacqueline Guiral, *L'apport des communautés juives et musulmanes au commerce maritime de Valence au XVe siècle.*

Gonçal López Nadal, *El corsarismo mallorquin en el Mediterraneo occidental durante la segunda mitad del siglo XVII: 1652-1688.*

Robert Mantran, *Commerce, course et convois en Méditerranée Orientale dans la deuxième moitié du XVIIe siècle.*

Giovanni Rebora, *Commercio e navigazione nel Tirreno tra trecento e quattrocento.*

Hélène Yannakopoulou, *Quelques repaires de pirates en Grèce de l'Ouest, lieux de commerce illégal (du XVIème au XVIIème s.).*

19.15 Pause
19.30 Interventions et discussion
20.30 Clôture de la séance

SAMEDI 24 SEPTEMBRE

SÉANCE DU MATIN

10.00 Table Ronde
L'histoire entre Folklore et Anthropologie.

Coordinateur: Ruggiero Romano, *Histoire Anthropologie, Folklore* (Rapport introductif).

Rapporteurs:

Carlo Ginzburg, *Micro-histoire, Anthropologie, Folklore.*

Alki Kyriakidou-Nestoros, *Histoire orale.*

John Murra, *Le difficile accouchement d'une historiographie ethnique dans les républiques andines.*

Théodore Papadopoullos, *Le modèle historique et le modèle anthropologique.*

Giuseppe Papagno, *Histoire, Anthropologie et Folklore en Italie: à la recherche du peuple.*

Jean-Pierre Vernant, *Folklore et anthropologie religieuse: l'exemple de Gorgo.*

11.30 Interventions: Dominique Albertini, Mirco Grmek, Stélios Papadopoulos
12.00 Discussion
13.00 Clôture des travaux du Colloque

*

14.00 Déjeuner en l'honneur des rapporteurs offert par l'Office National du Tourisme.

LISTE DES PARTICIPANTS

Christine Agriantoni, historienne, Groupe de Recherches d'Histoire Néohellénique de la Banque Commerciale de Grèce, 8, rue Monis Astériou, Plaka, 105 58 Athènes, Grèce.

Hélène Ahrweiler, Recteur des Universités de Paris, 28, rue Guynemer, 75006 Paris, France.

Osman Cengiz Aktar, Dr., 51, rue de Babylone, 75006 Paris, France.

Dominique Albertini, Prof., 20, rue Paul-Deroulette, 0600 Nice, France.

Eleftérios Alexakis, Centre de Recherches du Folklore Grec de l'Académie d'Athènes, 129, av. Syngrou, 117 45 Athènes, Grèce.

John C. Alexander (Alexandropoulos), Dr., C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Katerina Gardika-Alexandropoulou, C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Christine Angélidi, Dr., Centre de Recherches Byzantines, F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Alkis Anghélou, Prof., Université de Thessalonique, 47, rue Dimocharous, 115 21 Athènes, Grèce.

Dimitris Anoyatis-Pelé, 212, Bd. Saint-Germain, 75007 Paris, France.

Iliana Antonakopoulou, 84, rue Solonos, 106 80 Athènes, Grèce.

Hélène Antoniadis-Bibicou, Maître-assistant, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 2, rue des Rosiers, 75004 Paris, France.

Dimitris Apostolopoulos, Dr., C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Machi Apostolopoulou, philologue, 24, rue Alex. Soutsou, 106 71 Athènes, Grèce.

Nikos Apostolou, Programme d'Etudes d'Histoire Economique de la Banque Nationale de Grèce, 9, rue Xénocratous, 106 75 Athènes, Grèce.

Roxane Argyropoulou, Dr., C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Catherine Aristidou, Dr., Cyprus Research Centre, 13, Vrasidas Str., Strovolos, Nicosie, Chypre.

Spyros Asdrachas, Prof. Associé à l'Université de Paris I, chargé de conférences à l'EPHE, IVe section, 7, rue Allée des Saules, 94240, L'Hay-les-Roses, France.

Anna Avraméa, Dr., Section de Géographie Historique, F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Maurice Aymard, Directeur d'études à l'E.H.E.S.S., 54, Bd. Raspail, 75006 Paris, France.

Stergios Babanassis, Prof., Ministère de l'Economie Nationale, 5, rue Nikis, Syntagma, 105 63 Athènes, Grèce.

Yannis Bafounis, 127, rue Comotinis, 18 541 Le Pirée, Grèce.

Nikos Bakounakis, historien, 3, rue Didotou, 106 80 Athènes, Grèce.

Yolande Triantafyllidou-Baladié, E.H.E.S.S., 54, Bd. Raspail, 75006 Paris, France.

Vassiliki Playannakou-Békiari, Directeur du Centre de Recherches d'Histoire de Grèce moderne de l'Académie d'Athènes, 14, rue Anagnostopoulou, 106 73 Athènes, Grèce.

Antonella Bicci, Dr., 1-14, rue W. Fillak, 16151 Gênes, Italie.

Antonio Carile, Prof., Université de Bologne, 43, rue G. Marconi, 40.122 Bologne, Italie.

Paul Cernovodeanu, Maître de recherches à l'Institut d'Histoire "N. Iorga", 47, Chaussée Kiseleff, 71268 Bucarest, Roumanie.

Maria Cristina Chatzioannou, C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Tayeb Chenntouf, Prof., Université d'Oran, Tom. Bel air appt. 142, rue Jonher, Oran, Algérie.

Nikos Cholévas, architecte, 25-27, rue Mamouri, 104 39 Athènes, Grèce.

Olga Cicanci, Dr., Institut des Etudes Sud-Est Européennes, 13, Bd. Republicii, 70031 Bucarest, Roumanie.

Richard Clogg, Dr., King's College Strand, Londres WC2R 2LS, Angleterre.

Cornelia Papacostea-Danielopolu, Dr., Institut des Etudes Sud-Est Européennes, 13, Bd. Republicii, 70031 Bucarest, Roumanie.

José-Gentil Da Silva, Prof., Université de Nice, 08.36 Nice Cédex, France.

John Day, Dr., U.E.R. de Géographie, Histoire et Sciences de la Société, Université de Paris VII, 3, rue Geoffroy - l'Anvegin, 75004 Paris, France.

André Deisser, Dr., 114, rue de la Fontaine, 4000 Liège, Belgique.

Zacharie Démathas, Programme d'Etudes d'Histoire Economique de la Banque Nationale de Grèce, 2, rue Philotimou, 113 63 Athènes, Grèce.

Lidia Demény, Institut des Etudes Sud-Est Européennes, 13, Bd. Republicii, 70031 Bucarest, Roumanie.

Georges Dertilis, Prof., Université d'Athènes, 22, rue Socratous, 145 61 Kifissia, Grèce.

C. Th. Dimaras, Prof., 12, rue Mourouzi, 106 74 Athènes, Grèce.

Odysséas Dimitrakopoulos, 12, rue Sotiri Petroula, 14121 Neo Irakleio, Grèce.

Marguerite Dritsa, Programme d'Etudes d'Histoire Economique de la Banque Nationale de Grèce, 1, rue Efpalinou, 112 53 Athènes, Grèce.

Loukia Droulia, Directeur du C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Alexandre Duțu, Maître de recherches, Institut des Etudes Sud-Est Européennes, 13, Bd. Republicii, 70031 Bucarest, Roumanie.

Maroula Efthymiou, Assistante à la Faculté de Lettres, Université d'Athènes, 33, rue Hippocratous, 106 80 Athènes, Grèce.

Lilian da Fonseca Salomão, Maître-assistante à l'Université Fédéral de Rio de Janeiro, 34 Avenue Scudéri, 06100 Nice, France.

Michel Fontenay, Dr., U.E.R. d'Histoire, Centre de Recherches d'Histoire moderne, Université de Paris I, 22, rue Linné, 75005 Paris, France.

Elens Frangakis, Assistant Professor of History, Queens College, City University of New York, Etats-Unis.

Emm. Franghiskos, C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Carlo Ginzburg, Prof., Université de Bologne, 6, rue Largo Respighi, 40126 Bologne, Italie.

Iskender Gökalp, Maître assistant à l'Université de Paris VI, 12, rue Pecquay, 75004 Paris, France.

Mirco D. Grmek, Président à l'Académie Internationale d'Histoire des Sciences, 12, rue Colbert, 75002 Paris, France.

Elena Grozdanova, Dr., Institut d'Histoire, Académie Bulgare, 59, rue Tchapaev, bl. 17, Sofia, Bulgarie.

Jacqueline Guiral, Dr., Université de Nancy II, Département des Sciences Historiques et Géographiques, 10, rue Rodier, 75009 Paris, France.

Christos Hadziiossif, Dr., Université de Crète, 10, rue Rodier, 75009 Paris, France.

Věra Hrochová, Université de Prague, Na Hroudě 2120/17, 10000 Prague, Tchécho-slovaquie.

Nikos Ieronymakis, mathématicien, 11b, rue Patriarchou Gérassimou, La Canée, Crète, Grèce.

Philippe Iliou, historien, 9, rue Alpheiou, 115 22 Athènes, Grèce.

Stephanos Kaklamanis, philologue, 107, rue Acharnon, 104 34 Athènes, Grèce.

Hélène Kalaphati, architecte, 26, rue Sophias Schliemann, 115 26 Ambélokipoi, Athènes, Grèce.

Athanase Kalaphatis, Programme d'Etudes d'Histoire Economique de la Banque Nationale de Grèce, 12, rue Kissamou, 162 31 Vyronas, Athènes, Grèce.

Kallia Kalliataki, Centre de Recherches de l'Histoire de la Grèce Moderne de l'Académie d'Athènes, 14, rue Anagnostopoulou, 106 73 Athènes, Grèce.

Panayota Kalogri, 17, rue Kiou, Kypseli, 113 64 Athènes, Grèce.

Eva Kalpourtzi, philologue, 84, rue Solonos, Athènes, Grèce.

Catherine Polymérou-Kamilaki, Centre de Recherches du Folklore Grec de l'Académie d'Athènes, 129, av. Syngrou, 117 45 Athènes, Grèce.

Panayotis Kamilakis, Centre de Recherches du Folklore Grec de l'Académie d'Athènes, 129, av. Syngrou, Athènes, Grèce.

Mariana Kolyva-Karaléka, Archives Nationales de Grèce, Académie d'Athènes, rue Panepistimiou, Athènes, Grèce.

Iannis Karas, C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Vassilis Kardassis, Programme d'Etudes d'Histoire Economique de la Banque Nationale de Grèce, 1 M. Karaoli, 17 341 Athènes, Grèce.

Despina Théméli-Katifori, Maître-assistante à la Faculté de Lettres, Université d'Athènes, 33, rue Hippocratous, 106 80 Athènes, Grèce.

Olga Katsiardi, Assistante à la Faculté de Lettres, Université d'Athènes, 33, rue Hippocratous, 106 80 Athènes, Grèce.

Paschalis Kitromilidès, Prof., Université d'Athènes, 11, rue Kydathinaion, 105 58 Athènes, Grèce.

Paraskevas Konortas, historien, 39, rue de Lyon, 75012 Paris, France.

Angélique Konstantakopoulou, Université de Jannina, 40, rue Kapodistriou, Jannina, Grèce.

Costas Kostis, Programme d'Etudes d'Histoire Economique de la Banque Nationale de Grèce, 132, rue du 3 Septembre, Athènes, Grèce.

Hélène Koukkou, Prof., Université d'Athènes, 64, rue Deinokratous, 115 21 Athènes, Grèce.

Haris Koutelakis, historien, prof. au lycée, 100, rue Hippokratous, 114 72 Athènes, Grèce.

Alexis Kraus, Archives Historiques de la Banque Nationale de Grèce, 3, rue Archimidous, 116 35 Athènes, Grèce.

Bariša Krekić, Prof., Departement of History, UCLA, Los Angeles, Cal. 90024 U.S.A.

Vassilis Kremmydas, Prof., Université de Crète, 25, rue Athanassiou Diakou, Chalandri, 152 33 Athènes, Grèce.

Constantin Kyriacopoulos, prof. au lycée, 22, rue Angélidou, Palaio Phaliro, 17 561 Athènes, Grèce.

Costas Lappas, Centre de Recherches Médiévales et Néohelléniques de l'Académie d'Athènes, 14, rue Anagnostopoulou, 106 73 Athènes, Grèce.

Guy Lemeunier, Prof., Université de Murcia, Gran Via II, 80 izda, Murcie, Espagne.

Maria-Tereza Lemeunier, Prof., Université de Murcia, Gran Via II, 80 izda, Murcie, Espagne.

Georges Léontaritis, Prof., Université d'Athènes, 33, rue Hippocratous, 106 80 Athènes, Grèce.

Eutychia Liata, historienne, Groupe de Recherches d'Histoire Néohéllenique de la Banque Commerciale de Grèce, 24-28, rue Anacréontos, 162.31 Athènes, Grèce.

Gonçal López-Nadal, Dr., Calle Morey 2, Palma de Majorque, Baléares, Espagne.

Christos Loukos, Centre de Recherches de l'Histoire de la Grèce Moderne de l'Académie d'Athènes, 14, rue Anagnostopoulou, 106 73 Athènes, Grèce.

Dimitris Loules, Dr., Faculté de Lettres, Université de Jannina, Grèce.

Antigoni Lybéraki, économiste, 9, rue Praxitélous, Politeia-Kifissia, 145 63 Athènes, Grèce.

Chryssa Maltézou, Prof., Université de Crète, 12, rue Alex. Soutsou, Athènes, Grèce.

Robert Mantran, Prof., Université de Provence (Aix-Marseille), "Chantepierre" Route de Langesse, Le Tholonet, 13100 Aix-en-Provence, France.

Antoine Marchini, Dr., Fontanella, 20274 Castifao, Corse, France.

Athanase Marcopoulos, Dr., C.R.B./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Florin Marinescu, Dr., C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Marina Maropoulou, Faculté de Droit, Université d'Athènes, 7-9, rue Déliyanni, Kallithéa, 176 71 Athènes, Grèce.

Anne Matthaiou, 13, rue Kononos, Pangrati, 116 34 Athènes, Grèce.

Panayotis Michailaris, C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

John V. Murra, Prof., Ithaca, 515 Dryden Road, New York, 14850, U.S.A.

Dimitri Nastase, Dr., C.R.B./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, Athènes, Grèce.

Pierre Năsturel, Dr., attaché de recherches au C.N.R.S., 1, rue Duvergier (14e ét.), 75019 Paris, France.

Alki Kyriakidou-Nestoros, Prof., Université de Thessalonique, 25, rue Alexandrias, 54 643 Thessalonique, Grèce.

André Nouschi, Directeur du Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine (C.M.M.D.), Prof. à l'Université de Nice, Nice 006300, France.

Manto Oikonomidou, Directeur du Musée Numismatique d'Athènes, 1, rue Tossitsa, 106 82 Athènes, Grèce.

Vassilis Panayotopoulos, Dr., Laboratoire de démographie historique, E.H.E.S.S., 54, Bd. Raspail, 75006 Paris, France (1985: C.R.N./F.N.R.S, 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce).

Mari Panopoulou, économiste, 6, rue Ypsilantou, Stavros Aghias Paraskevis, 153 43 Athènes, Grèce.

Christine Pantzou, économiste, 25, rue Attikis, Ano Glyfada, 165 62 Athènes, Grèce.

Charalambos A. Papadimitriou, économiste, 110, rue Hippocratous, 114 72 Athènes, Grèce.

Théodore Papadopoullos, Directeur honoraire du Centre de Recherche Scientifique de Chypre, T.K. 2031, Nicosie, Chypre.

Stélios Papadopoulos, Directeur du Musée Ethnologique et Folklorique de Macédoine, 2, rue Knossou, Maroussi, 151 22 Athènes, Grèce.

Eutychia Papadopoulou, C.R.B./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Linda Papagalani, anthropologue, 12, rue Kissamou, Vyronas, Athènes, Grèce.

Georges Papaghéorgiou, Section d'Histoire, Université de Janinna, Jannina, Grèce.

Giuseppe Papagno, Prof., Université de Parme, 43100 Parme, Italie.

Constantin Papantonopoulos, philologue, prof. au lycée, 54, rue Ethnikis Antistaséos, Chalandri, 152 31 Athènes, Grèce.

Despina Tsourka-Papastathi, Faculté de Droit, 19, rue du 25 Mars, 54 645 Thessalonique, Grèce.

Akis Papataxiarchis, anthropologue, The London School of Economics and Political Science, University of London, 62, rue Naiadon, Palaio Faliro, 17 561 Athènes, Grèce.

Constantin Papathanassopoulos, Dr., Ecole Supérieure des Sciences Politiques et Sociales, 5, rue A. Renti, Koukaki, 117 42 Athènes, Grèce.

Leftéris Papayannakis, Dr., Programme d'Etudes d'Histoire Economique de la Banque Nationale de Grèce, 19, rue Elatis, 14 564 Néa Kifissia, Grèce.

Irini Pardali, philologue, 64, rue Spetson, Kypseli, Athènes, Grèce.

Antonios Pardos, philologue, prof. au lycée, 8, rue Kanari, Vyronas, Athènes, Grèce.

Sophie Patoura, Dr., C.R.B./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Georgeta Penelea, Dr., Institut d'Histoire "N. Iorga", B-dul Aviatorilor nr 1, Bucarest, Roumanie.

Socratis Petmézas, historien, 34, rue Eutychidou, Pangrati, 116 34 Athènes, Grèce.

Marina Petronoti, anthropologue, 7-9, rue Moschopoulou, Ellinorosson, 115 26 Athènes, Grèce.

Emiliano Fernandez de Pinedo, L-Poza no 54-6° ext. dcha Bilbao-13 Espagne.

Petros Pizanias, Programme d'Etudes d'Histoire Economique de la Banque Nationale de Grèce, 46, rue du 3 Septembre, Athènes, Grèce.

Myrsini Pleioni, historienne, 34 A Mitsaki, 111 41 Athènes, Grèce.

Ariadne Sacali-Politaki, philologue, 117, Summertown House, 369 Banbury road, Oxford, Angleterre.

Alexis Politis, C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Eleftérios Prévélakis, Prof., directeur honoraire du Centre de Recherches d'Histoire de la Grèce Moderne de l'Académie d'Athènes, 14, rue Anagnostopoulou, 106 73 Athènes, Grèce.

Vanghélis Prontzas, Programme d'Etudes d'Histoire Economique de la Banque Nationale de Grèce, 10, rue Roubessi. Néo Chalandri, 152 34 Athènes, Grèce.

Evgheni Radushef, Institut d'Etudes Balkaniques, 7, Tzar Kalojan, Sofia, Bulgarie.

Giovanni Rebora, Prof., Université de Gênes, 25-12 via G. B. Monti, 16151 Gênes, Italie.

Michel Righinos, historien, Groupe de Recherches d'Histoire Néohellénique de la Banque Commerciale de Grèce, 80, rue Niriidon, 17 561 Palaio Faliro, Grèce.

Vasso Rokou, ethnologue, Faculté de Lettres, Université de Jannina, Jannina, Grèce.

Ruggiero Romano, Directeur d'études à l'E.H.E.S.S. 54, Bd. Raspail, 76006 Paris, France.

Maria Perraki-Rounga, philologue, 25A, rue Sidiras Merarchias, Nauplie, Grèce.

Michel Sakellariou, Académicien, Centre de Recherches de l'Antiquité Grecque et Romaine, F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Yannis Sacharidis, ingénieur chimiste, 43, rue Réas, Drossia, Grèce.

Marietta Servou, philologue, prof. au lycée, 14, rue Nikaias, Néa Smyrni, 171 22 Athènes, Grèce.

Cesare de Seta, Prof., Université de Naples, 138, rue Chiaia, 80121 Naples, Italie.

Vassilis Sfyroéras, Prof., Université d'Athènes, 33, rue Hippocratous, 106 80 Athènes, Grèce.

Stamatoula Tomara-Sidéri, historienne, 2, rue des Favorites, 75015 Paris, France.

Nikos Sidéris, médecin, 2, rue des Favorites, 75015 Paris, France.

Georges Siorocas, Maître-assistant, Université de Jannina, Jannina, Grèce.

Triantafyllos E. Sklavénitis, C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Constantin C. Spiliotakis, 11, rue Stissichorou, 106 74 Athènes, Grèce.

Ioanna Spissarevska, Dr., Institut d'Histoire, Académie Bulgare, 59, rue Tchapaev, bl. 17, no Ban, Sofia, Bulgarie.

Alan M. Stahl, Prof., The American Numismatic Society, Broadway At 155 th. Street, New York 10032, U.S.A.

Maria Stamatoyannopoulou, historienne, 31, rue Aghias Lavras, Kallithéa, 17 675 Athènes, Grèce.

Aristotélis C. Stavropoulos, Dr., 10, rue Dimokritou, 106 73 Athènes, Grèce.

Eri Stavropoulou, Faculté de Lettres, Université d'Athènes, 19, rue Heyden, 104 34 Athènes, Grèce.

Traian Stoianovich, Prof., Department of History, New Brunswick, New Jersey 08903, U.S.A.

Nicolas Svoronos, Prof., Université de Crète, 12, rue Mouschou, Ano Kypseli, Athènes, Grèce.

Marie Synarelli, historienne, 11, rue Charbonnel, 75013 Paris, France.

Anna Tabaki, C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Alberto Tenenti, Directeur d'études à l'E.H.E.S.S. 54, Bd. Raspail, 75270 Paris, France.

Branislava Tenenti, Dr., 4, rue Milne-Edwards, 75017 Paris, France.

Maria N. Todorova, Dr., Université de Sofia, Sofia, Bulgarie.

Jerzy Topolski, Prof., Université de Prague, 60-334 Poznan, ul Wlodkowica 10/1, Pologne.

Manolis Tountas, historien, 26, rue Zalokosta, 152 33 Athènes, Grèce.

Yannis Tsiomis, Prof., Ecole des Beaux Arts, 42, rue Pascal, 75013 Paris, France.

Vassilis Tsokopoulos, historien, 25, rue Lycavittou, 106 72 Athènes, Grèce.

Stathis Tsotsoros, Dr., 32A, rue Constantinoupoleos, 155 62 Cholargos, Grèce.

Ugo Tucci, Prof., Université de Venise, 81, rue Domenico Rossetti, 34141 Trieste, Italie.

Constantin Vacalopoulos, Dr., Institut d'Etudes Balkaniques, 45, rue Tsimiski, 55 236 Thessalonique, Grèce.

Emi Vaikoussi, philologue, 8, Kallidromiou, 114 72 Athènes, Grèce.

Christine Varda, Bibliothèque Gennadeion, 25, rue Souidias, 106 76 Athènes, Grèce.

Dimitra Picraménou-Varfi, C.R.N./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Georges Varsos, sociologue, Groupe de Recherches d'Histoire Néohellénique de la Banque Commerciale de Grèce, 30, rue Mithymnis, 112 57 Athènes, Grèce.

Manolis Varsos, économiste, Groupe de Recherches d'Histoire Néohellénique de la Banque Commerciale de Grèce, 1, rue Kotsika, Athènes, Grèce.

Dikaios Vayakakos, Directeur honoraire du Centre de Rédaction du Dictionnaire Historique de Grec moderne, 56, rue Thémistocléous, Aghios Dimitrios, 173 43 Athènes, Grèce.

Ekaterina Veċeva, Institut d'Histoire, Académie Bulgare, 59, rue Tchapaev, bl. 17, no BAN, Sofia, Bulgarie.

Jean-Pierre Vernant, Prof. au Collège de France, 45-47, Rue des Ecoles, 75006 Paris, France.

Nicoletta Voudouri, Section d'Histoire, Université de Jannina, Jannina, Grèce.

Era Vranoussi, Dr., C.R.B./F.N.R.S., 48, av. Vas. Constantinou, 116 35 Athènes, Grèce.

Léandros Vranoussis, Directeur du Centre de Recherches Médiévales et Néohelléniques de l'Académie d'Athènes, 14, rue Anagnostopoulou, Athènes, Grèce.

Hélène Yannakopoulou, Dr., 1B Metamorphoseos, Chalandri, Athènes, Grèce.

Yannis Yannoulopoulos, Prof., Université de Crète, 17, rue Athanassias, 116 35 Athènes, Grèce.

Titos Yochalas, Dr., dir. du Centre d'Etudes du Sud-Est Européen, 5, rue Xanthou, 106 73 Athènes, Grèce.

LIAISONS COMMERCIALES ET MOUVEMENT DE NAVIRES ENTRE LA MÉDITERRANÉE ORIENTALE ET OCCIDENTALE, (XVe - XIXe SIÈCLES)

UGO TUCCI

LIAISONS COMMERCIALES ET MOUVEMENT DE NAVIRES ENTRE LA MÉDITERRANÉE ORIENTALE ET OCCIDENTALE
(XVe-XIXe SIÈCLES)

Liaisons commerciales et mouvement de navires entre la Méditerranée orientale et occidentale: ce sont ceux qui se développent sur un large rayon, dans le sens de la latitude. Ainsi formulé, notre thème semblerait se condenser dans les liaisons et les mouvements qui firent jouer pendant des siècles à la mer Intérieure le rôle de grand axe des rapports commerciaux —et l'on pourrait dire des rapports tout court— entre Occident et Orient; un Occident qui s'identifie avec l'Europe et un Orient qui, se prolongeant jusqu'à l'Inde et à l'Arabie, a pour base l'espace maritime ottoman. Ceci semblerait d'ailleurs confirmé par la période de temps prise en considération. En effet, si la délimitation finale, au XIXe siècle, est de toute évidence marquée par l'ouverture du canal de Suez, la délimitation initiale a sa correspondance la plus logique dans les premiers voyages portugais sur la route de l'Inde. Si l'on adhère à cette interprétation, la période considérée se caractérise par la crise que le monopole méditerranéen de l'échange entre les deux grandes aires géographiques traversa au cours de ces siècles, bien que le tournant par lequel cette période s'amorça n'ait pas été net et qu'il n'ait produit ses effets qu'à longue échéance.

Toutefois l'ouverture d'une liaison maritime alternative, quelle que soit l'importance qu'on puisse lui attribuer, ne suffit pas à expliquer tous les changements qui eurent lieu pendant ces siècles dans la structure des trafics. Il faut tout d'abord rattacher ceux-ci à la rupture de certains équilibres politiques et économiques, ainsi qu'à la formation de nouveaux équilibres qui eurent très certainement une influence plus décisive sur l'évolution du commerce international, dans ses éléments dynamiques et comme facteur de développement et d'exploitation. Ces événements

sont connus, et si nous devons nous y rapporter ce n'est que pour les conséquences qu'ils produisirent sur les pays intéressés: conséquences qui opérèrent de manières différentes, en les nivelant ou en les diversifiant, selon leur degré d'intégration dans le grand commerce. Les formes d'adaptation furent à leur tour multiples, dans la direction et la composition des trafics, dans les instruments et la façon de les employer, qui comme toujours posent le problème de savoir si le système des rapports commerciaux est un simple reflet de la structure des économies dont il est issu ou si, au contraire, il intervient comme élément déterminant.

Je ne crains pas d'affirmer que, pour suivre ces événements, l'hypothèse d'une dépendance nécessaire entre la vitalité économique de la Méditerranée et le mouvement transcontinental peut induire en erreur. Et sans contester l'utilité des comparaisons avec le commerce oriental par voie maritime, l'idée qu'il faille considérer tous les transports sur la route du Cap comme soustraits aux liaisons terrestres ne me paraît guère mieux fondée, car l'essor qu'ils prirent fut le résultat de forces qui agirent dans un contexte différent et en tout cas plus général. Chaque transformation comporte, il est vrai, des coûts et des frictions, et c'est une des raisons pour lesquelles nombre d'activités méditerranéennes subirent le contre-coup de la nouvelle situation. L'activité traditionnelle d'intermédiation des produits tropicaux fut particulièrement touchée, ce qui entraîna des répercussions négatives en chaîne sur les autres secteurs, ainsi qu'une réorganisation des affaires qui, à long terme, influença également les politiques économiques.

Mais, au XVIIe siècle, c'est toujours dans la Méditerranée que se joue la partie décisive pour la primauté dans le grand commerce mondial, pour les avantages immédiats offerts par l'insertion dans un réseau de distribution et d'échanges à la fois plus mûr et plus riche. Quoique réduite, de passage préférentiel, à cul-de-sac, c'était dans cette aire, dans ces marchés que les économies hollandaise et anglaise en expansion pouvaient trouver le stimulant le plus efficace. Le commerce américain n'avait pas encore une structure et un volume déterminants, bien que pour son tabac il y eût déjà un vaste marché européen et que les denrées comme le sucre eussent déjà marqué, vers la moitié du siècle, une forte baisse des prix.

Nous ne nierons pas la fonction causale liée aux réexportations des produits coloniaux. A elles seules, elles suffisaient à assurer la

vitalité d'un courant de trafic. Toutefois, sans vouloir anticiper des schémas qui appartiennent à une période postérieure, il est hors de doute qu'il manquait aux pays nouveaux une capacité à absorber les produits travaillés propre à soutenir le flux des exportations européennes, en en stimulant la fabrication. Pour limités que soient les renseignements sur le volume global du trafic, même sur les routes pour les Indes Orientales les plus gros profits provenaient des importations, en grande partie financées avec de l'argent, tandis que l'échange avec des marchandises européennes rencontrait de sérieuses difficultés. En particulier le flux de draps de laine était modeste, et quant au flux des *new draperies*, il était dérisoire. Pendant tout le Seicento, même quand, lors des dernières décennies, les tissus indiens commencèrent à prendre de l'importance, les succès de cette liaison continuèrent à dépendre du poivre, qui était réexporté en forte quantité même dans le monde méditerranéen, naturellement dans la direction opposée à la direction traditionnelle.

Grâce à la Méditerranée, par contre, les Anglais et les Hollandais purent plus aisément équilibrer le flux des importations par un courant en sens inverse. Dans un premier temps surtout dans la partie orientale, puis également dans la partie occidentale. Le monde turc fournissait du coton et de la soie grèges, ainsi que d'autres produits orientaux. C'était un bon marché pour les tissus légers anglais, et par conséquent il exigeait en mesure seulement limitée les soldes monétaires indispensables sur la voie maritime alternative sur l'axe Europe-Asie. Aux alentours de 1690, la Perse, vers laquelle ses routes se prolongeaient, consommait à peu près trente-mille pièces de drap par an. Ces pièces étaient introduites par les Anglais, les Hollandais et les Vénitiens à travers Basra. Bien que nous soyons encore à une époque où l'on cherchait plutôt des matières premières à réexporter en réalisant un gain rapide que des débouchés pour ses propres produits, une donnée positive était que les tissus anglais pouvaient être placés en grande quantité à Constantinople, Smyrne et Alep, remplaçant les tissus italiens et concurrençant seulement ceux de Leyde. Déjà lors des premières décennies du XVIIe siècle, la balance commerciale anglaise apparaît à égalité avec les pays ottomans; au siècle suivant, elle sera même favorable, ainsi que celle de la France, qui réussit elle aussi à exporter plus qu'elle n'importe.

De plus amples indications sur les traits essentiels du système des liaisons maritimes entre les bassins opposés de la Méditerranée nous

sont fournies par la considération de ses centres de gravité. Je ne voudrais pas simplifier excessivement un cadre qu'il est nécessaire de nuancer et de retoucher, en relevant, dans l'économie méditerranéenne du XVe au XIXe siècle, une première phase, où elle eut en elle-même ses propres centres de propulsion et de fortes capacités d'expansion qui ne furent contenues que sur la frontière orientale. Cette phase fut suivie d'une autre, plus longue et caractérisée par des tendances irreversibles, où l'économie méditerranéenne prit les caractères d'une aire périphérique, subordonnée à des pôles extérieurs: la phase, en somme, où elle perdit la place centrale qu'elle occupait et entra dans un système qui s'appuyait sur Amsterdam et Londres, ce qui constitue l'inversion des termes traditionnels du rapport. Suivant cette perspective, il faut établir une première coupure à la moitié du Cinquecento, date qui correspond à la disparition de la navigation vénitienne de ligne qui en constitue peut-être l'aspect le plus voyant. En effet, c'est à ce moment-là que se désagrège complètement le système des services réguliers de galères marchandes qui, à partir de la première moitié du XIVe siècle et tout au long du XVe, avaient servi de pivot au commerce méditerranéen à large rayon. C'était un commerce fondé sur l'exercice exclusif et sur la concentration des trafics à Venise et dans un circuit limité de marchés préférentiels. On en connaît bien les formes, l'organisation privilégiée, l'évolution, illustrée par de nombreuses études même récentes, auxquelles Bariša Krekić, dans sa communication d'aujourd'hui, ajoute une contribution précieuse sur le rôle que Raguse —port de débouché sur l'Adriatique pour les minières balkaniques— joua à la fois comme point d'appui des routes entre Venise et la Méditerranée orientale et comme source autonome de jonctions maritimes, s'intégrant aux jonctions vénitiennes, avec lesquelles elles furent aussi dans un rapport prospère de concurrence.

Entre 1535 et 1569 quelques convois de galères continuèrent à relier par intervalles Venise à la Syrie et à l'Egypte, mais à la fin du siècle et tout au long du siècle suivant les liaisons directes avec le Levant furent renforcées, avec plus ou moins de fréquence et de succès, par des lignes d'état allant à Split et à Narente, où elles se prolongeaient par des itinéraires routiers à travers la péninsule balkanique. Compromises par les frais élevés de gestion et l'impossibilité pratique d'accueillir des innovations techniques véritablement substantielles, les galères perdirent de leur importance même comme navires de guerre. En France, une

escadre fut maintenue en service jusqu'en 1748, d'autres furent maintenues plus longtemps encore à Venise et à Gênes, qui les utilisa souvent pour transporter la soie et d'autres marchandises de valeur ou l'argent, mais en fait Lépante marqua leur déclin.

Les difficultés vénitiennes font gagner de la place à la marine de Raguse. Celle-ci connaît alors une période de grande expansion qui se prolonge jusque vers la fin du XVIe siècle, expansion encouragée par les Gênois, qui se servirent abondamment d'elle sur toutes les routes de leurs trafics, des ports castillans à la Sicile et à l'Orient, la finançant souvent. Les ports siciliens sont bien placés pour enregistrer fidèlement l'intensité de cet essor, grâce à leur position centrale sur les routes méditerranéennes à large rayon: déjà dans la première moitié du siècle, à Trapani et à Palerme, les transports internationaux deviennent pratiquement le monopole des Ragusains. Ceux-ci se substituent aux Biscaïens et en l'espace de huit mois au cours de l'année 1587, à Messine, leur flotte l'emporte sur toutes les autres, bien que son tonnage unitaire moyen soit inférieur à celui des navires vénitiens. Même les tissus anglais étaient transportés en masse vers le monde turc sur les navires ragusains.

Cependant, si elle est présente dans tous les ports, la marine de Raguse n'arrive pas à établir des courants de trafic coordonnés comparables aux réseaux de transports qu'instaurèrent les voyages des galères vénitiennes. Cela s'explique peut-être par l'absence d'un grand centre commercial sur lequel elle aurait pu s'appuyer. En 1584, Venise aussi doit renoncer à exhumer les vieux services de ligne pour le Levant à cause de la ferme opposition des marchands de la place, certes beaucoup plus réalistes que les autorités gouvernementales. Ce sont les Anglais qui, à la fin du siècle, recueilleront une grande partie de l'héritage vénitien. Au cours des décennies centrales, leur présence dans la Méditerranée était devenue si rare que, tout de suite après Lépante, on a pu parler de leur retour. Pendant quelque temps leur sort dépendit des transports de blé, stimulés par les crises annonaires de la Méditerranée; leurs longs itinéraires les aidèrent à rompre les cercles fermés des ravitaillements locaux, si bien qu'ils réussirent rapidement à établir des liaisons continues et directes avec les marchés turcs, échangeant des draps légers et de gros draps ainsi que de l'étain avec de la soie, ou encore, dans une moindre mesure, avec du coton ou d'autres matières brutes. Les liaisons qu'ils établirent avec Zacynthe pour le

commerce du raisin sec eurent également une importance remarquable.

Les concurrents les plus à craindre pour les Anglais furent les Hollandais et les Français, tandis que les fort nombreuses hourques hanséatiques disparurent rapidement de la scène quand, à la suite des traités de 1604 et 1609, elles ne purent plus jouir de la neutralité. Vers 1630, le commerce extérieur de Constantinople était pratiquement dans les mains des Anglais, des Français et des Hollandais, tandis que la participation vénitienne était fort réduite, comme du reste en Syrie. La recherche menée dans les archives hollandaises par Antonella Bicci jette une lumière vive sur la présence des marchands des Pays Bas dans la Méditerranée, sur leurs pratiques des affaires, sur les marchandises, les liaisons terrestres et maritimes, les partenaires.

La base commerciale méditerranéenne des Anglais est Livourne, qui devient un précieux relais de navigation pour le Levant. A côté de Livourne, Marseille conquiert une place de choix dans les trafics avec le bassin oriental, trafics qui, jusqu'à la fin du Settecento —et peut-être même au-delà de cette date—, représenteront un secteur déterminant de son économie. Quand se fut épuisé le cycle des transports de blé, la chute de la demande de l'Europe septentrionale, provoquée par la guerre de Trente ans, plaça le centre de gravité de l'activité maritime anglaise sur la mer méridionale où, au même moment, la fermeture du marché allemand infligeait une crise au commerce vénitien d'intermédiation avec les villes du Levant qui, à la fin du XVIe siècle, avait connu une remarquable reprise. Il faut dire aussi que c'est à ce moment-là que les Hollandais et les Anglais s'assurent le monopole des épices sur la route des Indes Orientales.

D'un point de vue strictement maritime, les Anglais réussirent à l'emporter sur les autres nations non pas à cause du moindre coût des frets, mais parce que, dans la Méditerranée alors infestée par la piraterie et par la course, ils furent les premiers à réaliser un efficace système de défense des navires et donc de sécurité des transports. Sur ces eaux, ils utilisaient généralement les navires de plus gros tonnage, appuyant la politique gouvernementale qui ne voyait pas d'un bon oeil que la marine marchande fût composée en majorité de petites unités, dont on ne pouvait tirer aucun avantage en temps de guerre maritime. Les navires anglais transportaient des marchandises de toutes nationalités, même les marchandises des Vénitiens auxquels, petit à petit, ils se substituaient sur les routes de l'echange entre Orient et Occident. De

plus, ils ne limitaient pas leurs services aux liaisons avec la mère-patrie, mais participaient largement aux trafics intérieurs à la Méditerranée en la parcourant non seulement jusqu'aux ports orientaux, mais aussi en direction perpendiculaire, transportant tout d'abord de la laine et de l'argent de l'Espagne à l'Italie, et du blé sicilien à Gênes, puis, à partir de la deuxième ou troisième décennie du XVIIe siècle, s'imposant dans les chargements de blé de l'Egée à l'Italie et dans les liaisons entre les ports ottomans, Livourne, Gênes et Marseille. La Méditerranée est le premier espace maritime où les navires anglais, qui finiront par se l'approprier, réussissent à occuper une grosse partie des trafics entre pays étrangers. Les deux cents navires hollandais qui la parcouraient en 1670 donnent la mesure de l'effort que demandait la concurrence. Ainsi la Méditerranée perd-elle de plus en plus son autonomie commerciale, et son centre de gravité se déplace progressivement vers la mer du Nord, où convergent aussi les liaisons océaniques dans le cadre, pour reprendre la formule de Fernand Braudel, de la nouvelle économie-monde européenne.

Si pour saisir ces transformations et leurs différentes phases les liaisons d'extension maximum constituent le meilleur domaine d'observation, il ne faut pas pour autant négliger les réseaux de moindre extension: les réseaux complémentaires comme les enclaves apparemment isolées. Il existe en outre une conjoncture des courants commerciaux maritimes qui détermine aussi le type de bateaux, avec toutefois des décalages et des retards inévitables; et ce sont à leur tour les types de bateaux qui conditionnent, au moins dans une certaine mesure, l'activité exercée. Voilà que pendant une bonne partie du XVe siècle la marine marchande gênoise va préférer les gros tonnages, mieux adaptés aux transports d'alun de Phocée et de blé de la mer Noire; ses routes intéressent un nombre limité d'escales intermédiaires et elles vont jusque dans les Flandres et en Angleterre.

Au XVIe siècle, par contre, la conjoncture méditerranéenne semble encourager les bateaux de petit tonnage. Ceux-ci ont l'avantage d'être chargés en des délais plus brefs, ils se déplacent plus vite et surtout se prêtent mieux aux opérations commerciales auxquelles ils sont destinés. Il faut ajouter que dans bon nombre des centres occidentaux les plus importants l'entreprise d'armement n'attire pas de gros capitaux. En outre elle continue presque toujours à être exercée de façon non autonome, comme activité complémentaire en étroite dépendance de l'acti-

vité commerciale. C'est à Raguse et à Gênes que semble se réaliser une séparation entre les deux secteurs, et tandis que la première se spécialise petit à petit dans l'armement marchand —de sorte que non sans cause le nombre de ses bateaux est en augmentation constante pendant tout le XVIe siècle—, la participation des hommes d'affaires ligures aux transports maritimes se réduit dans la mesure où ceux-ci tournent leurs intérêts vers d'autres investissements.

A Venise les préférences de l'armement privé pour des unités légères constituaient aussi un aspect des plus amples pouvoirs discrétionnaires que le commerce et la navigation avaient conquis à la suite de la contraction de l'intervention publique dans cette branche de l'économie. Mais la République s'inquiétait de ne pouvoir disposer de gros bateaux en cas de besoin. Aussi en encouragea-t-elle la construction en menant une politique de prêts et de subventions qui dura jusqu'à la fin du siècle. Ces interventions atteignirent l'objectif qu'elles se proposaient: toutefois ce fut grâce au protectionnisme d'état que le plus grand nombre des bateaux à gros tonnage purent circuler sur un large rayon: la République assurait, en effet, des chargements de retour, par exemple le sel de Chypre, même là où il y avait un déséquilibre dans le volume des échanges. Déjà en 1515, Gênes cherche également à établir un programme allant dans ce sens, mais au moins jusqu'à la moitié du siècle ce furent les bateaux de moyen et de faible tonnage qui occupèrent de plus en plus la place des navires de grosses dimensions, qui au XVe siècle, comme nous l'avons vu, avaient été la caractéristique de sa marine même par rapport aux constructions atlantiques. La tendance s'amorce pendant les dernières décennies de ce siècle, quand la soie et les épices, produits de choix adaptés aux caravelles, remplacent les transports d'alun dans le commerce oriental. C'est à partir de 1550 que le tonnage unitaire de la marine marchande gênoise reprendra son expansion.

A Raguse les bateaux commencent à devenir plus gros depuis 1530. Un témoignage de la tendance au gros tonnage nous est également donné par le mouvement du port de Gênes, où la portée moyenne des bateaux ragusains apparaît en augmentation constante jusqu'en 1579. C'est justement cette année-là que le gouvernement de la république adriatique manifeste son opposition à la construction de navires dépassant un certain tonnage. Ceci pour des raisons que les historiens locaux trouvent inexplicables et qui, en vérité, ne sont guère aisées à

comprendre, étant donné que le secteur privilégié des transports ragusains était celui de denrées comme le blé et le sel, produits qui nécessitaient tous deux de grandes soutes. Quoi qu'il en soit, l'interdit ne fut pas appliqué.

La préférence pour les tonnages plus faibles qui se généralise dans la première moitié du XVIe siècle est, dans une certaine mesure, à mettre en rapport avec une évolution de la structure des trafics méditerranéens qui atténue beaucoup l'opposition entre un groupe restreint de grands ports qui monopolisaient les circuits à plus longue distance et une pluralité de points d'abordage à moindre échelle auxquels ces ports s'ouvraient en éventail, créant des réseaux régionaux de transport. Un peu partout l'on assiste à un certain nivellement, dont le bénéfice va aux ports plus petits. En Ligurie, par exemple, il y en avait quelques-uns qui n'alimentaient pas une navigation nécessairement subsidiaire ou de cabotage, tandis qu'à la moitié du siècle Gênes elle-même réduit sensiblement son mouvement sur les routes orientales et accroît son trafic sur les routes de Provence, même par rapport aux routes espagnoles. Mais ce sont essentiellement les importations de blé de Sicile qui déploient vers le haut la courbe des arrivages. Ancône qui, dans la seconde moitié du Quattrocento, était un port d'envergure à peu près régionale, devient, au cours du siècle suivant, un des points-clé de l'axe commercial Florence-Raguse-Constantinople, avec un mouvement où la participation du faible tonnage est dominante. A Venise l'abolition des voyages périodiques des galères marchandes ouvre à la navigation libre tous les trafics et tous les ports. Les liaisons à moyen et court rayon sont intensifiées, tant pour les denrées et le matériel de construction que pour les marchandises de plus grande valeur. A cela il faut ajouter les perfectionnements des carènes et l'adoption d'une voilure plus complexe qui avaient amélioré les qualités nautiques des navires, les rendant à la fois plus sûrs et plus aisément manoeuvrables. Au début du Cinquecento, une bonne partie du commerce vénitien dans l'Adriatique —commerce qui se prolonge par voie de terre jusqu'à Constantinople—, ainsi que les trafics de cabotage le long des côtes grecques, étaient assurés par des caravelles de modeste tonnage, construites sur le modèle des caravelles portugaises, dont elles portaient, par ailleurs, le nom. Vers la moitié du siècle elles seront remplacées par les marciliennes, auxquelles s'ouvrent aussi les ports plus petits parce qu'elles ont un faible tonnage et peuvent rester ancrées même par grosse mer; elles deviennent

si nombreuses et envahissantes que Venise, par sa politique favorable aux bateaux de tonnage élevé, limite leur emploi à l'Adriatique, leur interdisant de dépasser Zacynthe.

Mais selon une donnée fournie par les douanes et datant de 1583-85, 70% des trafics maritimes vénitiens ne dépasse pas la limite de Corfou. Les routes tendent à être raccourcies et la Méditerranée perd un bon nombre des liaisons qui constituaient son unité, tandis que les nombreux espaces maritimes dans lesquels elle se fractionne acquièrent cohérence et autonomie, "zones de barques" servies par une miriade de bateaux de modeste tonnage, comme la zone tyrrhénienne comprise entre la côte occidentale italienne, la côte méridionale française et les trois grandes îles. L'espace maritime ottoman constitue, dans sa dimension essentielle, une vaste aire de circulation de saïques, de caramussaux et autres bateaux plus petits, au service des transports locaux, surtout de denrées alimentaires destinées aux villes, et de ceux à plus longue distance qui convergent sur Constantinople pour l'approvisionner, sur de brefs parcours qui laissent le littoral exclusivement pour le cabotage le long des îles, mais lui aussi —comme le montre bien la communication de Traian Stoianovich— est segmenté, compartimenté en une chaîne de mers étroites. La division entre bassin occidental et bassin oriental de la Méditerranée s'accentue. Les contacts de Gênes avec la Syrie et l'Egypte nous en fournissent une preuve très sûre: lors des premières décennies du XVIe siècle ces contacts deviennent déjà moins réguliers, alors que ceux avec Chio sont plus fréquents, même si dans le cadre des trafics maritimes gênois ils ont une importance moindre par rapport à ceux du monde ibérique, qui en absorbe la partie la plus grosse. Juste au début du XVIIe siècle, sur 105 bateaux entrant dans le port de Palerme, deux seulement arrivent du Levant.

C'est au cours des décennies suivantes que, sous le signe des navigations anglaises et hollandaises, la Méditerranée commence a retrouver son unité, et il est significatif que la concentration traditionnelle des trafics dans sa partie centrale, qui pendant des siècles en avait constitué l'élément portant, tende à perdre de l'épaisseur, malgré l'activité de certains grands ports. La présence des deux puissances nordiques réduisit l'autonomie de la mer Intérieure à tel point qu'elles y détachèrent des escadres permanentes pour en protéger les trafics. La sécurité anglaise contre la course barbaresque, qui continuait à représenter l'un des plus grands dangers, se renforça après 1655, grâce à des accords et

à de sévères répressions en cas de violation. Les bateaux français étaient eux aussi bien armés, tandis que les Hollandais, tout en utilisant ici des unités plus munies que leurs célèbres flûtes, se protégeaient surtout par la navigation en convois, c'est-à-dire par la stratégie purement défensive préconisée par les milieux marchands. C'est une pratique qui acquiert une large diffusion au point de devenir, comme cela a été écrit, l'une des grandes caractéristiques de la vie méditerranéenne dans la deuxième moitié du XVIIe siècle, et même pour une bonne partie du siècle suivant. Il n'est pas nécessaire de la rapprocher du modèle espagnol ayant fait ses preuves sur l'Atlantique, parce que c'est une forme de navigation protégée nullement inconnue en Méditerranée, où elle avait été expérimentée plusieurs fois par le passé.

A présent elle rencontre quelques résistances justement dans des centres comme Venise, où vers 1640 les marchands la considèrent mal adaptée au trafic désormais modeste de la place. Mais si les convois les plus fréquents et les plus importants sont les convois hollandais (trois ou quatre par an) et anglais, les marines méditerranéennes y ont aussi recours: Marseille, surtout sur la pression de Colbert, qui n'avait réussi qu'en partie à faire élargir les proportions des bateaux, et Gênes qui, après avoir adopté dans la première moitié du XVIIe siècle différentes formes collectives de défense, entre 1655 et 1680 en équipa une quarantaine. Ces convois étaient escortés par des galions de fabrication hollandaise et plus tard de fabrication gênoise, en règle générale sur la route d'Espagne, deux fois sur la route de Sicile et une seule sur celle de Constantinople. Dans la Méditerranée orientale aussi, sous le pavillon turc, vers 1640, six galions partaient de Constantinople à la fin de chaque été pour se rendre à Alexandrie. C'étaient des bateaux gros et courts dont la taille était dépassée: à Rhodes, un grand nombre d'embarcations beaucoup plus petites se joignaient à eux transportant des marchands et de l'argent à investir en Egypte dans le lin, le sucre et les épices.

Dans toute la Méditerranée les trafics se maintiennent à un rythme soutenu, et beaucoup d'indices permettent de penser que, dans leur ensemble, au XVIIe siècle, leur volume ne dut pas être inférieur à celui du siècle précédent, malgré la longue tendance récessive si évidente dans cette aire, et même si les liaisons maritimes avec l'Asie avaient pu réduire sa fonction de grand axe dans le commerce transcontinental entre Orient et Occident. Ce qui apparaît en déclin, c'est la participation des puissances commerciales méditerranéennes.

Nous ne réentamerons pas la discussion sur ses causes, nous contentant d'en relever les effets sur la structure des trafics. Un des exemples frappants est celui de la laine espagnole, qui, lors de la deuxième moitié du XVIe siècle affluait abondamment en Italie, où elle était travaillée en vue de l'exportation dans les pays du Levant: au XVIIe siècle elle était pratiquement monopolisée par les Hollandais, pour les tissus qu'ils introduisaient en grande quantité dans la Méditerranée. Après 1630 certaines qualités de laine turque, destinées à la fabrication de camelots, voyagent elles aussi vers Leyde, tandis que les Anglais achètent le raisin sec grec grâce à l'argent qu'ils touchent en vendant leurs draps et des produits indiens à Cadix et à Livourne.

Il est vrai que Livourne connaît une longue phase d'expansion en tant que point de convergence des liaisons entre la Méditerranée occidentale et orientale, mais surtout grâce au pavillon anglais, alors que la contribution locale est modeste. Gênes ne perd pas tout à fait son importance et Marseille est le port où se concentre le commerce français avec le Levant, qui toutefois traverse une longue phase négative pendant les quatre ou cinq décennies centrales du siècle. La Méditerranée occidentale occupe encore une position économique privilégiée en égard au bassin oriental unifié sous la domination ottomane. Par ailleurs, le système des relations commerciales montre que pour de nombreux produits les vieux rapports de dépendance économique n'ont pas cessé, mais, dans la perspective européenne, les différences de niveau entre les deux aires apparaissent très atténuées, surtout si l'on tient compte que les statistiques tendent à surestimer le mouvement à plus courte distance. En effet, il est fréquent que ces statistiques citent comme point de provenance ou de destination l'un des ports où le navire a fait étape.

De toute évidence, tandis que le bassin oriental continue à échanger des matières premières contre des produits travaillés, le bassin occidental, lui, n'en constitue plus le revers de médaille. Si la guerre de Candie a permis que les marchés turcs s'ouvrent aux tissus cardés hollandais et anglais, les exportations de draps vénitiens au Levant marquent non seulement une chute ruineuse, mais de plus même Venise s'approvisionne largement d'étoffes nordiques. Désormais, du port qui avait été le grand centre du commerce mondial des épices, ne lèvent l'ancre pour Amsterdam que des bateaux chargés de riz, et l'Italie s'ajoute au Proche-Orient pour fournir les Anglais en soie grège afin qu'ils la travaillent.

En Sicile, elle occupe la première place dans les exportations, pour une valeur supérieure à celle du blé.

En fait, vers la fin du XVIIe siècle, ou un peu plus tard, les rapports commerciaux anglais avec l'Italie ont lieu aussi entre manufactures et produits agricoles. Ce changement d'ordre structurel est sans aucun doute beaucoup plus profond que celui auquel les historiens ont toujours donné une extrême importance, à savoir qu'à partir du début du siècle, dans les tarifs douaniers vénitiens, les épices ne figurent plus parmi les marchandises du Levant, mais parmi celles qui proviennent du Ponent. Faut-il croire qu'il s'agit de deux phases d'un même processus?

Toutefois, c'est justement à ce moment-là que les pays méditerranéens assument une position protectionniste plus décidée. Ceci entraîne la fermeture progressive des routes aux tissus nordiques, tandis qu' augmente le flux des matières premières dont l'Angleterre a besoin pour le travail des produits destinés au marché américain. Dans la Méditerranée, le commerce anglais, de plus en plus tourné vers l'Atlantique, enregistre un ralentissement qui se prolonge au moins jusqu'au milieu du siècle suivant. La présence des Hollandais diminue au bénéfice des Français, qui après avoir amélioré leurs rapports avec les Turcs, réussissent à imposer leur suprématie dans la Méditerranée centrale et orientale. Une bonne partie de leur activité a pour base Smyrne et Constantinople, et c'est grâce à leur présence que, au XVIIIe siècle, Salonique développa un commerce très actif avec presque toute l'Europe.

A présent les grands courants des trafics internationaux sillonnent moins la Méditerranée dans toute son étendue, et elle se trouve à nouveau fractionnée en aires de circulation plus limitée. Dans le bassin oriental, où le commerce du Levant a perdu beaucoup de son prestige, qui désormais est confié surtout au café, et où les centres de production et de consommation traversent une longue phase récessive, une bonne partie des trafics locaux entre l'Archipel et les ports les plus importants —mais aussi avec Venise et Trieste— se fait par des bateaux grecs naviguant sous le pavillon ottoman et, à la fin du XVIIIe siècle, aussi sous le pavillon russe. C'est le moment où émerge d'une manière de plus en plus marquée l'activité des groupes nationaux minoritaires non musulmans, ayant une expérience de contacts plus directs avec les marchands occidentaux. Beaucoup des communications sont centrées justement sur cette phase, qui annonce ou accompagne les mouvements d'indépendance nationale et de libération de la domination turque.

Le cas de la Crète, qu'illustre la communication de Mme Triantafyllidou-Baladié, est exemplaire. A la moitié du XVIIIe siècle, l'île réussit à constituer une flotte marchande assez consistante, qui ne sert pas uniquement au simple cabotage. A la fin du siècle la flotte grecque et albanaise qui opère dans l'Archipel et la mer Ionienne compte environ 400 unités. Dans la période comprise entre la fin du XVIIIe et le début du XIXe siècle la conjoncture politique lui permet —comme le montre bien la communication de Vassilis Kremmydas— de l'emporter sur les autres nations dans le domaine des transports et dans le commerce parmi les escales du Levant. Après 1815, les habitants des îles grecques de la mer Ionienne passées sous le protectorat anglais créent une grande colonie commerciale dans les ports du Bas Danube, dont l'activité est illustrée par Paul Cernovodeanu d'après des sources roumaines. Et les marchands du Sud-Est européen, sans négliger le commerce intérieur, sont activement présents dans le commerce de transit et dans les liaisons internationales; les formes d'organisation de leur activité commerciale dans la période qui va du XVIIe siècle à la première moitié du XIXe reçoivent une ample présentation dans la communication d'Olga Cicanci. Florin Marinescu complète le cadre de la nouvelle situation qui s'établit dans les pays roumains, avec des trafics qui après le traité d'Andrinople s'étendent jusqu'à l'Angleterre et aux Amériques. Par contre, le commerce maritime vénitien continue à marquer le pas: de plus en plus comprimé dans une fonction régionale, il ne réussit même pas à donner essor à l'esprit d'initiative d'hommes tels que Demetrio Perulli, de l'activité duquel nous parle la communication de Panayotis Michailaris.

Après la paix de Passarowitz, l'épanouissement du commerce de Salonique révèle clairement le caractère des courants d'échange opposés. Ses principaux articles d'exportation sont la laine, le coton, la soie grège; ceux d'importation, les tissus anglais, hollandais, vénitiens et français. La production ottomane, arriérée au point de vue technique et restée à un niveau artisanal, n'est assurément pas en mesure de supporter la concurrence avec la production occidentale, si ce n'est dans les secteurs les plus pauvres du marché intérieur. Cela est confirmé par le mouvement de Smyrne, d'autant plus significatif que dans la seconde moitié du XVIIIe siècle c'est cette ville qui est le port international le plus important de la Méditerranée orientale, dépassant même Constantinople. Dans sa communication si riche Elena Frangaki parle avec raison

d'un rapport de fait colonial avec l'Occident européen. C'est maintenant le cadran oriental qui enregistre fidèlement les transformations anglaise et française sur le chemin de l'industrialisation: le coton qui remplace la soie et le mohair dans les exportations, les cotonnades filées et tissues à la machine envahissant le marché. Au commerce hollandais, actif dans toute la mer Intérieure, fait suite le commerce français, qui décline au cour de la période napoléonienne. Plus tard, c'est l'économie anglaise qui domine, mais les marines méditerranéennes ne lui sont certainement pas inférieures dans le processus de substitution de la vapeur à la voile, en premier lieu le pavillon autrichien, qui comme rapport en pourcent précède même les pavillons français et italien. Au contraire la nouvelle marine grecque a des difficultés, bien que —comme le souligne Constantin Papathanassopoulos dans sa communication— pendant les premières décennies du règne d'Othon elle eût connu un grand développement à l'intérieur des formes traditionnelles d'activité. Mais les voiliers sont chassés toujours davantage des lignes de la Méditerranée vers les transports transocéaniques.

L'ouverture du canal de Suez consacre le triomphe de la vapeur et consolide l'hégémonie britannique sans modifier les équilibres politiques et économiques de l'espace maritime, qui reprend son vieux rôle de grand axe des communications entre Occident et Orient.

YOLANDE TRIANTAFYLLIDOU-BALADIÉ

TRANSPORTS MARITIMES ET CONCURRENCE EN MÉDITERRANÉE ORIENTALE AU XVIIIe SIÈCLE: L'EXEMPLE DE LA CRÈTE

La conquête de la Crète par les Ottomans coïncide —ce n'est pas un hasard— avec la nouvelle expansion mercantile des Français dans le Levant. La Crète entre alors dans le champ d'action du commerce de ces derniers en Méditerranée orientale. Dès 1674, c'est à dire 5 ans après la conquête, et un an à peine après la signature des nouvelles Capitulations entre la France et l'Empire Ottoman, les Français installent des maisons de commerce dans chacune des trois plus importantes villes du pays. Pendant tout le XVIIIe siècle l'économie de l'île dépendra pour l'essentiel de cette présence française.[1]

1. Cette étude est fondée, pour l'essentiel, sur des sources l'archives. Trois fonds différents ont été utilisés; Archives françaises, ottomanes, vénitiennes. Parmi elles les sources françaises sont de loin les plus riches. Elles se trouvent aux Archives Nationales à Paris; à la Chambre de commerce de Marseille.

Désormais elles seront signalées:

1° A.N.F. Aff. Etr. série B^1 340-358 (19 volumes contenant la correspondance consulaire française de Crète de 1674 à 1798).

2° Archives de la Chambre de Commerce de Marseille (ACCM) Série J 1164-1220, correspondance des consuls et députés de la Nation (1676-1792), J 1221-1233, comptes de la Nation (La Canée), Série J 1254-1257, comptes de la Nation (Candie).

3° Archives turques d'Héraklion (ATH) cod. 1-168.

Un grand nombre de documents (2.600 allant de 1657 à 1777) traduits du turc en grec par N. Stavrinidis et communiqués aimablement par l'auteur avant leur publication partielle (certains d'entre eux figurent maintenant dans l'ouvrage imprimé en 3 vol. en 1975, 1976 et 1978 à Héraklion-Crète de N. Stavrinidis).

3° Archives vénitiennes: Archivio di Stato di Venezia: Cinque Savi a la Mercanzia, série I, n° 646 (1765 à 1795) Correspondance consulaire et statistiques du consulat de Venise à La Canée. Elles seront signalées désormais: A. S. V. Cinque Savi.

La Crète en effet dispose à cette époque d'un excédent de certains produits agricoles, ce qui permet leur commercialisation et leur vente en dehors de l'île.

Ainsi la Crète envoie ces produits, un peu partout, aussi bien dans les autres contrées de l'Empire, qu'en Occident.

Parmi eux c'est surtout l'huile d'olive qui donne lieu à un commerce considérable. La demande accrue de cette denrée (demande émanant principalement de Français) pendant tout le siècle a été en effet le principal facteur de l'expansion du commerce crétois.[2]

L'exploitation commerciale des produits que la Crète tirait de son sol pour l'exportation nécessitait des moyens de transport importants.

Or, tout au moins au début, la flotte marchande était, en dehors de petits bateaux destinés au cabotage local, à peu près inexistante.

En effet cette flotte n'avait eu ni la possibilité ni l'occasion de naître.

Sous la puissance maritime de Venise les exportations étaient assurées par les navires de la Sérénissime. Aucune concurrence de la part d'une éventuelle flotte crétoise n'était même concevable.

Tout de suite après le départ des Vénitiens la position privilégiée dont les Français jouissaient dans l'Empire ottoman grâce aux Capitulations leur permit de se substituer aussitôt et entièrement à eux.

Ce n'est qu'avec le temps et en profitant des circonstances que pourra se constituer une flotte crétoise aux ambitions modestes.

LES DIFFÉRENTS TRANSPORTEURS

Le rôle des Français

Le rôle principal revient naturellement aux Français; leur position restera prépondérante, en dehors de quelques éclipses momentanées dues aux conjonctures politiques, jusqu'à la fin du siècle.

La flotte marchande française intervenait sous deux aspects différents. D'une part sous le nom de "caravane" elle assurait le transport des marchandises destinées aux différents pays de l'Empire. D'autre

2. Sur l'expansion du commerce crétois à cette époque et le rôle des Français voir mon étude (à paraître) "Recherches sur le commerce de la Crète de la conquête ottomane à la fin du XVIIIe siècle (1669-1795)".

part, grâce à elle, s'effectuaient les échanges entre l'Occident et la Crète, via Marseille.

La caravane

Les "caravaneurs" agissaient le plus souvent pour le compte des commerçants locaux qui envoyaient leurs marchandises ou d'un port crétois à l'autre ou de Crète vers les autres parties de l'Empire.

L'un des ports les plus fréquentés par eux était le port d'Héraklion, centre important du commerce local.

L'activité, les transports effectués, les matières transportées et aussi la composition de la flotte utilisée par la marine française au titre de la "caravane" nous sont connus par bien des documents. Dans un, parmi d'autres, nous lisons textuellement ceci: "Liste des bâtiments français caravaneurs qui ont abordé au port de Candie depuis le premier juillet 1720 au premier août 1721. La pluspart venus des ports de la domination du Grand Seigneur"[3]

— Vaisseaux 5, pinques 30, tartanes 4, polacres 3, barques 14, petites corvettes 1.
— Pour l'entrée chargés de: riz, café, lin, toileries, suif, poisson salé, cuirs, chevrons, planches, tabac à fumer.
— Pour la sortie chargés de: vin, huile, raisins secs, fromage, miel, olives, bois à brûler, savon.
— Destinations: Constantinople, Smyrne, Chio, Salonique, Alexandrie, Tunis.
— Pour le compte de marchands: Turcs, Grecs, Juifs, Arabes, Arméniens.

Nombre de passagers étaient également transportés par les caravaneurs français; c'était pour la plupart des soldats et des fonctionnaires turcs en déplacement.

Pendant très longtemps les caravaneurs français ont joui du quasi-monopole du transport des marchandises crétoises dans la Méditerranée orientale.

Pas plus les Crétois, voire l'Empire ottoman tout entier, que les autres nations occidentales n'étaient en mesure, dans cette période, de leur faire concurrence. Seule la flotte française fut capable de répondre aux exigences d'un commerce en expansion qui nécessitait la mise en

3. A.N.F. Aff. Etr. B^1 341, La Canée, 1721.

oeuvre de moyens toujours plus importants pour l'acheminement des marchandises.

Cette prédominance française se maintient jusqu'à la guerre de Sept ans. La guerre de Succession d'Autriche elle-même bien qu'elle ait été la source de quelques difficultés, n'avait pas suffi à la mettre réellement en péril. En revanche, au cours du deuxième conflit, l'activité des Français en Crète connut un sensible fléchissement. Mais ce recul ne dura que le temps de la guerre et les deux ou trois années qui suivirent. A peine cette crise était-elle passée, que la caravane française arrivait, sans grande difficulté, à reconquérir les prérogatives qui avaient été les siennes précédemment.

La guerre russo-turque, en 1770, lui fut particulièrement favorable. On peut dire que jusqu'à la fin du XVIIIe siècle sa prépondérance, dans le transport des marchandises crétoises, ne fut pas sérieusement menacée.

Les transporteurs français des marchandises en direction de la chrétienté

Quant à la flotte marchande qui assurait le transport des marchandises vers l'Occident, elle ne représentait, en nombre de bâtiments, que le tiers environ de la flotte affectée à la caravane.

Les navires qui venaient de Marseille avec une cargaison à destination de la Crète et qui repartaient dans l'autre sens chargés de marchandises crétoises avaient l'obligation de rentrer directement à Marseille —il ne leur advenait que rarement de faire escale dans les ports italiens.

Les importations en Crète étant toujours inférieures aux exportations, ces bâtiments arrivaient de Marseille en général avec une cargaison incomplète. C'est l'argent qu'ils apportaient dans l'île qui équilibrait, pour les négociants français, la valeur de la cargaison. En revanche, quand ils repartaient pour Marseille, ils étaient toujours chargés au maximum.

Ce qui caractérisait cette liaison maritime, c'était la régularité et la stabilité des affrêtements. Sauf en cas de différend politique surgi inopinément entre la France et l'Empire, ces navires n'avaient pas à craindre de repartir vides des ports crétois, contrairement aux caravaneurs qui, en arrivant dans les ports, n'étaient pas toujours certains d'obtenir un nolisement. Les uns et les autres d'autre part n'étaient pas exposés également aux risques de la concurrence. Le monopole du transport des marchandises vers Marseille que l'Etat français garantissait à ses

ressortissants assurait à ces derniers sur ce trajet une totale protection contre les navires d'autres nationalités.[4] Les caravaneurs au contraire, comme on le vit en particulier pendant la guerre de Sept ans, étaient exposés à se voir préférer des concurrents étrangers.

Types des navires

Les navires français qui composaient la flotte marchande affectée au commerce crétois étaient d'un tonnage, pour l'époque, relativement peu élevé.

On y rencontrait, en gros, sept à huit types des navires qu'on peut classer ainsi par ordre de grandeur: Vaisseaux, polacres, pinques, barques, tartanes, corvettes, et plus tard brigandins, senau, bombardes.

Certains d'entre eux assuraient de préférence aux autres le transport des marchandises.

Voilà comment se présentait jusqu'au milieu du XVIIIe siècle, la fréquence annuelle de chaque type de navire:

— Pinques 32%
— Barques 27,5%
— Tartanes 20%
— Vaisseaux 13%
— Polacres 6,5%

Dans la deuxième moitié du siècle on relève, avec l'apparition de nouveaux types de bateaux, une modification de fréquence des navires traditionnels, allant jusqu'à la disparition de certains.

Le deuxième tableau entre 1760-1788 se présente ainsi:

— Brigantins 24,5%
— Tartanes 22%
— Barques 16%
— Polacres 10%
— Senau 6,5%
— Pinques 6%

4. D'après une ordonnance royale les négociants français ne pouvaient faire autrement, du moins au début, que de s'adresser à la marine marchande française pour le transport de leurs marchandises; A.N.F. Aff. Etr. B^1 341, La Canée le 8 février, 1719.

— Bombardes 6%
— Corvettes 3,5%
— Divers 3%
— Vaisseaux 2,5%

Ces tableaux appellent plusieurs constatations:
Le pinque, qui avait été pendant fort longtemps le navire le plus souvent utilisé dans les eaux crétoises, disparaît, ou presque dans la deuxième moitié du siècle. La barque est en recul et le vaisseau n'apparaît plus qu'exceptionnellement. Par contre il est un bâtiment qui d'un bout à l'autre du siècle conserve une place importante, c'est la tartane; petite embarcation d'une soixantaine de tonneaux, rapide, maniable, elle ne cesse de sillonner en tous sens la Méditerranée tout au long du XVIIIe siècle.

Les nouveaux types de navires qui apparaissent sont le brigantin, le senau et la bombarde. Le premier est d'un tonnage légèrement supérieur au pinque et tend à le remplacer. Le senault se montre, avec un tonnage équivalent, concurrent redoutable de la barque dont il absorbe en partie le trafic. Quant à la bombarde, elle a une capacité légèrement inférieure au vaisseau qu'elle élimine presque totalement des ports crétois.

Le tonnage

Nous disposons de quelques statistiques concernant le tonnage de ces différents types de navires; elles nous renseignent sur la capacité de charge de chacun et sur l'évolution que l'on peut constater au cours du siècle:

Le tonnage et son évolution

Types de navires	1759	1773	1775	1785	1788
Pinques	50–60	60–100	60–100	—	80–130
Barques	70	60–100	60–130	90–150	80–150
Polacres	70	60–130	60–160	125–145	120–200
Tartanes	40	20–96	30–96	30–170	60–125
Corvettes	—	140–170	140–190	110	100–235
Senau	—	60–170	60–170	120–130	100–160
Brigantins	—	60–120	80–140	50–150	60–190
Bombardes	—	—	—	110–150	110–145
Vaisseaux	—	—	—	150	290

Ainsi le tableau ci-dessus nous permet d'affirmer que le tonnage tend à croître qu'il s'agisse des bateaux traditionnels ou des nouveaux mis en service.

Il serait trop long d'analyser ici les causes de ces transformations. Contentons-nous d'indiquer que l'expansion du commerce dans le Levant et la présence de concurrents étrangers ont eu pour effet d'obliger la marine française à se renouveler.

Les autres flottes étrangères

La flotte marchande française, comme on vient de le dire, fut pendant très longtemps, la seule flotte étrangère à assurer le transport des marchandises en provenance des ports crétois. On peut, toutefois, noter, surtout pour la fin du XVIIe et le début du XVIIIe siècle, que les Anglais et les Vénitiens qui venaient commercer également dans le pays assuraient en partie eux-mêmes le transport de leurs marchandises. Ainsi quelques vaisseaux, aussi bien Anglais que Vénitiens, arrivaient tous les ans pour transporter en particulier de l'huile en Occident. Mais les uns et les autres étaient obligés de se mettre sous la protection de la France et de passer par l'intermédiaire de ses consulats dont la bonne volonté leur était acquise moyennant le versement du même droit de 3% que payaient les bâtiments français.

En ce qui concerne les Vénitiens, par suite des guerres qui les avaient opposés à l'Empire ottoman et des rapports d'hostilité qui s'en étaient suivis, ils n'avaient même pas le droit d'avoir un consulat en Crète.

L'Angleterre, pour sa part, envoyait annuellement si peu de navires —pas plus de 3 ou 4— que l'installation d'un consulat ne s'imposait pas. Cependant, sans qu'on puisse dire qu'il y ait eu une augmentation notable de commerce anglais en Crète, on voit, à partir de 1714, un consulat anglais s'établir à la Canée.[5]

Cette mesure s'explique probablement par le fait que l'île jouait le rôle d'escale pour les bateaux anglais qui se rendaient à Smyrne ou à Alexandrie.

Quoi qu'il en soit, aussi bien les Anglais que les Vénitiens n'avaient en vue à ce moment là que le transport des marchandises entre leur propre pays et la Crète. Il ne pouvait en aucune manière être question

---

5. A.N.F. Aff. Etr. B^1 341, La Canée, 18 juillet, 1718; lettre du consul français.

pour eux d'exploiter les mers du Levant en bénéficiant d'un statut comparable à celui dont jouissait la caravane française.

Les Napolitains

Les premiers navires étrangers qui se manifestent dans les mers crétoises avec l'intention de concurrencer les Français sont les Napolitains. En 1746, leur présence dans le port de La Canée inquiète le consul français qui ne voit pas d'un bon oeil leur intrusion dans le domaine du transport réservé jusqu'alors à ses concitoyens.[6]

En réalité la concurrence Napolitaine ne constitue pas une menace très grande pour les Français. Leur flotte n'est pas nombreuse. De surcroît ces "caravaneurs" passent par l'intermédiaire du consulat français et leur payent les droits consulaires.

Cependant leur apparition marque le début d'une période nouvelle. Désormais les Français ont à compter avec la présence d'autres navires étrangers dans une zone et dans une forme de trafic qui leur étaient jusque là entièrement réservés.

Les Ragusains

L'apparition de la flotte de Raguse constitua pour les français une menace autrement grave. Ces nouveaux concurrents abordaient la compétition maritime avec des atouts majeurs. C'est ce qui apparut bientôt et ce que notent inlassablement les consuls français dans les années 1746-1750.[7]

Ce n'était plus quelques navires isolés, comme dans le cas des Napolitains, mais une flotte nombreuse et organisée.[8]

---

6. Lettre du consul Magy au Ministre; Il note textuellement: "Les Napolitains ne sont point au fait de la caravane dont la pluspart sont litigieux et portent un grand préjudice à nos caravaneurs à cause de petit nolis qu'ils prennent qui les fait préférer à nos Français"; A.N.F. Aff. Etr. B^1 347, 22 sept. 1746, La Canée.

7. L'inquiétude pour les intérêts français qu'inspire aux consuls la présence des caravaneurs ragusains transparaît dans les nombreuses mentions qu'ils en font dans la correspondance avec leur ministre. La lettre du 25 février 1747 est très caractéristique: "Mais les Ragusains qui viennent en grand nombre dans ce port sont préférés aux Français; je ne sais point par quelle raison cette république peut faire la caravane dans le temps qu'elle est défendue à celle de Venise". A.N.F. Aff. Etr. B^1 347, La Canée.

8. D'après le consul français Magy, la flotte de Raguse qui opérait dans le Levant consistait en 40 unités au moins. A.N.F. Aff. Etr. B^1 347, lettre du 25 septembre 1747.

Le tonnage de leurs navires était supérieur même au tonnage des bâtiments français. En 1747 le consul Magy remarque que les bâtiments ragusains qui venaient charger des marchandises en Crète étaient d'une "portée" moyenne de 3000 quintaux soit 150 tonneaux.[9]

Cette supériorité, les Ragusains l'ont conservée jusqu'à la fin du siècle. En effet, même quand les Français s'efforcèrent de renouveler leur flotte en construisant des navires de plus forte capacité, ils n'ont cessé d'être distancés (voir tableau n° 1).[10]

Enfin à partir de 1752 les Ragusains en obtenant de pouvoir créer leur propre consulat à La Canée affirment leur indépendance à l'égard des Français.[11]

A partir de ce moment là et jusqu'à la fin du siècle, ils sont solidement installés en Crète et constituent pour les Français des rivaux redoutables en matière de transports maritimes. Certaines années même, on vit le nombre des affrêtements de navires ragusains égaler celui des Français.

9. On calcule à l'époque non pas le volume total, mais le poids des marchandises que le navire peut transporter, c'est à dire *la portée*. Cf. Robert Paris, *Histoire du Commerce de Marseille avec le Levant*, 5, (1599-1660), pp. 431-436, *La jauge*.

1 tonneau de Paris = 20 quintaux de 100 livres chacun = 2000 livres;

1 livre de Paris 500 grm. donc 1 tonneau = 1000 kilogrammes = 1 tonne actuel. En réalité le problème est plus compliqué étant donné la variété de poids et mesures de chaque région.

10. La supériorité concernant le tonnage des navires Ragusains n'était pas le seul atout vis à vis des Français. La marine française avait à supporter également des charges plus lourdes: équipages plus nombreux; une nourriture de meilleure qualité à bord, ainsi que des salaires plus élevés. Tout ceci rendait, effectivement, la marine française moins compétitive. Les Français conscients de cette infériorité la dénonçaient souvent. En 1718 déjà à propos des transporteurs Anglais et Hollandais ils notaient: "Effectivement comme les Anglais et les Hollandais naviguent presque toujours avec un équipage moins nombreux de la moitié que nous autres, et que leurs matelots qui sont dans l'habitude d'être très mal nourris n'ont avec cela qu'un salaire fort médiocre, il leur est aisé d'épargner quelque chose sur la dépense générale du bord, et par conséquent d'entreprendre une caravane ou un simple voyage à meilleur marché que ne peuvent faire nos capitaines et nos patrons". A.N.F. Aff. Etr. B^1 341, 23 juillet 1718, La Canée, lettre du consul Cresmery.

11. Le premier consul de Raguse est arrivé à La Canée au mois d'Avril 1752. A.N.F. Aff. Etr. B^1 348, lettre du consul Magy, le 13 mai de la même année.

Les Vénitiens

La réapparition des Vénitiens se produisit beaucoup plus tard.[12] Ce n'est qu'à partir de 1765, date à laquelle les rapports, entre la Porte et Venise, se normalisent, que la République eut le droit d'installer un consulat à La Canée. Très vite l'implantation vénitienne fait sentir ses effets. Leur flotte composée d'un nombre important des bâtiments entre en concurrence avec la caravane française. Au cours de 9 mois, en 1782, 54 bâtiments venitiens ont transporté des marchandises à La Canée et à Candie.

Les types des bâtiments qui fréquentent la Crète sont la polacre, le trabacolo, le pielego, la chechia, la tartane.

Sur la totalité des bâtiments qui ont touché les ports de l'île entre 1782 et 1789, 29% étaient des polacres, 20% de trabacolo, 17% de chechia, 13% de pielego, 21% de divers.

Les navires vénitiens étaient en général d'un tonnage supérieur à celui des Français.

Si Venise a pu facilement se tailler une part importante dans le marché des transports en Crète, elle le doit certes à la supériorité de sa fllotte, mais elle le doit aussi à la connaissance qu'elle avait d'un pays qui était son ancienne colonie, aux liens anciens qu'elle entretenait avec les gens du pays. On se rappelle que beaucoup de Crétois avaient fui leur pays quand il était passé sous la domination ottomane et s'étaient réfugiés à Venise où leurs familles vivaient toujours. D'autre part Venise était mieux placée qu'aucune autre puissance maritime pour exploiter les nouvelles voies commerciales qui s'ouvraient à ce moment là entre la Crète et Trieste, grand entrepôt de l'Europe centrale, sans parler des ports de l'Adriatique, côte dalmate, Albanie, Grèce, pour ne rien dire des îles Ioniennes qui se trouvaient encore sous sa domination.

Les Hydriotes

Les Hydriotes, bien qu'ils se mettent à construire des bâtiments d'une capacité importante dès 1757, (jusqu'à 5000 quintaux), ne font leur apparition en Crète que vers les années 1780.

En 1783, le consul vénitien Luca Corner remarque qu'il est arrivé

---

12. Sur la marine vénitienne au XVIIIe siècle voir: Ugo Tucci, "La marina mercantile veneziana ne settecento", In *Bolettino di storia dello Stato Veneto*, 1960, pp. 155-200.

au port de La Canée pour charger de l'huile en direction de Trieste, 5 gros bateaux hydriotes et 4 au port de Réthymno.[13]

Cependant le nombre des navires hydriotes qui abordaient chaque année les ports crétois n'était pas très élevé. La concurrence hydriote reste très limitée pour les Français jusqu'à la veille de la Révolution.

TABLEAU n° 1

Source

A.N.F. AE^{B1} 357

Mouvements des ports crétois en 1786
Etat des entrées et des sorties des Bâtiments

	Nations	nombre des bâtiments	nombre équipages	tonneaux	moyenne a = équipage b = tonnage		rapport tonneaux équipage
					a	b	c
	Français	75	669	7009	9	94	10
	Vénitiens	15	221	2530	15	170	11
	Ragusains	11	146	1610	13	146	11
A	Impériaux	6	68	900	11	150	13
	Hydriotes	2	35	220	17	110	7
	Russes	1	15	200	15	200	13
	Napolitains	1	15	200	15	200	13

A.N.F. AE^{B1} 358

Navires portant des marchandises
d'Europe à La Canée et vice versa en 1788

	Français	61	549	7800	9	128	14
B	Vénitiens	16	214	3460	13	216	16
	Ragusains	2	28	400	14	200	14

A.N.F. AE^{B1} 358

Entrées et sorties des bâtiments de la "caravane"

	Français	73	704	9373	10	128	13
C	Vénitiens	51	—	—	—	—	—
	Ragusains	21	—	—	—	—	—
	Anglais	1	—	—	—	—	—

13. Cinque Savi, serie I, 646, La Canée 11 janvier 1783, lettre du consul Luca Corner, il dit entre autres: "Cinque grossi batelli hanno caricato ogli in queste scala e quattro a Retimo per Trieste".

La marine crétoise

Comme nous l'avons déjà dit la flotte marchande crétoise, tout au moins au début de la période que nous étudions ici, consistait en de petites embarcations qui n'étaient pas en mesure, sauf quelques exceptions, d'entreprendre des voyages lointains. Leur faible tonnage ne leur permettait guère que de se livrer au cabotage. Mais étant données les faibles distances qui séparent les îles de l'Archipel et celles-ci du continent, leur activité pouvait s'étendre presque à tout le bassin de la Méditerranée orientale.

Ainsi, comme le faisaient déjà les bateaux de l'antiquité, profitant des vents du nord qui soufflent régulièrement en été, ils se rendaient fréquemment sur les côtes d'Afrique.

Mais en raison de la faible capacité de ces navires et de leur nombre peu élevé, le plus souvent leur rôle se limitait au cabotage sur les côtes de l'île.

Ce n'est qu'à partir du milieu du siècle qu'on peut parler d'une véritable flotte marchande crétoise.

En effet dans la période qui correspond aux deux guerres de la Succession d'Espagne et de Sept ans, nous assistons à un développement spectaculaire de la marine crétoise. Par suite de la carence des moyens de transport, consécutive à l'éclipse momentanée de la flotte française, les Crétois stimulés par la nécessité d'exporter hors de l'île un volume grandissant de marchandises se mettent à constituer leur propre marine marchande.

Enrichis par un commerce florissant, ils disposent de capitaux qu'ils investissent dans différents secteurs notamment dans la construction d'une flotte.[14]

Par là on voit s'amorcer chez eux une tendance à devenir

14. Au XVIIIe siècle deux industries, d'une certaine importance, se sont développées en Crète, celle du savon et celle de la construction navale. Si la première a pu se développer depuis, sans discontinuité, en revanche la deuxième a décliné dès le début du XIXe siècle.

Sur l'industrie du savon en Crète, Cf. mon article "L'industrie du savon en Crète au XVIIIe siècle, aspects économiques et sociaux" dans *Revue des Etudes balkaniques* 4(1975) 75-87.— V. Kremmydas, *Les savonneries de Crète au XVIIIe siècle*, Athènes 1974 (en grec).

indépendants à l'égard des transporteurs étrangers. En 1751 la ville de Candie possède déjà une flotte de 48 bâtiments.[15]

D'après le document ottoman qui nous renseigne sur cette flotte on constate tout d'abord que les propriétaires de ces navires, à l'exception de quatre, sont des Turcs. Au contraire tous les capitaines, sauf deux, sont des Grecs originaires de Sphakia.[16]

En ce qui concerne le tonnage, le plus gros bâtiment est un "triistion" d'une capacité de 170 tonneaux environ. Il appartenait au turc El Hadj Moustapha Zadé; il nous est connu par un autre document ottoman. Il faisait partie de la flotte de 60 navires, tous des trois-mâts, destinée au ravitaillement de la capitale de l'Empire. La Porte choisissait 20 d'entre eux, tous les ans, pour remplir cet office.[17]

Toutefois bien que le tonnage moyen ne soit pas très élevé (il tourne autour de 40 tonneaux), plus d'un tiers des navires (17 sur 48), ont une capacité (entre 54 et 165 tonneaux, ce dernier chiffre concerne le "triistion" en question) qui leur donne la possibilité de naviguer ailleurs que dans les eaux territoriales de la Crète; elle fait d'eux, au lieu de simples caboteurs, des rivaux possibles en puissance des flottes étrangères opérant en Méditerranée orientale.

D'ailleurs le consul français Peyssonnel, craignant la rivalité qui opposerait désormais les transporteurs du pays aux Français, ne manque pas d'envoyer au Ministre plusieurs rapports dans la même année à ce sujet. Le 2 mai 1761 il écrit ceci: "Aussi voit-on aujourd'hui assez communément des bâtiments avec pavillon turc faire les voyages de Livourne, de Trieste et de plusieurs autres places de la chrétienté".[18] Un peu plus tard la même année il écrit de nouveau: "Dans l'industrie avec laquelle les gens du pays ont élevé leur caravane sur les débris de la nôtre, les facilités qu'ils se sont procurées d'aller fournir eux-mêmes à Livourne et ailleurs des marchandises d'entrée que nous leur apportions...".[19]

15. A.T.H., cod. 3, p. 327, Candie, 11 février 1751. Monsieur N. Stavrinidis avait eu la très grande obligeance de me faire connaître ce document, à partir duquel j'ai dressé un tableau; Cf. mon étude "Recherches sur le commerce de la Crète", pp. 83-84. Ce même document a été également publié par V. Kremmydas, dans *Mnémon* 7 (1978) 12-17.

16. A.T.H., cod. 24, p. 99, Candie, 10 juin 1748.

17. A.T.H., cod. 25, p. 228, Candie, 6 mai 1750.

18. A.N.F. Aff. Etr. B[1] 350, La Canée, 2 mai 1761, le consul Peyssonnel.

19. *Ibid.* 17 novembre 1761.

Quelle fut l'importance de la flotte crétoise jusqu'à la fin du siècle? Nous sommes mal renseignés, en dehors des renseignements fragmentaires qu'on trouve dans la correspondance consulaire française. Ainsi dans une statistique de 1770 on voit ceci: "Etat de bâtiments nolisés les 6 mois précédents". Sur 61 navires il y a 19 français, 19 ragusains, 2 vénitiens et 21 navires du pays.[20] En 1782, le vice-consul de Candie parle "d'un nombre infini des bâtiments portant pavillon turc".[21]

Au début du XIXe siècle, les statistiques données par Pouqueville parlent d'un nombre de 40 bâtiments d'une capacité globale de 15.000 tonneaux. Il signifierait alors que la moyenne du tonnage était passée en un demi-siècle environ de 40 tonneaux à 375; c'est, me semble-t-il, exagéré.

Une chose est certaine: alors que, jusqu'au milieu du siècle, les Crétois furent entièrement tributaires de l'étranger dans cette branche de leur économie, par la suite ils réussissent à constituer une flotte importante qui leur permet, dans la deuxième moitié du siècle, d'acquérir une certaine indépendance à l'égard des transporteurs étrangers.

La constitution de la flotte crétoise

Par quels moyens se constituait cette flotte? Par deux voies: d'une part l'achat de navires de seconde main, d'autre part la construction de navires, en Crète même. En effet la guerre de Sept ans a donné aux marchands du pays l'occasion d'acheter un certain nombre des bâtiments français qui n'avaient pu être rapatriés soit du fait de faillites soit par suite de difficultés diverses dues aux circonstances internationales. Au même moment les Crétois développent leur construction navale.[22]

Nous connaissons au moins trois chantiers. Un à La Canée, un autre à Sitia à l'est de l'île et un troisième à la Chora Sphakion. Ce

20. A.N.F. Aff. Etr. B^1 352, 24 janvier 1770.

21. A.N.F. Aff. Etr. B^1 356, Candie, 31 décembre 1782, lettre du vice-consul Leydet.

22. Parmi les nombreux documents relatifs à la construction navale et aux achats des navires nous relevons ceci: "Les marchands de Candie se sont mis depuis plusieurs années dans le goût de faire construire des bâtiments apellés "Londres", pour le transport de leurs marchandises. Ils ont indépendamment de cela acheté un grand nombre des bâtiments de nos propres capitaines françois que les malheurs de la guerre ont obligés de vendre leurs navires". A.N.F. Aff. Etr. B^1 350, La Canée, 2 mai 1761, lettre du consul Peyssonnel.

dernier était le plus important. Situé dans la partie sud-ouest de l'île, il a apporté dans cette région peu fertile une activité industrielle qui a attiré toute une main d'oeuvre locale.

D'autre part on trouvait dans les forêts voisines, des variétés de bois utilisables pour certaines parties des navires. Le reste devait être importé. On sait que la Crète n'a pas sur son sol toutes les essences forestières utilisées dans la construction navale. A Chora Sphakion, comme dans d'autres chantiers navals crétois on faisait donc venir d'Epire, d'Albanie, ou de Caramanie les bois qui faisaient défaut.[23]

L'implantation de la construction navale à cet endroit a eu sans doute, d'autre part, des motivations politiques. Ce chantier fut une création d'une population grecque qui échappait, par sa situation géographique, à la surveillance étroite des Ottomans. La constitution d'une flotte, mettant même en oeuvre principalement des capitaux turcs, favorisait ses aspirations à l'indépendance dans la mesure où les équipages qui la servaient étaient recrutés localement.

Quel genre de bâtiments construisait-on en Crète? Il semble que les Crétois se sont mis à construire, dès le début, des bâtiments d'une taille, pour l'époque, assez considérable. En 1748 le consul Magy écrit: "Ils (les Sphakiotes) font construire à Sphakia des bâtiments avec un entrepont de la portée de 3000 quintaux".[24] En 1776, dans l'arsenal de La Canée, on construit "un chebek des plus gros qui soient sortis de ce port", et la même année le vice consul de Candie: "on a mis sur le chantier à Sphakié la quille d'un vaisseau de 2000 quintaux turcs (=110 tonneaux environ) et sur la plage de Siti deux sambequins de seize pièces de canon chacun".[25] Les Crétois firent même des tentatives pour attirer vers leurs chantiers navals une clientèle étrangère. En 1749 le négociant français Gouzon passa commande d'un très gros navire de 6000 quintaux. Ce navire fut construit dans les arsenaux de La Canée. Toutefois le négociant en question fait venir de France des accessoires essentiels, notamment la mâture et les agrés.[26]

---

23. Les importations de toutes sortes de bois en Crète au XVIIIe et XIXe siècles sont considérables. Cf. "Recherches sur le commerce de la Crète", Chap. *Importations*: "Le bois".

24. A.N.F. Aff. Etr. B^1 347, La Canée, 10 juillet 1748, lettre du consul Magy.

25. A.N.F. Aff. Etr. B^1 353, La Canée, 22 novembre 1776, lettre du consul André.

26. A.N.F. Aff. Etr. B^1 348, La Canée, 6 décembre 1749, lettre du consul Magy.

Le navire est sorti des chantiers en 1750 et mit à la voile pour la France le 7 juin de la même année.[27]

Cet exemple est unique parmi les documents que j'ai dépouillés. On peut croire que cette expérience n'a pas été concluante. En effet, à l'époque où le négociant Gouzon fait mettre son bâtiment en chantier, le consul français écrivait à propos de cette opération: "Je crois qu'il s'est trompé dans son calcul en croyant qu'il luy reviendroit à meilleur compte icy qu'en France, car suivant ce qu'en disent tous nos capitaines, il luy reviendra presque aussi cher que s'il avoit fait construire en chrétienté".[28]

On peut en déduire que le prix de revient de la construction navale en Crète était élevé.

Ainsi s'explique sans doute que, par la suite, cette industrie n'ait pas connu en Crète, comme dans d'autres régions de la Grèce, le développement qu'on pouvait espérer; au XIXe siècle, en effet, elle est en net recul par rapport à d'autres industries crétoises, telle la fabrication du savon, pourtant nées presque au même moment qu'elle. La raison en est à la fois économique et politique.

Bien que la Crète fût une île et que sa vie économique nécessitât l'intervention d'une flotte importante, la construction navale n'y rencontra jamais des conditions favorables, et ce fut vrai surtout à l'époque ottomane. Tout d'abord des variétés de bois indispensables pour certaines parties des navires ne se trouvaient pas dans l'île et devaient être importées. Parfois même on faisait venir de l'étranger les pièces entièrement façonnées.

D'autre part tout incline à penser que les chantiers navals sphakiotes ont dû être freinés par manque de capitaux.

Les Grecs, bien qu'ils se fussent enrichis au cours du XVIIIe siècle, n'étaient pas détenteurs de grosses fortunes, comme les Turcs.[29] Or

27. Le même consul écrit en 1750: "Les matelots du capitaine Brillaud, commandant le bâtiment que le sieur Gouzon a fait construire en cette ville, ayant passé avec la chaloupe au devant des appartements du Pacha, en chantant et dansant au son d'une lire cela l'inquiéta fort... Je compte de le faire embarquer (un capucin) sur le bâtiment de sieur Gouzon qui doit mettre sous voile demain pour Marseille". A.N.F. Aff. Etr. B^1 348, La Canée, 6 juin 1750.

28. A.N.F. Aff. Etr. B^1 348, La Canée, 6 décembre 1749, le consul Magy.

29. A.N.F. Aff. Etr. B^1 350, La Canée, 15 mars 1762, lettre de Peyssonnel: "Tous les navires sphakiotes qui sont en grand nombre dans cette échelle appartiennent aux Turcs de cette ville, les patrons grecs servent de prête-noms...".

comment ces derniers auraient-ils été tentés d'investir dans une industrie qui comportait pour leur prérogative politique une menace à peine dissimulée et qui était implantée dans une région peu sûre où fermentaient les révoltes?

En effet, lors de la guerre Russo-turque en 1770, les Sphakiotes se soulevèrent et les Turcs durent amener des forces très importantes pour mâter cette insurrection. Ils ont alors très vraisemblablement détruit les chantiers navals une première fois.

Cependant à la veille de la guerre de l'Indépendance grecque en 1818, il y avait encore à Chora Sphakion 450 familles qui vivaient, en partie de la construction navale.[30]

Mais le coup de grâce a été donné à ces chantiers pendant la guerre de l'Indépendance quand la flotte sphakiote s'étant ralliée aux insurgés de la Grèce continentale les Ottomans durent intervenir une deuxième fois.

Ces chantiers, après avoir subi de graves destructions, furent peu à peu complètement abandonnés.

Ainsi après la guerre, en 1834, Robert Pashley dans le long développement qu'il consacre à Chora Sphakion ne dit pas un mot de la construction navale dans cette région. En 1881 quand I. Chadjidakis nous parle dans sa *Périigissis* des arsenaux sphakiotes, il en évoque le souvenir comme s'il surgissait d'un très lointain passé.[31]

Dans ce nombre de pages nécessairement limité, nous n'avons pu aborder qu'un seul aspect du problème concernant les transports maritimes en Crète au XVIIIe siècle, celui de la concurrence.

Effectivement il n'était même pas question d'effleurer tout une série des problèmes qui se greffent, ou non, sur cette question, tels le

30. Z. Praktikidis, *Chorographia tis Kritis*, écrit en 1818, publié à Syra en 1900, p. 35 (en grec).

Au même moment à peu près F. W. Sieber qui visite la Crète note: "The Sphakians possess ships by which they export produce to Malta, Smyrna, Constantinople, or Alexandria", p. 108. Et plus loin p. 109 "We came to the town of Sphakia, the castle of which lies in ruins; all the inhabitans being absent on the mountains". *Travels in the island of Crete in the year 1817*, London 1823.

31. I. Chatzidakis, *Périigissis stin Kriti*, Syra 1881, pp. 75-76 (en grec).

mouvement et le coût des frêts, les facteurs qui souvent ont joué dans le sens de la hausse ou de la baisse, ou encore la vitesse et le rythme des voyages, la piraterie, ou bien les conditions sanitaires à bord, à propos des pestes qui éprouvaient et même décimaient souvent les équipages etc., etc. Tout ceci nous aurait entrainés trop loin.

En revanche en se penchant sur un seul problème d'une région comme la Crète qui est une île, donc entièrement tributaire, pour son commerce extérieur, des transports maritimes, il m'a semblé qu'on pouvait donner au problème une dimension plus large. Il ne s'agit pas en effet d'un phénomène isolé dans l'Empire ottoman; il concerne les autres régions qui en font partie, puisque toutes dépendent pour leurs relations commerciales avec l'extérieur, d'une puissance étrangère détentrice des transports maritimes, la France. J'ai voulu ainsi démontrer 1° l'emprise quasi-totale des Français sur les transports maritimes en Méditerranée orientale au XVIIIe siècle. 2° Par quel biais et quand les autres transporteurs étrangers, méditerannéens ouvrent la brêche dans ce monopole. 3° Enfin comment les forces économiques du pays ont réagi pour tenter d'accéder à l'indépendance en matière de transports maritimes, et dans quelle mesure elles y ont réussi.

Pour terminer je donne un tableau du mouvement des entrées et des sorties, dans les ports crétois "en caravane", pendant toute cette période. Il s'agit uniquement des statistiques tirées des archives françaises.

TABLEAU n° 2

Sources
A.N.F. Aff. Etr. 340-358
ACCM série J 1189, 1191,
1216, 1221-1233, 1254-1257.

Nombre de navires entrés et sortis en "caravane" dans les ports de Candie, Réthymno, et La Canée

	1 = Entrée			2 = Sortie				
années	1	2	années	1	2	années	1	2
1686	1	1	1723	64	64	1758	21	21
1687	24	24	1724	71	71	1759	19	19
1689	31	31	1725	102	102	1760	22	22
1690	18	18	1729	46	46	1761	10	10
1692	27	27	1730	45	45	1762	4	4
1693	27	27	1731	32	32	1763	21	21
1694	46	45	1732	49	49	1764	27	27

années	1	2	années	1	2	années	1	2
1695	55	55	1733	43	43	1765	20	20
1696	38	38	1734	39	39	1766	1	1
1697	36	36	1735	32	32	1767	136	133
1698	55	55	1736	77	48	1768	86	86
1699	46	46	1737	71	71	1769	116	116
1700	62	63	1738	79	79	1770	58	59
1701	43	43	1739	52	52	1771	43	43
1702	75	77	1740	48	48	1772	83	83
1703	33	36	1741	48	48	1773	129	125
1704	66	64	1742	51	51	1774	158	158
1705	54	54	1743	52	52	1775	131	131
1706	67	67	1744	54	54	1776	20	20
1707	45	45	1745	62	62	1777	56	56
1708	54	54	1746	43	43	1778	135	131
1709	48	48	1747	39	39	1779	38	42
1710	38	38	1748	33	33	1780	—	2
1712	1	1	1749	27	27	1781	2	3
1713	54	54	1750	41	41	1782	39	40
1714	45	45	1751	51	51	1783	6	6
1715	50	50	1752	35	35	1784	35	35
1716	65	65	1753	43	43	1785	43	43
1717	53	53	1754	47	47	1786	37	33
1718	7	7	1755	56	56	1787	40	29
1719	4	4	1756	75	75	1788	98	165
1721	57	57	1757	38	38	1789	105	206
1722	56	56						

ANTONELLA BICCI

GLI OLANDESI NEL MEDITERRANEO: AMSTERDAM E L'ITALIA (sec. XVII°)

Λιβόρνο, τῇ α' Φευρουαρίου. Ὁ Λιμήν μας παρομοιάζῃ μὲ ἕνα ὡραῖον περιβόλι, μὲ τὸ νὰ εἶναι γεμάτος ἀπὸ διάφορα καράβια, ὁποῦ ἔρχονται ἀπὸ διάφορα μέρη. Σήμερον ἔφθασεν ὁ πρὸ πολλοῦ ἀπανδεχόμενος στόλος τῶν Ὁλανδέζων, ὅστις συνίσταται ἀπὸ 4 πολεμικὰ καράβια, 2 Φεργάδας, καὶ μίαν μπριγαντίνα, ὑπὸ τὴν Ναυαρχίαν τοῦ κόντρε-'Αδμιράλου Μέλβιλ. Τοῦτος ὁ στόλος ἦλθεν ἀπὸ τὴν Τέσσελ, ἔκαμε 5 μῆνας εἰς τὸν δρόμον, καὶ ἐσυντρόφευε 20 ὁλανδέζικα καράβια, φορτωμένα μὲ πραγματεῖαις. Ἕνα μέρος τῶν πραγματευτάδικων καραβίων, ἦτον διὰ τὴν Γένουα διορισμένον, ἀφ' οὗ τὰ ἴδαν ὅμως αἱ ἐγγλέζικαις Φεργάδαις, ὁποῦ ἐφύλαγον, τὰ ἐδίωξαν ἐκεῖθεν.

Ἐφημερίς, 17 Φεβρουαρίου 1794. 'Αριθ. 14.

La carestia che colpì l'Europa meridionale negli ultimi decenni del sedicesimo secolo e l'importazione di cereali dal Baltico, per la prima volta in così grandi quantità, offrirono l'occasione alle navi olandesi e zelandesi per intensificare i rapporti con il mondo mediterraneo, nel quale, fino agli anni 1580-1590, erano pressoché sconosciute.[1] Le pagine che Fernand Braudel ha dedicato alla crisi dei cereali e all'

1. Cfr. Z. W. Sneller, "Het begin van den Noord-Nederlandschen handel op het Middellandsche-Zeegebied", *Verslag van het Provinciaal Utrechtsch Genootschap voor Kunsten en Wetenschappen*, 1935, pp. 70-93; dello stesso "De drie cargasoenen rogge van Daniel Van der Meulen c.s.: anno 1592, en hun verzekering", *Jaarboek Amstelodamum*, XXXII (1935) 89-118; J. H. Kernkamp, "Scheepvaart en handelsbetrekkingen met Italië tijdens de opkomst der Republiek", *Mededeelingen van het Nederlandsch Historisch Instituut te Rome*, tweede reeks, VI (1936) 53-86, rivetudo e ampliato in *Econ. Hist. Herdrukken*, 's Gravenhage, 1964; J. H. Kernkamp - A. J. Klaassen-

arrivo dei *nordici* nel Mediterraneo restano la sintesi più lucida di questi fatti che segnarono una svolta nella storia dell'Europa.[2]

Tuttavia l'attività commerciale degli olandesi nei porti del Mediterraneo resta poco conosciuta per il secolo diciassettesimo,[3] nonostante la loro egemonia economica fosse ormai un dato concreto[4] e la loro presenza, almeno per quello che riguardo gli scali italiani, consolidata fin dal primo decennio del Seicento.[5] Poiché non disponiamo di lavori analoghi a quelli realizzati da Brulez[6] e dalla Edler[7] sulle compagnie di Anversa nel secolo sedicesimo, ci sembra opportuno tentare di colmare, almeno in parte, il vuoto di informazione intorno ai nomi e al

meijer, "De rekeningen betreffende de exploratie-tocht van den Swerten Ruyter naar het Middellandse zeegebied in 1589-1590", *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap* LXXIII (1959) 3-54.

2. V.: F. Braudel, *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1949, pp. 630 e ss., 653 e ss. dell'ediz. italiana, Torino 1976; per gli Anseatici si veda L. Beutin, *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen*, Neumünster 1933.

3. Cfr. F. Braudel - R. Romano, *Navires et Marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, Paris 1951; E. Grendi, "I Nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666", *Rivista Storica Italiana*, LXXXIII/1 (1971) 23-63; S. Hart, "De Italie-vaart 1590-1620", *Jaarboek Amstelodamum* LXX (1978) 42-60. Si vedano notizie anche in M. Morineau, "Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVIIe siècle", *XVIIe siècle* 86-87 (1970) 135-171; dello stesso autore: "Naissance d'une domination. Marchands européens, marchands et marchés du Levant aux XVIIIe et XIXe siècles", *Cahiers de la Méditerranée* — Actes des journées d'études Bendor (25-26 avril 1975), pp. 145-184.

4. I. Wallerstein, "Dutch hegemony in the seventeenth-century world-economy", in *Dutch capitalism and world capitalism*, edited by Maurice Aymard, Cambridge-Paris 1982, pp. 93-145.

5. V. R. Romano, "Tra XVIo e XVIIo secolo. Una crisi economica: 1619-1622", *Rivista Storica Italiana* LXXIV (1962) 491.

6. W. Brulez, *De Firma della Faille en de Internationale Handel van Vlaamse Firma's in de XVIe eeuw*, Brussel 1959; e anche "La navigation Flamande vers la Méditerranée à la fin du XVIe siècle", *Revue Belge de philologie et d'histoire* XXXVI (1958) 1210-1242; "L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre au milieu du XVIe siècle", *Annales E.S.C.* XIV (1959) 461-491; "Les routes commerciales d'Angleterre en Italie au XVIe siècle", *Studi in onore di Amintore Fanfani*, IV, Milano 1962, pp. 123-184; *Marchands Flamands à Venise (1568-1605)*, Bruxelles-Rome 1965.

7. F. Edler, "The Van der Molen, commission merchants of Antwerp: trade with Italy, 1538-1544", *Medieval and Historiographical Essays in Honour of J. W. Thompson*, Chicago 1938, pp. 78-145.

numero delle compagnie italiane coinvolte nei traffici con l'Olanda, intorno alle modalità degli scambi tra il Mare del Nord e il Mediterraneo e alla tipologia di questi traffici nel corso del secolo diciassettesimo.

Amsterdam e Livorno

Gli aspetti salienti di questo commercio, vedremo, non sono dissimili da quelli che lo avevano caratterizzato nel secolo precedente: una rete di trasportatori sempre meglio organizzata raggiunge, via terra, le città e i porti del Mediterraneo portandovi soprattutto drappi e tessuti; via mare una navigazione intensa, cui vengono affidate le *merci regali* (il pepe le spezie) e che ha in Livorno il suo porto privilegiato.

Un primo elemento di continuità tra i due secoli é il ruolo di primo piano del porto di Livorno. Dalla fine del cinquecento Livorno é ormai tra i maggiori empori internazionali del Mediterraneo. Favorita dai privilegi concessi dal Granduca di Toscana Ferdinando I° (1587-1609)[8] e dai vantaggi economici del porto franco,[9] aveva attirato stranieri di tutte le nazionalità, tra cui gli olandesi, che già alla fine del sedicesimo secolo vi avevano insediato una *nazione olandese-alemanna*, con un cimitero ed una chiesa nazionali.[10]

Nel seicento sono documentate a Livorno le più importanti ditte della Penisola in rapporto con l'Olanda e con Amsterdam in particolare: olandesi, come quella di Bernard Van der Broeck, o lucchesi come i Benassai, i Gambarini, i Mansi, i Sardi, i Saminiati, ecc.

La *Compagnia Olandese* di Livorno (1619-1632),[11] diretta da Bernard Van der Broeck e Pieter Van de Cappelle, aveva come principali *partners* Jonas Witsen e Joris Jansen in Amsterdam.

La compagnia *Girolamo e Carlo Benassai-Francesco Ottavio Gam-*

8. G. Guarnieri, *Livorno Medicea: 1577-1737*, Livorno 1970, pp. 257-268.

9. F. Braudel - R. Romano, *Marchandises...*, p. 28.

10. V.: G. J. Hoogewerff, "De Nederlandsch-Duitsche Gemeente te Livorno en haar kerkhof", *Mededeelingen van het Nederlandsch Historisch Instituut te Rome*, VII (1927) 147-181.

11. Archivio di Stato di Firenze, *Compagnia Olandese in Livorno, 1619-1632*. Abbiamo mantenuto la datazione ufficialmente attribuita a questo fondo; in realtà Heeringa ha mostrato che vi sono contenuti documenti di epoca precedente. (K. Heeringa, *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen handel (1590-1726)*, 's Gravenhage 1910-1917, I, p. 93.)

barini & C., attiva a Livorno dal 1674 al 1689,[12] era in corrispondenza con la ditta *Beniamino Burlamacchi* di Amsterdam dal 1680 al 1684.[13]

Raffaello Mansi, titolare della compagnia *Raffaello e Ottavio Mansi - Carlo Silvestro Controni & C.*, attiva a Livorno dal 1657 al 1660,[14] partecipava ad Amsterdam alla *Paolo Parensi* dal 1655 al 1658.[15] Inoltre, tra le molte compagnie di cui era socio, partecipava a Messina alla *Carlo Burlamacchi-Gaspare Raffaello Mansi & C.* dal 1651 al 1653. A Livorno partecipava alla *Pier Lodovico Gambarini & C.* dal 1652 al 1658; alla *Carlo Benassai & C.* dal 1663 al 1674; alla *Benassai-Gambarini & C.* dal 1674 al 1685.[16]

La compagnia *Giuseppe Maria & Antonio Maria Sardi* di Livorno[17] era in rapporto con *Beniamino Burlamacchi* di Amsterdam dal 1681 al 1684.[18] Nello stesso tempo la compagnia *Cesare Sardi & C.*,[19] attestata ad Amsterdam ancora nella seconda metà del settecento, era attiva in questa città già negli anni 1670-1680, ed in rapporto d'affari con Raffaello Mansi.[20]

La compagnia *Ascanio Saminiati & Gioacchino Guasconi* (1626-1642) e le successive Ragioni, costituite da questa famiglia nel corso del diciassettesimo secolo,[21] furono in rapporto con mercanti di Amsterdam, dove, dal 1663 al 1670, si trovavano anche Gioacchino e Lorenzo Guasconi.[22]

Questo insieme di legami commerciali e di compagnie costituite tra membri degli stessi gruppi familiari e in città diverse, centri del

12. R. Mazzei, *La società lucchese del seicento*, Lucca 1977, p. 168.

13. Gemeente Archief Amsterdam, *P.A. 1.* n° 575.

14. R. Mazzei, *La società...*, p. 169.

15. *ibid.*, p. 118, n. 3.

16. *ibid.*

17. V.: F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, (XVe-XVIIIe siècle)*, Paris 1979, ediz. italiana Torino 1982: II, *I giochi dello scambio*, p. 157.

18. G.A.A., *P.A. 1.*, n° 587.

19. V.: F. Braudel, *Civilisation...*, p. 260 dell'ediz. italiana: III, *I tempi del mondo*.

20. Archivio di Stato di Lucca, *Archivio Mansi*, n° 278.

21. *Archivio Saminiati* presso l'Università Bocconi di Milano. Alla corrispondenza commerciale contenuta in questo archivio, e consultata per gentile concessione del professor Aldo De Maddalena, si é fatto riferimento per la compilazione della tabella I.

22. Vedi R. Mazzei, *La società...*, pp. 81, 89, 103, 104, 105, note.

commercio internazionale, risulterà più chiaro se si prenderanno in esame i corrispondenti comuni alle ditte di Livorno e a quelle di Amsterdam.

Esemplare a questo proposito é il caso della *Compagnia Saminiati* (1626-1719). Alcuni dei più noti mercanti, speditori e finanzieri del secolo XVIIo, documentati dalla storiografia europea, sono in rapporto di affari con questa ditta (v. tabella I) e la quasi totalità di essi appare nell'attività commerciale delle più importanti ditte lucchesi ad Amsterdam di cui sia conservata la documentazione: quella di Beniamino Burlamacchi e quella di Paolo e Girolamo Parenzi.

La proprietà transitiva non é invenzione degli storici, ma se il mercante A di Livorno é socio o committente del mercante B di Amsterdam, e questo é a sua volta in relazione con un vasto numero di personaggi di primo piano in Europa, chiamati ciascuno C, anche A sarà in rapporto con C.

Tenuto conto che i principali corrispondenti dei Saminiati sono stati valutati in base alla quantità delle lettere inviate e al loro rilievo sul piano internazionale, questa ristretta cerchia di uomini ha un carattere indicativo. Tuttavia dalle precedenti considerazioni possiamo concludere che:

a) il baricentro dell'economia europea si é ormai spostato ad Amsterdam, il cui ruolo di primo piano é confermato dalla presenza delle compagnie di questa città nell'attività economica e finanziaria delle più importanti ditte italiane;
b) le transazioni, i pagamenti, le spedizioni, gli acquisti e le vendite di commissione tra Amsterdam e l'Italia sono nelle mani di un gruppo di uomini che, come é stato osservato,[23] nella maggior parte dei casi sono italiani;
c) nel corso del secolo XVIIo un'élite economica ha l'egemonia del commercio tra Amsterdam e Livorno e questa élite é la stessa che dirige l'economia internazionale europea. Basterebbe verificarne la presenza nei documenti dei banchieri genovesi Durazzo.[24]

23. Cfr. R. Romano, *Tra XVIo...*, p. 489, e anche S. Hart, *De Italie-vaart...*, p. 57.

24. Cfr. *L'Archivio dei Durazzo Marchesi di Gabiano*, a cura di D. Puncuh, A. Rovere, G. Felloni, *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, Genova 1981.

TABELLA I

Principali corrispondenti della Compagnia Saminiati (1626-1719)[25]

1626-1642	
Bernardo (van) de BROECK e Pietro Francesco CAPPELLI	LIVORNO (a)
Domenico e Alberto DELLA SEDA	VENEZIA (b)
Anton Giovanni LUCATELLI (B) (Francesco-ROMA)	BOLOGNA (c)
Francesco Ottavio e Giovan Andrea LUMAGA (B) (Carlo - VERONA)	VENEZIA (d)
1641-1669	
Jacopo ANICHINI (B) (Cesare - LIVORNO)	FIRENZE
Antonino ANSALDI (B) (Lorenzo - LIVORNO)	LIVORNO (e)
Carlo BURLAMACCHI e Raffaello MANSI	MESSINA (f)
Giovanni Battista, Giovanni Benedetto e Alessandro CARREGA (P)	GENOVA (g)
Francesco FERONI (B)	AMSTERDAM (h)
Gioacchino e Lorenzo GUASCONI	AMSTERDAM (i)
Raffaello e Ottavio MANSI e Carlo Silvestro CONTRONI (P)	LUCCA (j)
Paolo PARENZI e C. (B)	AMSTERDAM (k)
PELLER figlioli di Martino e VIATIS Paolo Martino (B) (NORIMBERGA)	VENEZIA (l)
Paolo SLONF e Giovanni SPENGLER (B)	S. GALLO (m)
Giovan Andrea e Ottavio TENSINI (P) (Nicolo Andrea - AMSTERDAM)	AMSTERDAM (n)
Carlo VECOLI (B)	GENOVA (o)
Giovanni ZEFFI (B)	LIVORNO (p)
1670-1673	
Vincenzo, Carlo ed Henrico BURLAMACCHI	LUCCA (q)
COYMANS e VOET	AMSTERDAM (r)
Eredi di Giulio Carlo GUIDETTI (B) (P)	MILANO (s)
Daniele HOSCHEPIEDE (P) (Isaac - AMSTERDAM)	AMSTERDAM (t)

25. I nomi seguiti da B, P, o entrambi, tra parentesi, indicano persone in contatto rispettivamente con le compagnie Burlamacchi e Parenzi. Quando invece il corrispondente dei lucchesi di Amsterdam é un altro membro della famiglia indicata, o in altra città, ne é dato, tra parentesi, il nome. Per i riferimenti si vedano: G.A.A., *P.A. 1.*, n° 9, e n° 518-680; A.S.L., *A. Mansi*, n° 390. Nella suddivisione cronologica si é mantenuto l'ordine con il quale sono raccolte le lettere nell'*Archivio Saminiati* in relazione alle differenti Ragioni succedutesi nel corso del XVIIo secolo. Si sono tralasciate infine, come per la compilazione delle carte geografiche, le lettere contenute negli inventari alfabetici, senza indicazione di provenienza, perché di esigua entità.

Giacomo M. MARCHESINI e Giovanni Francesco DAVIA (B)	BOLOGNA (u)
Aurelio REZZONICO (B) (P)	VENEZIA (v)
Cornelio VOSCH	GENOVA (w)

(a) K. Heeringa, *Bronnen... cit.*, pp. 89-109.
(b) J. G. Da Silva, *Banque et Crédit en Italie au XVIIe siècle*, Paris 1969, I, p. 108.
(c) A. Caracciolo, *Le port franc d'Ancône*, Paris 1965, p. 18.
(d) J. G. Da Silva, *Banque... cit.*, p. 301.
(e) *L'Archivio dei Durazzo... cit.*, p. 211.
(f) R. Mazzei, *La società... cit.*, p. 118, n. 3.
(g) Per la famiglia Carrega si veda G. Felloni, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano 1971.
(h) J. G. Da Silva, *Banque... cit.*, p. 108.
(i) R. Mazzei, *La società... cit.*, pp. 81, 89, 103, 104, 105, note.
(j) *ibid.*, p. 169.
(k) *ibid.*, pp. 81, 171.
(l) G. Seibold, *Die Viatis und Peller. Beiträge zur Geschichte ihrer Handelsgesellschaft*, Köln-Wien 1977, pp. 394-395.
(m) H. Luthy, *La Banque Protestante en France*, Paris 1959, I, p. 57.
(n) R. Mazzei, *Traffici e uomini d'affari italiani in Polonia nel seicento*, Milano 1983, p. 45.
(o) R. Mazzei, *La società... cit.*, p. 167.
(p) K. Heeringa, *Bronnen... cit.*, p. 98, 103.
(q) R. Mazzei, *La società ...cit.*, p. 159, nota 10.
(r) Per i Coymans si veda K. Glamann, *Dutch-Asiatic trade, 1620-1740*, Copenhagen-The Hague 1958, p. 34.
(s) A. Dietz, *Frankfurter Handelsgeschichte*, Frankfurt am Main 1925, IV, p. 176.
(t) K. Heeringa, *Bronnen... cit.*, II, p. 126.
(u) S. Gramulla in: *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft*, Köln 1975, I, rispettivamente, p. 469 e p. 484.
(v) *L'Archivio dei Durazzo... cit.*, p. 237.
(w) K. Heeringa, *Bronnen... cit.*, II, p. 126.

TABELLA I.1

1669-1680

Bartolomeo ARICI	ANCONA (a)
Giovanni Paolo BARTOLOTTI (B)	VIENNA (b)
Giovanni DAVERAZZANO (B)	AMSTERDAM (c)
BENASSAI & GAMBARINI (B) (P)	LIVORNO (d)
Arnoldo e Ottavio BELTGENS (P)	AMBURGO (e)
Lorenzo BILIOTTI (P)	AMSTERDAM (f)
Giovanni Giacomo e Giovanni Francesco BRIGNOLE	GENOVA (g)
Bernardino CADOLINI (B)	ANCONA (h)
Paolo, Davide e Cristoforo DE STETTEN (B)	AUGUSTA (i)
Raimondo ECHER (B) (Antonio - AUGUSTA)	AUGUSTA

Giacomo Federico EBERZ (B)	AUGUSTA (k)
Giovanni FOURMENT (P)	AMSTERDAM (l)
Giovanni Francesco FRACASSETTO (B) (P)	VENEZIA
Ioseph MENDES HENRIQUEZ	AMSTERDAM (m)
Giovanni Pietro NEMBRINI (B)	ANCONA (n)
Stefano PESTALOZZI (B)	VIENNA (o)
Ottavio PESTALOZZI (P)	VIENNA (p)
Giovan Antonio PIATTI (B)	VERONA (q)
Gaspare SLONF	LIONE (r)
Ruggiero VAN WEERT	AMSTERDAM (s)
Giovanni Nicolo VIGANEGO (B)	GENOVA (t)
Giovanni Gabriele VOET e Francesco MOLLO (B) (P)	AMSTERDAM (u)
Giovanni GARIBALDI (B)	GENOVA

(a) A. Caracciolo, *Le port... cit.*, pp. 26-27.
(b) H. Hantsch, *Die Geschichte Österreichs*, Graz-Wien-Köln 1962, I, p. 64.
(c) "Een Italiaansche Reisbeschrijving der Nederlanden (1677-1678)", a cura di G. Brom, *Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap*, XXXVI (1915) 106.
(d) R. Mazzei, *La società... cit.*, p. 168.
(e) *ibid.*, pp. 80 e 105, note.
(f) J. G. Da Silva, *Banque... cit.*, p. 108, n. 34.
(g) Per la famiglia Brignole si veda G. Felloni, *Gli investimenti... cit.*
(h) A. Caracciolo, *Le port... cit.*, p. 27.
(i) Si vedano rispettivamente A. Dietz, *Frankfurter... cit.*, III, p. 232 e G. Seibold, *Die Viatis... cit.*, p. 395.
(k) W. Zorn, *Handels- und Industriegeschichte Bayerisch-Schwabens 1648-1870*, Augsburg 1961, p. 81.
(l) S. Gramulla in: *Zwei Jahrtausende... cit.*, p. 471.
(m) Per la Compagnia Mendes-Henriquez a Livorno si veda R. Mazzei, *La società... cit.*, p. 169.
(n) A. Caracciolo, *Le port... cit.*, p. 27.
(o) Danuta Quirini-Poplawska, "Die italienischen Einwanderer in Krakow und ihr Einfluss auf die polnischen Wirtschaftsbeziehungen zu österreichischen und deutschen Städten im 16. Jahrhundert", *Wissenschaftliche Zeitschrift der Friedrich Schiller Universität*, Iena, Gesellshafts- und Sprachwissenschaftliche Reihe 26 (1977) 339.
(p) *ibid.*
(q) G. Seibold, *Die Viatis... cit.*, p. 345.
(r) *ibid.*, p. 270.
(s) G. J. Hoogewerff, *De Nederlandsch-Duitsche... cit.*, p. 170.
(t) *L'Archivio dei Durazzo... cit.*, p. 244.
(u) A. Manikowski, "Il commercio italiano di tessuti di seta in Polonia nella seconda metà del XVIIo secolo", *Fasciculi Historici* 11, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, s.d., p. 65.

TABELLA I.2

1682

Gio. Carlo BRIGNOLE	GENOVA
Giuseppe Maria e Marcello DURAZZI (B) (P	GENOVA (a)

1667-1719

Ottavio BENVENUTI (B) (P)	LIVORNO (b)
Pietro Battista BONAVOGLI (B) (P)	LIVORNO (c)
Francesco DUMAS (B)	LIVORNO (d)
Gio. Stefano e Gio. Antonio FORTI (B)	LIVORNO (e)
Gio. Antonio e Anton Melchior HUIGENS (P) (B)	LIVORNO (f)
Cesare SARDI & C. (P) (B)	AMSTERDAM (g)

(a) *L'Archivio dei Durazzo... cit.*, pp. 18-19.
(b) *ibid.*, p. 214.
(c) *ibid.*, p. 214.
(d) Per la famiglia Dumas si veda H. Luthy, *La Banque... cit.*, pp. 114-115.
(e) A. Caracciolo, *Le port... cit.*, p. 154-155.
(f) G. J. Hoogewerff, *De Nederlandsch... cit.*, p. 173.
(g) J. G. Da Silva, *Banque... cit.*, p. 108, n. 34.

Lasciamo per il momento il problema dei legami all'interno del patriziato lucchese, sul quale, dopo le belle pagine di Rita Mazzei, sarà difficile aggiungere qualcosa ed esaminiamo invece la presenza olandese. Chi sono gli olandesi impegnati nel commercio con l'Italia? Si tratta di famiglie cui, di generazione in generazione, appartengono grandi mercanti, consoli e funzionari delle Compagnie delle Indie Orientali ed Occidentali. Anche nel caso olandese siamo di fronte a vere e proprie dinastie[26]: il potere delle stesse famiglie mantiene l'egemonia in ogni settore della vita economica e sociale.

Ai Van der Broeck (v. tabella I) appartengono, oltre a Bernard, Pieter,[27] autore dei *Viaggi* nelle Indie Orientali (1613-1629), ritratto da Frans Hals, e il console olandese a Messina nel 1661,[28] il più importante mercante olandese nella città siciliana e in corrispondenza con Carlo Parensi a proposito del prezzo della seta sul mercato di Palermo.[29]

---

26. Cfr. P. Burke, *Venice and Amsterdam: a study of seventeenth century élites*, London 1974.
27. K. Glamman, *Dutch-Asiatic...*, pp. 183-184, 189.
28. K. Heeringa, *Bronnen...*, p. 119.
29. V. rispettivamente M. Aymard, "Commerce et production de la soie sici-

I Coymans appartengono ad una delle più ricche e potenti famiglie di mercanti-banchieri dei secoli XVIo-XVIIo: per loro fu costruita nel 1624 una delle più belle case sul Keizersgracht di Amsterdam.[30]

Alla famiglia Hochepied appartengono alcuni consoli olandesi a Smirne[31] tra cui Daniel Jan, barone di Hochepied, il cui ricevimento a Smirne é rappresentato in un dipinto di scuola turca, ora al Rijksmuseum di Amsterdam.

Anche la famiglia di *commiezen-stapeliers* Van der Goes di Delft[32] ebbe alcuni suoi rappresentanti in Italia: un mercante ad Ancona in rapporto con Burlamacchi intorno agli anni 1665-1666 e, nel secolo successivo, il console olandese ad Ancona, Baldassarre Van der Goes.[33]

Rogier Van Weert e il figlio Wilhelmus furono *leden*, membri, della *nazione olandese-alemanna* di Livorno, rispettivamente nel 1650 e nel 1666.[34] Henrico Van Weert fu console, vedremo, a Genova intorno al 1680.

Anton Melchior e Gio. Antonio Huigens, quest' ultimo console degli olandesi a Livorno,[35] fanno parte di una famiglia meglio nota nel campo delle lettere e della scienza.

A Genova, oltre Cornelio Vosch, la cui attività é documentata anche dai libri di conto di Giovanni Francesco Brignole,[36] sono attestati intorno agli anni ottanta: Henrico Bosch, Henrico Stock, Henrico van Weert e Giacomo Bagelaar, tutti consoli in questa città e tutti in corrispondenza con Girolamo Parensi e con Beniamino Burlamacchi.[37]

La presenza di questi consoli a Genova, Livorno, Messina, Ancona, Smirne, ecc. é legata essenzialmente all'attività economica prima che a quella di tipo diplomatico e politico ed essi svolgono regolarmente la

---

lienne aux XVIe-XVIIe siècles", *Mélanges d'Archéologie et d'Histoire*, Paris 1965, tableau IV, e R. Mazzei, *La società...*, p. 78.

30. R. Kistemaker - R. Van Gelder, *Amsterdam, 1275-1795, Buon governo e cultura in una metropoli di mercanti*, Milano 1982, p. 145.

31. A.A.V.V., *De Archieven in het Algemeen Rijksarchief.* Alphen aan den Rijn 1982, p. 76.

32. *Ibid.*, pp. 75 e 446.

33. G.A.A., *P.A. 1.*, e A. Caracciolo, *Le port franc...*, p. 27, nota 2.

34. G. J. Hoogewerff, *De Nederlandsch-Duitsche...*, p. 170.

35. *ibid.*, p. 173.

36. Archivio Storico del Comune di Genova, *Archivio Brignole· Sale*, n° 64, p. 148.

37. K. Heeringa, *Bronnen...* II, pp. 109 e 126; G.A.A., *P.A. 1.*, 553, 569, 571.

funzione di corrispondenti e commissionari per i mercanti italiani e per quelli di Amsterdam: "*Magnifico Signore voor dezen hebben wij nooijt de Eere gehad om aan Uwe Eccellentie te schrijven faute van zonderlinge materie. Deezen nu zal alleenlijk maar dienen om Uwe Eccellentie te zeggen hoe dat wij t'zamen Compagnia gemaakt alhier Huijs van Negotie stabileeren tot dienst der vrinden... onzes diensts met volle verzeekering ...niet anders als alle satisfactie en punctualiteijt te zullen incontrereen. Wij zullen ons medelaten vergenoegen met de gewoonlijke Provisie van 2 pro cento, 'tzij in vercoop of incoop van goederen als del Credere ...staan a 4 pro cento, ook in occasie van wissel a* $^1/_3$ *pro cento.*"[38] Quindi, come avviene normalmente nella corrispondenza commerciale, fanno seguito le informazioni sui prezzi delle merci, in questo caso spezie, olio e limoni della Riviera, stagno e piombo inglesi, rame e tessuti olandesi sulla piazza di Genova.

Se disponessimo di un panorama completo di tutte le situazioni olandesi nelle città del Mediterraneo questi dati, con tutta probabilità, ci condurrebbero a conclusioni analoghe. É difficile invece stabilire se fosse più importante l'appartenenza al patriziato di Amsterdam o alle famiglie di ricchi mercanti a determinare la scelta di un console, perché i due aspetti coincidevano. La prima era sicuramente determinante per la nomina dei rappresentanti delle Sette Province Unite nei paesi stranieri, come del resto per tutte le altre cariche di governo. Per quanto riguarda la seconda un esempio può chiarirci le idee: la carica di console conferita il 28 aprile 1679 a Nicolas Rutz, titolare di una compagnia stabilitasi a Marsiglia fin dal 1626,[38bis] sembrerebbe indicare che le famiglie di mercanti affermati, talvolta anche di nazionalità non olandese,[39]

38. Lettera a Burlamacchi di Henrico Bosch e Giacomo Bagelaar da Genova, 6-2-1682: "...Magnifico Signore, prima di questo non abbiamo mai avuto l'onore di scrivere a Vostra Eccellenza, in mancanza di materia singolare. Questa ora servirà solamente per informare Vostra Eccellenza che, avendo costituito insieme una compagnia, qui è stabilita una Casa di Negozio a disposizione degli amici... e che i nostri servizi con piena assicurazione... non incontreranno altro che la più completa soddisfazione e puntualità. Noi ci accontenteremo della normale provigione a 2%, nella vendita come nell'acquisto di merci come del Credere... fissata a 4%, anche in caso di cambio a $^1/_3$ per cento."

38bis. K. Heeringa, *Bronnen*..., II, p. 127.

39. G. J. Hoogewerff, *De Nederlandsch-Duitsche*..., p. 171.

fossero prescelte per le nomine dei consoli proprio per il prestigio e la solidità economica di cui godevano.[40]

A modello degli scambi commerciali tra l'Europa settentrionale e Livorno, per gli anni immediatamente successivi a quelli sinora studiati, prenderemo le spedizioni registrate nel *Libro di fatture* n° 22 (1620-1623) della compagnia Van der Broeck di Livorno.[41] Sebbene l'attività di questa ditta sia attestata da una vasta documentazione, l'esame di questo solo registro ci permetterà di fare alcune considerazioni sugli speditori di Amsterdam e la frequenza con cui si presentano alcune *merci tipo* dei traffici con il Mediterraneo.

Un primo elemento di riflessione é fornito dall'esame degli speditori: Dirk Tholinx, Elias e Gaspar van Ceulen, Marten Vogelaar e Jonas Witsen sono tra i più importanti noleggiatori di navi per l'Italia per il periodo studiato da Simon Hart: 1590-1620.[42] Cornelis Bicker, Anthoni van den Heuvel, Reinier Pauw, Gerrit Hudde appartengono poi alle più potenti famiglie del patriziato di Amsterdam, di borgomastri e *bewindhebbers* della Vereenigde Oostindische Compagnie e della West Indische Compagnie.[43] Inoltre, tra il 1620 e il 1626, Guglielmo Bartolotti,

---

40. A proposito dei consoli olandesi é interessante ricordare Gregorio Leti: "...Questo si puo chiaramente conoscere da ciò che, per il più, e per l'ordinario non si mandano Consoli che in certi Porti di mare, e Città molto Mercantili; e infatti la prima istituttione di questi fu, per haver cura delle Lettere di cambio degli Ambasciatori, e delle altre contingenze del Prencipe in occasione di trasmessa di danaro; e ancora per spalleggiare li Mercanti della Nattione, e per dare avviso a' Ministri del Prencipe di quei traffichi che vi si fanno, e di quelle Nattioni che vi concorrono per potersene pigliare le dovute misure, e da qui nasce che per lo più, e quasi sempre questi tali Consoli son Mercanti, e i Mercanti ambiscono molto questo Officio, per poter negotiare con un poco di maggior libertà...", G. Leti, *Il Ceremoniale Historico e Politico*, Amsterdam 1685, parte I, Libro I, p. 284.

41. Per l'esame di questo registro e per l'analisi dell'attività svolta da Van der Broeck si é fatto riferimento a K. Heeringa, *Bronnen*..., I, pp. 89-109.

42. S. Hart, *De Italie-vaart*..., p. 56.

43. Cornelis Bicker: borgomastro e *bewindhebber* della W.I.C. (K. Glamann, *Dutch-Asiatic*..., pp. 31-32, 34-35, 37). Della famiglia Pauw fecero parte: Michiel (1590-1640), mercante e scabino di Amsterdam, tra i fondatori della Compagnia delle Indie Occidentali (R. Kistemaker - R. Van Gelder, *Amsterdam*..., p. 82); Reynier, *veteran Amsterdam "rentier"*, capo, insieme a Gerrit Jacob Witsen, della opposizione di Amsterdam a Johan van Oldenbarnevelt (cfr. V. Barbour, *Capitalism in Amsterdam in the 17th Century*, The University of Michigan Press, third printing,

il terzo in ordine di importanza nella lista di Hart, Jonas Witsen e Gerrit Hudde sottoscrivono ad Amsterdam trenta contratti di spedizioni (piombo, fave, aringhe affumicate, ecc.) di cui dieci di grano e segale, per la compagnia Van der Broeck. Questi atti sono rogati dai notai Bruyning e costituiscono perciò una delle fonti utilizzate da Hart per il 1620. Hart peró non indica i destinatari delle merci in partenza da Amsterdam; possiamo affermare quindi che una parte delle spedizioni per Livorno, effettuate intorno al secondo decennio del XVIIo secolo, sono per Bernardo Van der Broeck, sicuramente il più importante mercante olandese di Livorno.

La tabella II riassume le spedizioni fatte per conto della Compagnia Van der Broeck dal gennaio 1620 al novembre 1623. Per la quasi totalità si tratta di spedizioni da Amsterdam a Livorno, di cui conosciamo la destinazione solo per una esigua parte: drappi, diamanti, pepe, segale e *vacchette rosse* di Polonia per *Giorgio Ebberts il vecchio e Compagnia* di Firenze, da cui é commissionato alabastro, forse di Volterra, per Livorno; *sarachi* per *D. Andriele* di Tunisi; seta di Milano per *Guglielmo de Iacomo* di Napoli; segale, grano e chiodi di garofano per *Jacomo e Bartolomeo Ricciardi* di Pisa; zucchero di Lisbona per *Jan de Wale* a Venezia; pelli, burro, formaggio, *perpetuanen* e *lijnwaden*[44] per *Adriano van Neste* e *Innocentio Como e Compagnia* di Napoli; saie e tele per *Romer en Ray* di Napoli; muschio di Lisbona per *Baltazar Norot* di Napoli e *Bolduino Breyel* di Roma.

1976, p. 122 e P. Jeannin, *L'Europe du Nord-Ouest et du Nord*, Paris 1969, p. 148); Adriaan, Grande Pensionario (1631-1636 e 1651-1653) (cfr. P. Jeannin, *L'Europe*..., ibid.). Per la famiglia Van den Heuvel, cui apparteneva originariamente Guglielmo Bartolotti I, si veda G. Leonhardt, *Het huis Bartolotti en zijn bewoners*, Amsterdam 1979. I legami tra il governo della città e le famiglie di mercanti-imprenditori erano molto stretti: intorno agli anni 1683-1685 furono borgomastri di Amsterdam Nicolas Witsen, ingegnere navale e autore del trattato *Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier* (Amsterdam 1671); Johannes Hudde, matematico, *bewindhebber* della V.O.C. di Amsterdam e presidente degli Heren XVII (K. Glamann, *Dutch-Asiatic*..., pp. 252-257); Conraed Van Beuningen, che si imparento con la famiglia Bartolotti grazie al suo matrimonio con Jacoba Victoria, nipote di Guglielmo I. (G. Leonhardt, *Het huis*..., p. 183.)

44. *Perpetuanen*: tessuti di lana, per lo più di manifattura inglese, in Francia dette anche *Sayen imperiali; lijnwaden*: tessuti di lino prodotti soprattutto ad Haarlem, cfr. J. Denucé, *Koopmansleerboeken van de XVIe en XVIIIe eeuwen*, Antwerpen-Brussel 1941, rispettivamente, p. 196 e p. 71.

Dall'esame di questo registro l'attività della Compagnia Van der Broeck, proiettata verso il Levante e verso la Barberia,[45] appare basata essenzialmente sul commercio di commissione tra Amsterdam e Livorno. Nel porto di Livorno, in direzione dell'asse nord-sud, s'innesta da una parte la distribuzione delle merci provenienti dall'Olanda nelle città italiane, dall'altra il traffico interno, sia tra una città e l'altra dell'Italia, sia tra un paese e l'altro del bacino mediterraneo, per cui, a proposito degli olandesi, si é parlato giustamente di *commercio organizzato* nel Levante Mediterraneo.[46] In secondo luogo appare confermata la loro capacità di dirigere traffici interregionali, facendo i trasportatori da un porto all'altro dell'Europa meridionale come nel Baltico e in Asia, di tutto ciò che é considerato appetibile su un mercato[47], sia per barattarlo in cambio di merci per il cui acquisto i metalli preziosi non hanno alcun valore,[48] sia per il monopolio di prodotti come il grano che non solo é commissionato ad Amsterdam dalle regioni del Baltico in direzione del Mediterraneo, ma acquistato anche nel Levante e portato a Livorno per conto degli olandesi:[49] "*...and for the Dutch, at least, loading grain in the Archipelago was the most common of their duties*".[50]

Osserviamo ora l'indice delle merci della tabella II. Il pepe, che fino alla metà del XVIIo secolo costituì la metà circa delle merci importate dalla Compagnia delle Indie, i chiodi di garofano e le pelli semilavorate rappresentano circa i due terzi delle spedizioni effettuate da Amsterdam. Gli altri prodotti non sono differenti da quelli destinati a Livorno alla fine del cinquecento:[51] cereali, fave, piselli, stagno e piombo d'Inghilterra, tessuti. Un cenno particolare meritano due pro-

45. K. Heeringa, *Bronnen...*, I, p. 90.

46. R. Romano, *Una crisi...*, p. 489.

47. F. Braudel, *Civilisation...*, II, pp. 209 e ss., 238 e ss. dell'ediz. italiana.

48. R. Kistemaker - R. Van Gelder, *Amsterdam...*, p. 72. A proposito di *perpetuanen* barattate a Livorno con seta di Napoli e Messina e altre merci cfr. K. Heeringa, *Bronnen...*, I, p. 96.

49. Cfr. l'accordo del 12 agosto 1628 tra Daniel van Steenwinckel *consul pour la nation flamanque en cedit royaume de Chipre*, Pierre Lombardon ed Etienne Conton di Marsiglia per portare a Livorno 2000 quintali di grano di Alessandretta. K. Heeringa, *Bronnen...*, I. p. 96.

50. B. Mc Gowan, *Economic life in Ottoman Europe*, Cambridge-Paris 1981, p. 37.

51. Cfr. F. Braudel - R. Romano, *op. cit.*, pp. 33 e ss.

dotti provenienti dalla Russia: il caviale e le *vacchette di Moscovia*, che, insieme con i cuoi di Polonia,[52] erano largamente esportati in Italia.

Le vacchette rappresentano uno dei principali prodotti di importazione nel corso di tutto il diciassettesimo secolo. Nel 1559 i cuoi *bovini e buffalini* venivano portati a Livorno da Alessandria d'Egitto[53] e ancora nella seconda metà del seicento venivano acquistati a Smirne in grandi quantità.[54] In Toscana l'*Arte del conciare le pelli* di Pisa aveva, a metà del cinquecento, il monopolio dei cuoi sbarcati nel porto di Livorno, ma nel 1561 si ha notizia di un calo nell'industria della conciatura di Pisa a vantaggio di quella di Lucca, dove pare che facesse dei progressi.[55] Questa supremazia di Lucca nel monopolio delle pelli sopravvive per tutto il corso del secolo diciassettesimo: i mercanti lucchesi barattano i loro damaschi con *vacchette* alle fiere di Arcangelo[56] ed una grande quantità giunge, attraverso Amsterdam, come imballaggio di spezie e merci varie sfuggendo così alle spese di trasporto.

Anche il caviale rappresenta una *merce tipo* del commercio con l'Italia: un prodotto di lusso, sulla vendita del quale il profitto si aggirava intorno al 30-40 per cento all'anno e che trovava in Italia il solo mercato estero.[57] Le navi che da Amsterdam caricavano ad Arcangelo alla volta dell'Italia erano soprannominate *Kaviaarschepen*, navi-caviale, e talvolta nei contratti era posta come condizione che una certa quantità di caviale fosse caricata come *ballast*, cioé zavorra, sulla quale non era pagato perciò il nolo.[58]

52. A. Manikowski, "Les soieries italiennes et l'activité des commerçants italiens des soieries en Pologne au XVIIe siècle", *Mélanges de l'Ecole Française de Rome*, 88/2 (1976) 842.

53. F. Braudel - R. Romano, *op. cit.*, p. 33.

54. Archivio Spinola, presso Galleria Spinola di Genova, *Famiglia Durazzo*, n. 143, 1668-1676.

55. F. Braudel - R. Romano, *op. cit.*, p. 19.

56. R. Mazzei, *La società...*, pp. 82, 91, 105.

57. Nel 1658 toscani e mercanti di Amsterdam si accordano per ottenere una *patent* per l'esportazione del caviale dalla Russia. V. Barbour, *Capitalism...*, p. 116.

58. S. Hart, *Geschrift en Getal, een keuze uit de demografische, economische en sociaal-historische studies op grond van Amsterdamse en Zaanse archivalia 1600-1800*, Dordrecht 1976, p. 288.

TABELLA II

Spedizioni della compagnia Van der Broeck di Livorno
1620-1623

Merce	Numero delle spedizioni
Pepe	27
Chiodi di garofano	26
Vacchette rosse di Polonia e *roode Moskovische juchten*	23
Cuoi di Danzica e pelli salate e seccate	16
Stagno e piombo d'Inghilterra	9
Cereali, grano e segale	9
Tessuti (a)	8
Diamanti	5
Robbia di Breslavia	4
Gedroogde Moskovische schevinken (b)	4
Blik (c)	4
Zucchero	4
Fave, piselli	3
Perpetuanen	3
Caviale; anguille di Danimarca	3
Zanne d'elefante	2
Sego	2
Pelser (d)	2
Amido	1
Alabastro	1
Burro e formaggio	1
Muschio	1
Damaschi	1
"*Milaneesche zijde*"	1

(a) = "*sijde rancken, boombaaien, gaerne legaturen*" = *sete, bombacine, legature.*

(b) Venivano indicate con questo nome alcune pelli provenienti da Arcangelo. (cfr. S. Hart, *Geschrift... cit.*, p. 311.)

(c) Blik = *zwakke trap bij de woorden bleek en blijken.* (bleek = *het bleken van linnengoed:* la sbiancatura dei panni di lino. J. de Vries, *Nederlands Etymologisch Woordenboek*, Leiden, 1971). La parola blik indica anche zilverschoon = *Potentilla anserina*, erba officinale usata nella medicina popolare come astringente. (cfr. Van Dale, *Groot Woordenboek der Nederlandse Taal*, Utrecht-Antwerpen, tiende druk, 1976). In questo caso preferiamo però propendere per: blik = *vertind dun plaatstaal*, acciaio in lamine sottili. Cfr. Van Dale, *cit.*

(d) = *sarachi*, (Alosa pilchardus). Cfr. W. Brulez, *La navigation... cit.*, p. 1219, n. 1.

Nei primi decenni del Seicento si consolida dunque anche nel Mediterraneo l'attività commerciale di alcune famiglie dell'oligarchia di

Amsterdam e si delineano quelli che saranno i legami, se non l'identità, tra *i dominatori dell'economia olandese* e coloro che dominano lo stato delle Province unite:[59] Coloro che dirigono i traffici nel Mediterraneo sono contemporaneamente impegnati nel commercio delle Indie Orientali ed Occidentali, nel Baltico e nel Levante e la loro ecletticità sintetizza il carattere *non-specializzato* dell'attività commerciale e finanziaria degli olandesi nel XVIIo secolo:[60] organizzatori di *staple-trade* che non si definisce né par area geografica né per l'oggetto degli scambi commerciali.[61]

Dalle Indie, dal Baltico e dall'Atlantico giunge a Livorno ogni sorta di merce e, nonostante la crisi economica, questo afflusso continuerà ancora nella seconda metà del seicento. Solo alla fine del secolo il ruolo del porto di Genova comincerà per i nordici, ad assumere maggiore importanza di quello di Livorno.

Negli anni 1680-1690 il fatturato totale delle merci spedite a Livorno dalla ditta Burlamacchi di Amsterdam (v. tabella III) raggiunge il valore di 38.484 fiorini, mentre il fatturato per Genova, negli stessi anni, é di 4.482 fiorini: un rapporto di quasi 1 a 9. Le merci che arrivano a Livorno sono destinate all'Italia centro-settentrionale: Parma, Firenze, Bologna, Mantova, Terni, Cremona e soprattutto Roma, centro di consumo per la presenza della corte pontificia e per il gran numero di principi e di dignitari.

Da Amsterdam arrivano pietre preziose, perle e spezie della Compagnia delle Indie; i prodotti usati in medicina (rabarbaro, radice *China*, cassia fistola ecc.); i cotoni stampati della V.O.C., i panni di Haarlem e di Leiden, gli *scotti* d'Hondschooten; il *legno santo* e il bezoar dell' America centrale, vacchette di Arcangelo, dove venivano noleggiate navi *adrittura* per Livorno,[62] e spermaceti, fanoni, ambra grigia.

---

59. Cfr. F. Braudel, *Civilisation...*, III, p. 219 dell'ediz. italiana. Per un elenco dei direttori del commercio con il Levante e il mar Mediterraneo, a partire dal 1625, si veda Le Moine de l'Espine, *Den Koophandel van Amsterdam*, ordinato e ampliato da J. Le Long, Amsterdam 1714, pp. 680-686.

60. P. W. Klein, *The dutch regents and the changes of the economic bases of their power in the 17th and 18th century*, comunicazione della XIIa Settimana di Studio dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini", Prato 1980.

61. Per un esempio della navigazione *adrittura* degli olandesi si veda S. Hart, *Italie-vaart...*, pp. 53-55.

62. Cfr. S. Hart, *Geschrift en Getal...*, pp. 270, 301, 311.

La navigazione olandese verso le Indie ha, almeno in parte, posto in secondo piano le comunicazioni terrestri che mettevano in contatto il mondo mediterraneo con l'Oriente. Tale modifica comporta una inversione rispetto all'egemonia commerciale mediterranea: i prodotti orientali che un tempo ragginngevano l'Europa centrale attraverso Venezia e il Levante, arrivano ora direttamente ad Amsterdam dall'Asia, e da lì vengono distribuiti anche nel Mediterraneo sino a Smirne.[63]

Per parte sua il Mediterraneo esporta, almeno per quello che riguarda l'Italia, prodotti di lusso. A questo proposito un esempio ci é fornito dagli affari della ditta Burlamacchi. Mentre dall'Olanda giungono prodotti semilavorati o destinati comunque ad un consumo di massa (pelli, panni di lana, fanoni ecc.) per l'Olanda partono dall'Italia merci legate ad un sistema di comunicazione che connota e denota l'*essere* e l'*apparire* della borghesia olandese. L'olio di oliva della Riviera Ligure,[64] il succo di limone e i limoni di Sanremo,[65] così indicativi, ancora oggi, di uno *status symbol* nei paesi dell'Europa settentrionale; il marmo di Carrara,[66] la materia più ricca per ornare le dimore olandesi, che nemmeno gli italiani all'estero, se non i più facoltosi

63. G.A.A., *P.A. 1.*, n. 6, pp. 183 e ss.

64. Sembrerebbe tuttavia che l'esportazione regolare di olio in Olanda cominci intorno al settecento. Cfr. G. De Moro, *Porto Maurizio fra aristocrazia e rivoluzione (1700-1801)*, Imperia 1978, I, pp. 83 e ss. Del resto, a proposito del prezzo alto dell' olio ligure, un corrispondente del Burlamacchi afferma, scrivendo da Napoli, che "...*l'olio di Gallipoli e Taranto non é peggiore di quello di Genova*".

65. Nella seconda metà del seicento il commercio degli agrumi di Sanremo aveva già dimensioni rilevanti: un veneziano, Bernardo Portelli, nel 1662 ottenne il monopolio di tutti i limoni destinati a Livorno, Viareggio, Sestri Levante, Fiandra, Olanda e Inghilterra. G. Felloni, "Commercializzazione e regime agrario: gli agrumi di Sanremo nel XVIIo e XVIIIo secolo". *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX*, Studi dedicati a Franco Borlandi, 1976, pp. 511-512.

66. Tra la fine del cinquecento e l'inizio del seicento il nord Europa, i Paesi Bassi e il Baltico cominciarono ad importare marmo in *quadrette* e *ambrosette*, cioé in pezzi quadrati. C. Klapisch-Zuber, *Les maitres du marbre, Carrare 1300-1600*, Paris 1969, p. 217. Nel 1657 il duca di Massa aveva accordato il monopolio della vendita all'estero di 800.000 *quadrette* di marmo ai mercanti olandesi Vanrech, per la durata di sei anni (*ibid.*, p. 169, nota 97). Nella seconda metà del Seicento il console olandese di Livorno, Pieter Van der Straten, e i fratelli Gillis e Willem Sautijn avevano il monopolio del marmo del territorio della Repubblica di Genova, del ducato di Massa e del Granducato di Toscana, destinato ad Amsterdam. V. Barbour, *Capitalism...*, pp. 116-117.

mercanti, potevano permettersi di far arrivare dall'Italia; la moda (guanti da Roma; cravatte, colletti, *manches et manchettes* da Venezia);[67] *irios* e semi di anice, in balle, da Firenze.[68]

TABELLA III

Merci spedite a Livorno dalla ditta Burlamacchi di Amsterdam

(1680-1690)

Anno	Destinazione	Merce	Quantità	Fatturato Totale
1680	Bologna	noci moscate rotte e *fine*	200 libbre	
		ovuli cancori (a), *olivini* di noce moscate, *spicanardi* (b)	28 libbre	
		sperma di balena (c), zibetto (d), ambra grigia (e)	11 once	fiorini 857.8
	Parma	Tele Renze d'Haarlem (f)	20 in $40/_2$ pezze	f. 1444.10
		2 pelli di *vacchette*	$18^1/_2$ libbre	
	Roma	penne *da scrivere*	4000	
		ossa di balena (g)	670 libbre	
		lapis smeraldi e zaffiri	4 libbre (h)	
		filo *steso candido*	15 libbre	
		stert succaro (i)	$1^3/_4$ libbre	
		9 pelli di *vacchette*	55 libbre	
		saglie *scarlate*	2 pezze	
		droghetti (j)	6 pezze	→

67. Per le manifatture *alla moda* si veda R. Levi Pisetzky, *Il costume e la moda nella società italiana*, Torino 1978: "Intorno al collo si gira la cravatta o corvatta di lino finissimo, ornata di pizzo, annodata a farfalla o con i capi negligentemente incrociati..." (p. 278); "Il collare della camicia, che ne é complemento importante, talvolta staccato, prende sempre maggiore sviluppo e si rialza a raggiera dietro il capo con leggiadro effetto." (p. 215); "La camicia... é tanto fine e leggera da lasciar trasparire il roseo della carnagione delle braccia, per le quali si usano anche maniche staccate" (p. 254); "Spunta al di sotto (delle maniche) il manichino 'di bianchi pizzi e fini' o di batista arricciata" (p. 274).

68. *due botti ireos di Fiorenza:* si tratta del rizoma del giaggiolo, che, essiccato e polverizzato, é usato in farmacia per le proprietà purgative ed emetiche, e in profumeria per il caratteristico odore di violetta. *Grande dizionario della lingua italiana*, U.T.E.T. Nel cinquecento l'ireos destinato ai Paesi Bassi era acquistato a Venezia (cfr. W. Brulez, *De Firma Della Faille...*, p. 125). I semi di anice (*Pimpinella anisum*), dal sapore dolce-piccante, sono usati per la preparazione di essenze e liquori. Per l'esportazione nei Paesi Bassi si veda J. Denucé, *Koopmansleerboeken...*, p. 177.

Anno	Destinazione	Merce	Quantità	Fatturato Totale
		Boeren Caffa (k)	9 pezze	f. 2699.12
		dobletti rasati (l)	4 pezze	
		Scotti della Chiave (m)	18 pezze	
		Lendelli (n)	50 pezze	
		tele di cotone stampate (o)	50 pezze	
		Tele di Guinea stampate (p)	80 pezze	
1681	Firenze	*Scotti d'Hondschoote* (q)	50 pezze	
		138 *para vacchette*	1915 libbre	f. 2121.2
		6 pelli di *vacchette*	34 libbre	
	Livorno	600 *para vacchette*	9198 libbre	
		cannella *finissima*	520 libbre	f. 7154.15
		6 pelli di *vacchette*	56 libbre	

(a) Questa espressione trova riscontro solo nell'olandese *kankerbloem* = paardebloem (*Taraxacum officinale*), e veccia; e *kankerkruid* = Elitropio (girasole). *Il Grande Dittionario Italiano et Hollandese*... Mosé Giron, Amsterdam, appresso P. Mortier, 1710, twee delen. Inoltre kankerbloem è il nome popolare di molti fiori e piante, tra cui la *Caltha Palustris*, i cui bocciuoli vengono messi sotto aceto come quelli del cappero e vanno con il nome di *Capperi di Germania*; i fiori della stessa specie, polverizzati e mescolati ad allume, servivano per colorare in giallo. *Enciclopedia Agraria Italiana*, Roma 1952-1983.

(b) *Nardostachys Jatamansi*, detto *Nardo Indiano* o *Spigo nardo* e nell'India anche *Sumbul*. Pianta dell'India settentrionale le cui radici servono alla preparazione di profumi e specialmente di oli e grassi profumati. Villavecchia-Eigenmann, *Nuovo dizionario di merceologia e chimica applicata*, Milano 1975.

(c) "*Sperma ceti = zaad van walvisschen (alsoo genaamd)*": *Il Grande Dittionario Italiano et Hollandese*... *cit.* Spermaceti: cera che si separa per raffreddamento e pressione dall'olio grasso contenuto nelle cavità cefaliche e nei ricettacoli sottocutanei dorsali del Capodoglio ed altre specie affini di cetacei. Lo spermaceti puro o raffinato, che si ottiene da quello grezzo mediante trattamenti con soluzioni alcaline, é usato per pomate e unguenti, in cosmetica, e nella fabbricazione delle candele. Villavecchia, *cit.*

(d) Allo stato grezzo lo zibetto é una materia molle e grassa secreta dalla *Viverra civetta Schreb* della famiglia dei Viverridi. É usato esclusivamente in profumeria. Villavecchia, *cit.*

(e) Da non confondere con l'ambra gialla, viene reperita sia negli animali catturati, sia lungo le spiagge marine, specialmente lungo quelle del Surinam, di Giava e del Giappone. L'ambra grigia e quella bianca sono quelle di migliore qualità. Villavecchia, *cit.*

(f) "*tele d'Haarlem e contorni*": cfr. *P.A. 1.*, 6.

(g) = fanoni.

(h) Dalla corrispondenza commerciale risulta che si tratta in realtà di "*frammenti*" e questo ne spiegherebbe la grande quantità inviata, destinata forse all'orna-

mento degli abiti, e l'unità di misura usata, la libbra di 16 once. Cfr. A. Martini, *Manuale di metrologia, ossia misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*, Torino 1883.

(i) *stert* = *staart* = coda di animale, fondo. Cfr. Van Dale, *cit.* Si dovrebbe intendere con questa espressione l'ultima parte del pane di zucchero, cioé la parte di qualità meno pregiata. Per i sottoprodotti dello zucchero si veda G. Rebora, *Una impresa zuccheriera del Cinquecento*, Napoli 1968, pp. 51-54.

(j) I *droghetti* sono tessuti di lana, di produzione francese, olandese e inglese, usati per la fabbricazione di mantelli, gilés, calzoni, ecc. cfr. J. Everaert, *De Internationale en Koloniale Handel der Vlaamse Firma's te Cadiz. 1670-1700*, Brugge 1973, p. 864.

(k) Sia la voce olandese *kaffa*=*caffa forte di drappo*, sia quella italiana *caffo*=*oneffen, ruw* (rozzo, scabro; *Il Grande Dittionario... cit.*) designerebbero un tessuto ruvido e pesante. Cfr. J. Craeybeckx, *Les industries d'exportation dans les villes flamandes au XVIIe siècle, particulièrement à Gand et à Bruges*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milano 1962, IV (1962) 429: "*La clientèle ne veut plus de 'bourracans' ('boerencaffa') de pur lin, trop durs pour la confection de vêtements*".

(l) I dobletti sono panni di lino e bambagia (e anche di seta) a coste rivelate o a spina. Cfr. *Grande dizionario U.T.E.T., cit.*

(m) = *Ermijnen.*

(n) Forse lendinella, panno ruvido, tessuto grossolano di lana.

(o) Con tutta probabilità si tratta degli *schitz*, tessuti di importazione indiana. Cfr. Tamezo Osumi, *Chintz anciens. Les cotonnades imprimées d'Asie*, Fribourg-Tokio 1963.

(p) Come per gli schitz si tratta di tele originariamente importate dalla Compagnia delle Indie Orientali. Il loro nome non deriva dall'area geografica di provenienza, ma dalla rotta attraverso la quale Portoghesi e poi Olandesi le importavano in Europa e in America. Cfr. K. Glamann, *Dutch-Asiatic... cit.*, p. 133. Le tele di Guinea, per lo più in cotone, anche se esistevano varie forme di tessuti di seta e cotone miste, provenivano per la maggior parte dalla Coromandel Coast e queste erano preferite a quelle di Surat. Cfr. K. Glamman, *Dutch... cit.*, p. 135.

(q) Cfr. E. Coornaert, *Un centre industriel d'autrefois. La draperie-sayetterie d'Hondschoote (XIVe-XVIIIe siècles)*, Paris 1930.

TABELLA III.1

Anno	Destinazione	Merce	Quantità	Fatturato Totale
1681	Mantova	240 *para vacchette*	2870 libbre	
		6 pelli di *vacchette*	50 libbre	
		pepe	$3126^{1}/_{2}$ libbre	f. 5087.13
		cannella	214 libbre	
		noci moscate	26 libbre	
		garoffani fini	100 libbre	
		ossa di balena	1258 libbre	→

Anno	Destinazione	Merce	Quantità	Fatturato Totale
	Parma	Tele Renze d'Haarlem	20 in $40/_2$ pezze	
		tavelline bianche	100 dozzine	
		filo refe *in pugno*	100 dozzine	f. 1702
		2 pelli di *vacchette*	18 libbre	
	Roma	noci moscate *rotte*	130 libbre	
		stert succaro	15 libbre	
		pietre da rasoio	6 libbre	
		cannella *finissima*	189 libbre	
		pepe	2631 libbre	
		cucciniglia	75 libbre	
		tartaruga	$10^1/_2$ libbre	
		legno aloe	6 once	
		perle *occidentali*	32 once	f. 5521.10
		lapis smeraldi e zaffiri	6 libbre	
		13 pelli di *vacchette*	108 libbre	
		legno santo (a)	445 libbre	
		ovuli cancori	12 libbre	
		tele e cotoni stampati	150 pezze	
		tele bianche di Guinea	10 pezze	
		Polemitas d'Haarlem (b)	7 pezze	
		camelotti (c)	11 pezze	
		saglie *scarlatate con pressa* e *senza pressa*	4 pezze	
		altri tessuti (d)	4 pezze	
	Terni	25 rotoli di *vacchette*	1203 libbre	
		penne *da scrivere*	500	f. 687.1

(a) = legno di Guaiaco. Il l. di G., prodotto nell'America centrale, é pregiato per lavori fini di torneria, manichi e cuscinetti, attrezzi sportivi. Villavecchia, *cit.* É detto anche *guaiacum sanctum* perché medicamentoso: nel medioevo era usato come sudorifero e diuretico e nel cinquecento come antisifilitico. C. Battisti - G. Alessio, *Dizionario Etimologico Italiano*, Firenze 1975.

(b) = *Palometas*. Si tratta di una varietà di camelotti: stoffa ruvida in lino e lana per mantelli resistenti all'acqua. Cfr. J. Everaert, *De Internationale... cit.*, p. 868.

(c) = *ciambellotti*, *zambelotti*: stoffe di lana intessuta con pelo di cammello o pelo di capra. Cfr. Francesco Balducci Pegolotti, *La pratica delle Mercatura* a c. di Allan Evans, Cambridge (Mass.) 1936, p. 416, ed anche J. Everaert, *De Internationale... cit.*, p. 861.

(d) = "*una pezza taffetà fatto stampare*"; "*una pezza grograni*"; "*una pezza Baracano nero*" e "*una pezza Baracano foggia di Brussels*". Taffetà: tessuto pregiato di seta lucida, in due varietà: semplice e doppia. (J. Everaert, *De Internationale... cit.*, p. 871); grograni: stoffa di pelo di capra mista a lana pettinata e talvolta intessuta di seta (*ibid.*, p. 865).

TABELLA III.2

Anno	Destinazione	Merce	Quantità	Fatturato Totale
1682	Firenze	Pepe	2125 1/2 libbre	
		Ossa di balena	1335 libbre	f. 1100.4
	Livorno	*Ossa* di balena	1167 libbre	f. 595
	Roma	Pepe	1806 libbre	
		Cassia fistola *eletta*	415 libbre	
		Canfora, *rubarbara fina*, radice China *fresca*, *ovuli cancori*, spermaceti, legno aloe	58 1/2 libbre	f. 1178.16
		perle *occidentali*	2 libbre	
		marcarita (a)	20 libbre	
	Terni	Baracani foggia di Brussels (b)	2 pezze	
		1 pelle di *vacchetta*	8 libbre	f. 232.7
1683	Livorno	*Ossa* di balena	3890 libbre	f. 1402.14
1684	Bologna	noci moscate	100 libbre	
		borace	50 libbre	
		colla di pesce	25 libbre	
		canfora	30 libbre	
		angelica (c)	50 libbre	
		tutia (d)	50 libbre	
		curcuma (e)	250 libbre	
		scamoneom (f)	12 libbre	
		perle *occidentali*	8 libbre (di 16 once)	
	Roma	rubbia gialla	1340 libbre	
		Cassia fistola *eletta*	562 libbre	
		perle *occidentali*	192 once	
		contrayerva *fresca* (g), radice China *fina*	14 1/4 libbre	
		besoar *orientale* e *occidentale* (h)	6 libbre (di 16 once)	

(a) = marcassite, pirite bianca, solfuro naturale di ferro, con cui un tempo si facevano bottoni ed altri oggetti. C. Battisti, *cit.*

(b) I *baracani* sono una sorta di camelotti rozzi, fabbricati a Lilla e Valenza; quelli di Bruxelles erano di una qualità particolare e migliore, di pura lana. Cfr. J. Everaert, *De Internationale... cit.*, p. 859.

(c) La radici dell'*angelica archangelica* producono una linfa gialla che, fatta seccare, diventa un'eccellente gomma resina. La radice dell'a. é usata in medicina e, seccata, é oggetto di commercio. *Dictionnaire du Commerce et des Marchandises*, Paris 1855.

(d) = tuzia, ossido di zinco sublimato, usato nella tintura dei panni. Cfr. G. Rebora, *Un manuale di tintoria del Quattrocento*, Milano 1970, p. 121.

(e) Radice nota anche con il nome di *safran des Indes*, le cui proprietà medicinali sono le stesse dello zenzero. É usata come colorante. *Dictionnaire... cit.*

(f) = *scameneide*, *Scammonea* (resina di S.): é la resina che si ricava dal succo delle radici di Scammonea (*Convolvulus Scammonia L.*, delle *Convolvulacee*), prodotta in Siria, nell'Asia Minore, nel Caucaso. La S. di Aleppo é quella di migliore qualità; la S. di Smirne é di qualità più scadente. Usata in medicina come energico purgante, con caratteristiche simili a quelle della gialappa. Cfr. C. Battisti, *cit.*

(g) = contraierba, genere di orticacee peruviane, le cui radici si usano in medicina e servono da contravveleno. C. Battisti, *cit.*

(h) I bezoar sono delle concrezioni o calcoli biliari o urinari che si formano negli intestini e nella vescica degli animali. Il b. orientale si trova comunemente nel quarto stomaco della gazzella delle Indie; quello occidentale nella pecora del Perù. *Dictionnaire... cit.*

TABELLA III.3

Anno	Destinazione	Merce	Quantità	Fatturato Totale
1684	Roma	*lapis* smeraldi, topazi, zaffiri, rubini	20 once	
		gomma ammoniaca	20 libbre	
		gomma lacca	30 libbre	
		olio di noce moscata, aloe *sucotino fine* (a), *scamoneom ordinario*, *fino* e *sopraffino*	44 libbre	
		marcarita d'argento (b)	20 libbre	f. 2481.2
		legno sandalo bianco	10 libbre	
		legno sandalo rosso	101 libbre	
		cannella *sopraffina*	188 libbre	
		zalza (c)	78 libbre	
1685	Roma	macis	25 libbre	f. 175.10
	Cremona	un *atlas* celeste		f. 110.3
1686	Roma	cera lacca rossa *da sigillare*	200 libbre	
		borace raffinata	100 libbre	
		indigo *senchere* (d)	84 libbre	
		colla *piscium*	10 libbre	f. 459
1687	Roma	litargilio *d'oro* (e)	1356 libbre	
		setole *da pennelli*	340 libbre	
		lacca muffa	190 libbre	f. 562.10
		indigo *Bargello cerques*	50 libbre	
		cera lacca nera	25 libbre	
1688	Roma	lacca muffa	270 libbre	
		indigo *cerchere*	100 libbre	f. 398.4
		cera lacca nera	20 libbre	

→

Anno	Destinazione	Merce	Quantità	Faturato Totale
1690	Roma	cacao	500 libbre	
		borace raffinata	50 libbre	
		cera rossa *da sigillare*	80 libbre	
		colla di pesce	50 libbre	f. 1524.8
		zibetto *vergine*	40 once	
		muschio *in vesica*	6 once	
		penne da scrivere *grosse*	10 milliari	

(a) = *aloe socoltrino*, dell'isola di Socotra. Francesco Balducci Pegolotti, *La pratica... cit.*, p. 412.
(b) = *marcassita argentea*, antico nome dato al bismuto. *Dictionnaire... cit.*
(c) = salsa parilla. Cfr. J. Denucé, *Koopmansleerboeken... cit.*, p. 202.
(d) = *circhees*, una qualità di indaco. Cfr. J. Denucé, *Koopmansleerboeken... cit.*, p. 75.
(e) = litargirio: ossido di piombo che si ottiene per ossidazione del piombo all'aria o come prodotto secondario della coppellazione del piombo argentife ro. Il *l. d'oro* si distingue dal *l. d'argento* per il suo colore giallo-arancio, dovuto alla piccola quantità di minio in esso contenuto. Viene usato in farmacia e nella industria chimica per la preparazione di sali di piombo e del minio e per rendere essiccativi oli e grassi, e nell'industria ceramica e vetraria, combinato con vernici e colori vetrificabili. Cfr. *Dictionnaire... cit.*

TABELLA III.4

Merci spedite a Genova dalla ditta Burlamacchi di Amsterdam
(1680-1682)

Anno	Destinazione	Merce	Quantità	Fatturato Totale
1680	Genova	*ossa* di balena	2415 libbre	
		cannella	454 libbre	f. 2747.14
1681	Genova	144 *para* di vacchette	1976 libbre	f. 1187.1
1682	Milano	mastice bianco *granito*	50 libbre	
		rabarbaro fine, spermaceti, spicanardi *nuovo*, turbit (a)	31 libbre	
		sandalo *citrino*	40 libbre	
		meciocana (b)	20 libbre	
		marcarita d'argento	50 libbre	
		garoffani fini	20 libbre	f. 547
		noce moscata	30 libbre	
		un panno bianco finissimo		

(a) Turbitti: pianta delle convolvulacee (*convolvulus Turpethum*) la cui radice é purgativa. C. Battisti, *cit.*

(b) = mecioacàn: radice di una Convolvulacea messicana (*Mechoacanna officinarum*) che, disseccata, era usata, per le blande proprietà purgative, nella farmacopea dei secoli XVI e XVII. *Grande Dizionario... cit.*

Durante la sfavorevole congiuntura del Seicento i mercati esteri dell'Europa settentrionale e soprattutto centro-orientale rappresentavano per l'economia italiana uno sbocco importante per le sue manifatture di lusso e, sebbene, con guadagni diversi, per i suoi *zuidvruchten*, i frutti mediterranei. Ma se la feudalità e la corte polacca costituivano la domanda ristretta di un'élite sociale che poteva però permettersi di pagare care le sue ordinazioni, in primo luogo i costosissimi tessuti di seta,[69] l'Olanda non fu mai un paese in cui i consumi di lusso ebbero un vasto mercato. Da una parte a causa della religione calvinista, che proponeva un ideale di vita parca, dall'altra perché si trattava di una borghesia operosa che, proprio perché legata alle speculazioni finanziarie, all' attività armatoriale, alla cantieristica e al commercio, fu sempre prudente e accorta nelle scelte economiche[70] come in quelle voluttuarie.

Questo spiegherebbe come mai il commercio con la Polonia fosse orientato quasi unicamente nel senso dell'importazione dall'Italia, mentre quello con l'Olanda, tranne, oltre le già citate merci, alcune quantità di seta, (importata peraltro per essere lavorata e riesportata sotto forma di tessuto), era diretto pressoché esclusivamente da Amsterdam verso l'Italia. Nel XVIIo secolo Amsterdam è il deposito di merci provenienti da tutto il mondo, capitale del credito per i mercanti dell'Europa intera e centro di quel commercio di commissione che, di volta in volta nel corso dei secoli, si sviluppa nei centri dell'economia-mondo. Non altrettanto possiamo dire delle città della Polonia.

La presenza di mercanti italiani ad Amsterdam[71] deve essere considerata, ci sembra, nell'ambito di quel più vasto fenomeno, di origine medievale, che vide la classe imprenditoriale italiana affermarsi in tutte le piazze che furono tappe dell'evoluzione della vita economica, oltre che sociale e culturale, dell'Europa.[72]

69. V. A. Manikowski, *Les soieries...*

70. V. P. W. Klein, *The dutch...*

71. V. A. Bicci, *Mercanti italiani in Amsterdam: Beniamino Burlamacchi*, "Civico Istituto Colombiano", Genova 1981, pp. 463-501.

72. A questo proposito V. G. Morandi, "Per una storia degli Italiani fuori

Coloro che avevano "negozi di seta" nelle città dell'Europa centro-orientale dovettero in gran parte le loro fortune al fatto che l'industria tessile italiana, nella congiuntura sfavorevole, puntò su una produzione di alta qualità che poteva avere sbocchi, più che sui mercati tradizionali, soprattutto nelle classi più ricche e nella nobilità della Germania e della Polonia.[73]

Sulla base di queste considerazioni abbiamo tracciato una mappa degli interessi commerciali delle ditte Saminiati e Mansi di Livorno e della ditta Burlamacchi di Amsterdam. Per le prime due non si tratta di fatture per affari effettivamente realizzati, ma di note desunte rispettivamente dalla corrispondenza commerciale e dal *Libro di ragguagli di pesi, misure e monete di diverse piazze*. Questi dati non sono sufficienti a valutare gli utili delle compagnie, né a delineare l'area degli acquisti e delle vendite, tuttavia definiscono lo spazio nazionale ed internazionale dei traffici e sono pur sempre indicativi, ci pare, della tipologia e degli interessi delle compagnie di Livorno in rapporto con l'Olanda.

Un uomo è un insieme di relazioni ed un mercante é il risultato delle relazioni finanziarie, commerciali e sociali che intrattiene con i suoi corrispondenti, i suoi commissionari, i suoi clienti, i suoi debitori e i suoi creditori. Ora tutto ciò, che chiameremo la *geografia di un mercante*, può essere delineato anche dall'esame dei centri con i quali un'azienda é in rapporto.[74]

Livorno é lo scalo di tutte queste ditte lucchesi. Il porto di Lucca, Viareggio, sebbene attivo nei primi decenni del Seicento, non poteva

---

d'Italia. A proposito di alcune note di Antonio Gramsci", *Rivista Storica Italiana*, LXI (1949) 379-384.

73. Oltre i già citati lavori di A. Manikowski e di D. Quirini-Poplawska si vedano, per gli scambi con l'Europa centro-orientale, H. Obuchowska-Pysiowa, "Trade between Cracow and Italy from the Customs-House Registers of 1604", *The Journal of European Economic History*, 9/3 (Winter 1980) 633-653; F. Saba, "Lettres, marchandises et crédit entre Florence et la Pologne, d'après les archives d'une grande firme florentine: les Saminiati (1633-1655)", *Actes du colloque Franco-Polonais d'Histoire*, Nice-Antibes 6-9 novembre 1980, pp. 105-115; e il recentissimo *Traffici e uomini d'affari in Polonia*... di R. Mazzei. Per la Germania si veda H. Kellenbenz, "Le déclin de Venise et les relations économiques de Venise avec les marchés au Nord des Alpes", in *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Venezia-Roma 1961, pp. 108-183.

74. Cfr. F. Braudel, *Civilisation*..., II, p. 171 dell'ediz. italiana.

soddisfare appieno le esigenze del commercio internazionale in cui era impegnata la città, che ritroviamo con i suoi mercanti sempre in primo piano nelle più importanti attività del secolo: nell'importazione dei cuoi dalla Russia come nel commercio della seta siciliana,[75] nelle commissioni di grano dalla Sicilia[76] e di quello del Nord.[77]

La ditta Saminiati, che nel corso del secolo diciassettesimo ha filiali anche a Firenze e Venezia, ha un'area vastissima di corrispondenti in tutta l'Europa (v. carta n. 1), da Smirne a Lisbona, da Amburgo al Cairo, e presenta una rete essenzialmente mediterranea in cui occupano un posto importante anche i centri minori dell'Italia centro-settentrionale. Un rilievo notevole hanno anche le città dell'Europa centro-orientale (Graz, Vienna, Cracovia, Varsavia, Jaroslaw, Praga) dove i mercanti italiani, o i loro corrispondenti, dirigevano il commercio dei panni di seta.

Nel *Libro di ragguagli* di Raffaello Mansi quasi la metà delle città indicate non appartengono alla Penisola e tra queste la totalità, o quasi, si trova nell'Europa centro-settentrionale. La presenza dei centri ove si svolgono le fiere più importanti, Lione, Lipsia, Bolzano, Francoforte, Norimberga, Namburgo, indica quale fosse il rilievo degli interessi di questa ditta fortemente proiettata verso l'Europa centrale (v. carta n. 2).

Inoltre le modalità di pagamento delle lettere di cambio nelle piazze di Livorno, Venezia e Lione, cui sono dedicate alcune pagine del manoscritto, e l'insieme delle annotazioni sulle negoziazioni in lettere di cambio, appaiono come la rappresentazione finanziaria di una concreta attività mercantile di cui i lucchesi, ancora nel '600, sono protagonisti: "*Un fait est cependant général: les soies, Livourne, le Nord européen, sont des vedettes de la seconde moitié du XVIIe siècle*".[78]

La carta n. 3 rappresenta l'area commerciale della ditta Burlamacchi e l'insieme degli affari realizzati da questa compagnia tra il 1680 e il 1690, ad Amsterdam.

Gli orizzonti mercantili innanzitutto sono extraeuropei. Da Amsterdam a Batavia, da Arcangelo a Curaçao, quest'ultimo, tra l'altro,

75. V.: M. Aymard, *Commerce*..., pp. 621-622.
76. V.: F. Braudel - R. Romano, *Navires*..., p. 32.
77. V.: E. Grendi, *I Nordici*..., p. 29.
78. J. G. Da Silva, *Banque*..., p. 109.

centro (con Parigi e Roma) con il quale il nostro conta il maggior numero di affari. Roma, Parigi e Curaçao; come dire la corte pontificia, quella di Luigi XIV e le colonie olandesi, che costituivano un importante mercato di consumi per la madrepatria: vino francese, cognac, birra, tessuti di seta, porcellane di Delft, pizzi ecc., ivi compresi i tessuti indiani della V.O.C. Se poi consideriamo nel loro insieme le città con le quali la Compagnia é in rapporto, oltre la metà di esse si trova nell'Europa centrale (Germania, Svizzera, Austria) e un posto importante é occupato dall'Italia.

Mentre gli interessi italiani, come abbiamo visto, tendono a spostarsi verso nord e soprattutto verso est, l'attività commerciale olandese ha un raggio mondiale. Da una parte dunque sembra che il ruolo delle potenze mediterranee sia in declino nei traffici mediterranei,[79] ma dalla altra l'Italia resta un mercato importante per un'economia dominata dal nord, come quella di Amsterdam.

Amsterdam, città straniera di maggior spicco nella corrispondenza commerciale dei Saminiati, é anche la prima in ordine di importanza nel *Libro di Ragguagli*, che, sebbene organizzato in ordine alfabetico, la situa prima di Amburgo e prima assoluta. Essa torna nella pagine del manoscritto attraverso le notizie mercantili inviate da Cesare Sardi e Paolo Parenzi da quella città; di Amsterdam sono via via indicati i cambi con gli altri centri ed é la sola città straniera, insieme con Londra, di cui siano prese in esame le modalità di pagamento delle lettere di cambio in Livorno.

Sebbene, come è stato osservato, si possa parlare con difficoltà di *stato* a proposito delle Sette Province Unite,[80] fu proprio Amsterdam a consolidarne l'egemonia sull'Europa e sul mondo nel secolo decimosettimo. E l'interesse rivolto a questa città dai numerosi imprenditori italiani ivi residenti e da quelli in Italia, pur senza che ci sia possibile valutare l'entità degli investimenti di capitali italiani ad Amsterdam,[81]

79. V.: U. Tucci, "Liaisons commerciales et mouvement de navires entre Méditerranée orientale et occidentale (XVe-XIXe siècles)", in questo Convegno.

80. Cfr. P. W. Klein, "Dutch capitalism and the European world-economy", in *Dutch Capitalism*..., ed anche E. O. G. Haitsma Mulier, "The nature of seventeenth Century Republicanism in the United Provinces: Dutch or European?, European University Institute, *The creation and diffusion of political Languages in early Modern Europe*, Florence 28-30 september 1983.

81. Cfr. *Dutch Capitalism*..., p. 208.

é la manifestazione più chiara dell'*osservatorio* mondiale rappresentato nel Seicento da questa città.

La navigazione verso l'Italia

Le navi olandesi non giungevano solo nei porti più importanti della penisola, come Venezia, Genova, Livorno e Napoli,[82] ma anche ad Ancona, Cesenatico, Goro, Porto Maurizio,[83] Sestri Levante, La Spezia, Civitavecchia, Viareggio,[84] dove, nel 1620, sette padroni di nave fiamminghi chiedevano un console,[85] e Portoferraio, che gli olandesi progettavano di acquistare per farne *il loro porto* nel Mediterraneo.[86]

Per le navi in arrivo e in partenza da Amsterdam per il Mediterraneo, Texel e Vlie, al nord dell'Olanda, rappresentavano uno scalo obbligato poiché il porto di Amsterdam era piuttosto difficoltoso. Una sosta nello Zvidensee era necessaria per alleggerire la nave in modo da diminuire il pescaggio, prima dell'ingresso nel porto, o, in attesa di venti favorevoli, per prendere il largo.

Il viaggio verso l'Italia durava da cinque a dodici settimane[87] e le navi partivano in tutte le stagioni, anche in autunno inoltrato e durante l'inverno nonostante i maggiori rischi e le relative ripercussioni sui costi.[88] Nell'inverno del 1681 un convoglio di navi olandesi restarono *inchiodate nel gelo* nelle acque dello Zuiderzee.[89] Il 26 gennaio 1682,

---

82. Per Napoli v. A. Bicci, *Mercanti...*, p. 486.

83. Archivio di Stato di Imperia, *Archivio dell'Ufficio di Sanità di Porto Maurizio* — "Libro degli esami dei vascelli 1656-1691"; il 25 giugno 1682 giunge alla Marina la nave nominata *Tre fratelli*, proveniente da Marsiglia, capitano *Martin Clais*, d'Amsterdam.

84. Cfr. S. Hart, *De Italie-vaart...*, pp. 53-55 e G.A.A., *P.A.1.*, n. 6.

85. R. Mazzei, *La società...*, p. 96.

86. K. Heeringa, *Bronnen...*, II, p. 122, n. 2. A. Mc Cormick e H. Van Veen, dell'Istituto Interuniversitario Olandese di Firenze, stanno compiendo una ricerca dei documenti relativi a questo episodio.

87. S. Hart, *De Italie-vaart...*, p. 49. Questi dati non si discostano troppo da quelli di F. Braudel - R. Romano, *Navires...*, p. 72.

88. Un corrispondente genovese scriveva nel novembre 1682: "...ma per che in tempo di inverno non risolvo correre risigo per mare, suspendo le commissioni di quelli generi a primavera, mentre a quel tempo li pretii saranno dolci...". G.A.A., *P.A.1.*, 552.

89. Cfr. lettera di A. Mariani e G. Egidi dell' 8 febbraio 1681. A proposito del ghiaccio nell'inverno olandese P. P. Celesia scriveva da Leyden il 15 febbraio 1755: "Abbiamo il ghiaccio sui fiumi e sui più gran canali della profondità di 18 pollici, ed

in una inondazione che colpì i Paesi Bassi, secondo un contemporaneo, che forse esagerava, perirono ad Amsterdam e nei suoi dintorni, oltre *45.000 persone, 100.000 capi di bestiame* e andarono "*perduti molti vascelli in quel sicurissimo porto per essersi tra di loro furiosamente urtati e spezzati*".[90]

Nel settembre 1680 sono pronte per partire da Rotterdam la nave *S. Lorenzo*, del capitano Andrea Struys; la nave *Costantinopoli*, del capitano Dirck Shaep; la *Jacoba* del capitano Andrians Royer Blanckers. Le prime due sono dirette a Livorno, la terza a Francesco Bovone a Genova, che venderà, per conto del Burlamacchi due botti di *ossa di balena*. Il Burlamacchi annota, qualche tempo dopo, il suo conto dei fanoni venduti in tre partite: "...*1681 a 12 agosto gerendeert...f. 514*" e ancora: "...*questa nave* (la Jacoba) *capitò sola a Genova a febraro et il convoy di Rotterdam con altre cinque navi fra quale il S. Lorenzo restorno per burasca vicino l'isola di Maiorca.*[91]

Il rischio di imbattersi in pirati e corsari diminuiva con la navigazione in convoglio, con scorta di navi armate, la cui presenza é una delle preoccupazioni costanti dei corrispondenti italiani che si raccomandano di inviare le merci col *primo convoglio* e chiedono con insistenza che le navi non viaggino isolate.[92] Questo anche allo scopo di proteggersi dal comportamento doloso dei capitani.[93]

Un esempio a questo proposito ci é fornito dalle vicende della

---

il lago di Haarlem et l'Ij di Amsterdam sono divenuti luoghi di passeggio." S. Rotta, "L'Illuminismo a Genova: lettere di P. P. Celesia a F. Galiani", *Miscellanea Ligure*, anno III, N. 2, t. I, p. 162.

90. *Relatione delli grandissimi danni causati ne' Paesi Bassi dall'inondatione del Mare alli* 26 *Gennaro 1682*, in Roma ed in Messina nella Stamperia di Vincenzo de Amico, per Matteo la Rocca, s.d.

91. G.A.A., *P.A. 1.*, n. 9, p. 22.

92. Nella seconda metà del seicento anche la Repubblica di Genova fece costruire in Olanda delle navi da guerra come scorta di navi mercantili. Cfr. G. C. Calcagno, "La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento", *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XVo e XVIIo secolo*, Genova 1973, II, p. 289.

93. A proposito di ciò scrive un corrispondente genovese: "...et al risigo che si corre et oltre ciò cotesti convoij o sia li comandanti e capitani delle navi sono mercadanti e fanno il loro negotio ora in Lisbona, ora in Cadice, Alicante e da per tutto fanno scala, dove vi sogiornano un'eternità di tempo senza avere riguardo al notabile pregiuditio che causano alli proprietari delle mercantie che conducono...". G.A.A., *P.A. 1.*, n. 560, lettera del 28 febbraio 1682.

nave del *Capitano Carlone* e della nave *Misericordia* naufragate al largo di S. Remo nel 1681. Nell'ottobre 1681 Carlo Domenico Bichi di Genova segnala con dovizia di particolari il naufragio della nave del *Capitano Carlone*, già documentata a Genova nel 1678 per il trasporto di tabacco a Palermo per conto del genovese Francesco Maria Viganego.[94] Questa nave, dopo aver scaricato a Marsiglia, ripartì per Genova e naufragò con molte mercanzie. Qualche tempo dopo, nel gennaio 1682, il capitano é introvabile e il Bichi scrive che "...*molti qui procurano provare la sua furbaria*". Nel maggio dello stesso anno questo capitano sarà assolto per la vicenda del naufragio.

Meno fortunata fu la sorte del capitano Alberto Compano, pronto a partire da Texel per Livorno con la nave *Misericordia* nel maggio 1681, ma in realtà salpato il primo luglio. Questa nave avrebbe dovuto viaggiare *adrittura per l'Italia*, ma dovette fermarsi in altri porti se ancora nel settembre successivo, a Livorno, si dubitava che fosse mai partita dall'Olanda.

Finalmente, "*fatta la sua purga in Marsilia*", se ne partì per Genova, per poi proseguire il viaggio per Livorno, ma restò "*naufragata in vista di S. Remo X miglia in mare*". Tutto l'equipaggio si salvò, ma non si potè recuperare nulla delle mercanzie fra cui, con gran disappunto del corrispondente, "*l'osso di balena... morato, grosso e di buona lunghezza*", così ambito sulla piazza di Livorno: "...*e con la perdita della nave Misericordia l'osso balena prenderà favore tanto più per non vi esser che poca quantità del buono, essendo la maggior parte corto e bianco.*"[95] Il naufragio, avvenuto in un'epoca di calma, senza che vi fosse notizia di burrasca alcuna, colpì non poco i mercanti di Livorno che avevano i loro interessi sulla nave, molti dei quali, non avendo assicurato, si trovavano in brutte acque. Qualche tempo dopo il mistero si svela: dalla testimonianza dei marinai risulta che il naufragio era doloso e che alcune merci erano state trafugate dal capitano stesso, ora nel carcere di Genova.

I corrispondenti lamentano nelle loro lettere che il Burlamacchi non abbia eseguito il loro ordine di caricare le merci su una nave scortata da convoglio, la *S. Anna*, da tempo giunta *in salvamento* a Livorno. Ma mentre i Lodetti, che non intendono spartire il danno con il loro

---

94. Archivio di Stato di Genova, *Carati del Mare*, n. 1812.
95. G.A.A., *P.A. 1.*, n. 572, lettera del 13 ottobre 1681.

commissionario di Amsterdam, gli addossano tutta la responsabilità dell'accaduto, Egidi non si scompone: la botte di merci era stata assicurata da Isaia Flournoijs di Amsterdam, socio d'affari del Burlamacchi.[96] Su un valore complessivo delle merci di fiorini 1750 era stata pagata una assicurazione del 5%, cioé circa 87 fiorini. L'Egidi chiede quindi al Burlamacchi di ritirare il premio dall'assicuratore che, nel frattempo, per rifarsi del danno, cercherà di recuperare le merci trafugate dal capitano della nave.

Poco dopo, nel mese di novembre, Giuseppe Egidi ordina nuovamente al Burlamacchi le merci perdute nel naufragio, pregandolo, questa volta, che i frammenti di smeraldi e zaffiri, le perle e il legno aloe siano accomodati *dentro il fardo di cannella nel mezzo, che non possano uscire.* Possiamo attribuire questa preoccupazione al fatto che l'Egidi voglia impedire al capitano di venire a conoscenza della presenza dei preziosi? O forse al tentativo di sfuggire alla dogana, grazie all'imballaggio?

L'assicurazione

I dati relativi alle rotte da Amsterdam per il Mediterraneo[97] confermano la dipendenza della percentuale assicurativa dal rischio di assalti armati nel *mare interno.* Nel 1615, all'*apogeo assoluto dell'insicurezza marittima nel Mediterraneo*[98] i valori della assicurazione per le navi olandesi in partenza da Arcangelo a destinazione dei porti italiani sono i seguenti: 8% per Genova e Livorno; 9% per Venezia. In questi anni Venezia é in guerra con gli Asburgo d'Austria per via degli Uscocchi, che esercitano la pirateria nell'alto Adriatico (1615-1617). Ma, benché si tratti anche dell'epoca della guerra tra Svezia e Russia (1614-1617), conclusasi con la pace di Stolbovo, la responsabilità di queste percentuali dovrebbe essere attribuita a quella complessa confluenza di corsa turca e cristiana in cui venne a trovarsi il Mediterraneo all'indomani della battaglia di Lepanto e che comincerà a diminuire intorno al 1680.

Due ordini di motivi ci confortano in questa ipotesi. Il primo é il seguente: circa cinquanta anni più tardi i valori dell'assicurazione per

96. V. A. Bicci, *Mercanti...*, p. 487.

97. In questo paragrafo i dati relativi alle rotte da Amsterdam all'Italia e a Smirne sono desunti da *P.A. 1.* n. 6 e n. 9; quelli relativi ad Arcangelo da S. Hart, *Geschrift...*, p. 301.

98. Cfr. M. Fontenay, "L'Empire Ottoman et le risque corsaire au XVIIe siècle" in questo Convegno.

Venezia sono pressoché immutati. Nel settembre 1663 250 libbre di chiodi di garofano da Amsterdam sono assicurate al 9%; nel maggio 1664 7 balle con 2980 libbre di pepe, per la stessa rotta, sono assicurate all' 8%. Sono gli anni della guerra di Candia (1645-1669) tra la Repubblica di Venezia e la Sublime Porta e questo appare tanto più chiaro se ci spostiamo verso il Mediterraneo orientale: nel maggio 1663, per una balla con 381 libbre di pepe e un sacco di cocciniglia di 93 libbre, da Amsterdam a Smirne, é pagata un'assicurazione del 13%. Nel gennaio 1666, per la rotta inversa, per un fagotto e due balle *fil di capra* é indicato un premio del 15%.

La seconda conferma ci viene dal confronto con i dati relativi alla rotta Arcangelo/Amsterdam nel 1663: solo il 4%, cioé meno della metà per un percorso certamente non inferiore in termini di miglia,[99] ma che, se si eccettuano i ghiacci, non presenta particolari rischi.

L'impressione che si ricava dall'esame dell'attività della ditta Burlamacchi tra il 1680 e il 1690 e dalla corrispondenza dei mercanti italiani é che essi, se possono, non assicurano le loro merci e assicurano in vero molto raramente, solo se vi é un pericolo realmente esistente.[100] Il rischio più comune era rappresentato dal fatto che le merci non giungessero in tempo e con regolarità al cliente, che la rotta fosse mutata, che la nave si arrestasse o scaricasse le merci in un altro porto da quello di destinazione.

Dopo la fine della guerra di Candia si registra nel Mediterraneo un aumento dell'attività dei corsari sino al 1680.[101] Dopo questa data

99. Sulla scarsa incidenza della distanza sui tassi dell'assicurazione v. A. Tenenti, "Assicurazioni genovesi tra Atlantico e Mediterraneo nel decennio 1564-1572", *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, 1978, II, pp. 9-36.

100. L'assicurazione non era una pratica diffusa nei Paesi Bassi, soprattutto in tempo di pace. Nella prima metà del seicento, sull'intero commercio di importazione e di esportazione, é stato calcolato che solo l' 1% della navigazione e il 10% delle merci trasportate fosse assicurato. V. V. Barbour, "Marine Risks and Insurance in the Seventeenth Century", *Journal of Economic and Business History* I (1929) 587-589. Anche a Venezia, nel Cinquecento, essa non raggiungeva livelli altissimi. Cfr. U. Tucci, "Gli investimenti assicurativi a Venezia nella seconda metà del Cinquecento", *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, I, Toulouse 1973, pp. 633-643, riedito in U. Tucci, *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento Veneziano*, Bologna 1981, pp. 145-160.

101. Cfr. M. Fontenay, *L'Empire*...

sembra subentrare una situazione di relativa calma che ha riscontro anche nel calo dell'attività dei corsari francesi e spagnoli nei mari della Repubblica di Genova.[102] Non é un caso che i dati assicurativi di cui disponiamo per il decennio 1680-1690 siano relativi proprio agli anni 1680-1681 e che tra un anno e l'altro vi sia una diminuzione della percentuale assicurativa. Nel febbraio 1680 venti in 40/2 pezze tele *Renze* di Haarlem vengono spedite da Texel a Livorno con un'assicurazione del 9%, con la nave *Giulio Cesare* del capitano Elke Rijnders. Nel maggio dell'anno successivo, per un'analoga spedizione sulla nave *S. Anna* del capitano Gio. de Vogel, il premio per Livorno é di $5^1/_2$%.

Nel settembre 1680 una botte contenente 670 libbre *ossa di balena*, 4000 *penne da scrivere*, due *saglie scarlate* e *frammenti* di smeraldi e zaffiri é assicurata al $6^1/_2$% da Rotterdam a Livorno, per la compagnia *Ansaldi & Milanesi*. Infine, come abbiamo visto, il carico della nave *Misericordia* era stato assicurato nel maggio 1681 al 5%. Questi dati appaiono relativamente elevati se paragonati a quelli delle rotte Amsterdam/Arcangelo, 5% negli anni 1680-1681, e Amsterdam/Curaçao, 5% negli anni 1682/1683 e 6% nel 1684.

Le rotte terrestri

Nella seconda metà del XVIIo secolo buona parte del commercio tra Amsterdam e l'Italia veniva organizzato via terra anche con città portuali come Genova o con le quali gli scambi commerciali erano generalmente realizzati attraverso il porto di Livorno, come Ancona, Firenze, Bologna e Roma.

I trasporti terrestri avvenivano preferibilmente secondo due rotte prestabilite: quella dei Grigioni, che, attraverso Milano-Lindau, collegava Amsterdam con Genova e quella più orientale del Tirolo che, attraverso Verona-Bolzano, metteva in contatto l'Europa settentrionale con Livorno.[103] L'elemento unificante delle rotte terrestri é rappresentato dalla spedizione di tessuti di lana da Amsterdam verso l'Italia e di seta in direzione opposta, merci su cui si basano le informazioni

102. V.: C. Costantini, "Aspetti della politica navale genovese nel Seicento", *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XVo e XVIIo secolo*, Genova 1970, I, p. 214.

103. G. Giacchero, *Storia economica del Settecento Genovese*, Genova 1951, pp. 77-81.

scambiate tra i mercanti e su cui e costruito il modello della pubblicità delle ditte di speditori.

Sebbene l'attività dei trasporti terrestri dai Paesi Bassi all'Italia sia già nota per il secolo XVIo, solo più tardi queste imprese si perfezionano e si specializzano[104]: dispongono di carrettieri nelle città lungo le rotte, che lavorano per loro e cui viene pagato il nolo di tragitto in tragitto. A questo proposito ci restano alcune *memorie* mercantili, del penultimo quarto di secolo, compilate con notizie desunte dalla corrispondenza commerciale. Per gli anni 1686-1688 disponiamo invece di documenti a stampa ormai redatti per soddisfare esigenze di mercato più vaste e per informare i mercanti su costi, tempi e merci con dati meno suscettibili di variazioni di quelli relativi ai trasporti marittimi.

Le case di spedizione più importanti avevano sede nei centri che si trovano sui grandi assi dei traffici internazionali dell'Europa centrale e dell'Inghilterra: Basilea, Metz, Strasburgo, Lipsia, Amsterdam e Londra.

I vetturieri *Socin, Faesch & Richiner* di Basilea, librai e mercanti di carta,[105] consociati a *Jacques & Paul Bennelle* di Metz e *Abrahm Miville*, mercante e banchiere di Strasburgo,[106] la casa di *Daniel Chardon* e *Elia Turner* di Londra e di Lipsia, e quella di *Guglielmo & Ignazio van Bree* di 's Hertogenbosch, importanti fornitori di polvere da sparo a Colonia,[107] inviavano negli anni 1686, 1687, 1688, i loro "depliants" ai mercanti con i prezzi dei trasporti, la durata del percorso, le relative assicurazioni[108] e i nomi degli speditori cui rivolgersi nelle differenti città europee.

Queste case erano dirette in principio da mercanti che svolgevano contemporaneamente anche l'attività di assicuratore e speditore e si servivano di trasportatori che erano anch'essi mercanti: la loro corrispondenza rivela quest'effettiva disponibilità, offerta e richiesta, a servirsi

104. Cfr. W. Brulez, *L'exportation des Pays-Bas*...

105. A. Dietz, *Frankfurter*..., III, p. 109 e p. 134.

106. G. Livet, *L'Intendance d'Alsace sous Louis XIV, 1648-1715*, Paris 1956, p. 521 e p. 876.

107. S. Gramulla, "Wirtschaftsgeschichte Kölns im 17. Jahrundert", in *Zwei*..., p. 479.

108. Nel 1688 la casa Van Bree di s'Hertogenbosch indicava i seguenti premi per l'assicurazione via terra: da Amsterdam ai Paesi Bassi Spagnoli 4%; da Amsterdam a Francoforte 2½%, ad Augusta 4% e 6% per Venezia e Milano.

l'uno dell'altro come commissionari. I Faesch, i Socin, i Bennelle e i Miville sono presenti, con filiali e ditte consociate, fin dalla metà del secolo decimosettimo, ad Amsterdam, in Svizzera e in Alsazia con fortune e potere economico che costituiranno le basi della loro affermazione finanziaria nel secolo successivo.

Nel 1652 la città di Strasburgo lamentava che la rotta per Basilea non passasse da questa città e fosse deviata in una strada secondaria dalla casa di spedizioni *Albrecht & Hans Ludwig Faesch* di Amsterdam, che sosteneva che la tariffa della dogana di Strasburgo era troppo cara.[109] Il nome della casa *Jean-Rodolphe & Isaac Faesch* compare tra i fallimenti avvenuti ad Amsterdam nel 1721-1722 e attribuiti al *jeux des actions.*[110] Tra i corrispondenti del banchiere svizzero Jean-Henri Labhard a Parigi figurano nei primi decenni del settecento, oltre a Benoît Socin di Basilea, Jean Faesch di Basilea e Jean-Jacques Faesch di Amsterdam.[111]

I fratelli Bennelle, che avevano ottenuto dei privilegi da Francia, Lorena e Palatinato per il ristabilimento del transito delle merci provenienti da Inghilterra e Olanda per l'Italia e il Levante,[112] avevano una filiale della loro casa di spedizioni ad Amsterdam: la *Messieurs Benel et Compagnie d'Amsterdam.*[113] La famiglia Miville infine era una delle più influenti di Strasburgo e di Basilea nel campo del commercio, dell'industria e della magistratura.[114]

Si potrebbe concludere che anche i trasporti sono un'industria[115] che permette l'accumulazione di capitali, soprattutto se si tratta di trasporti a lunga distanza su rotte essenziali che presentano anche il vantaggio di essere più rapide e più sicure di un viaggio per mare. Un viaggio di otto settimane, nel 1664, da Milano ad Amsterdam, per via di terra, può sembrarci oggi un po' lungo. Ma pensiamo ai pericoli che incontrava la navigazione e alla situazione di guerra *generalizzata* in cui si trovava l'Europa durante il regno di Luigi XIV: forse comprenderemo meglio le ragioni che spingevano i mercanti ad affidare le

109. A. Dietz, *Frankfurter*..., III, p. 360.
110. H. Luthy, *La Banque*..., I, p. 348.
111. H. Luthy, *La Banque*..., II, p. 216.
112. G. Livet, *L'Intendance*..., p. 516.
113. A. M. Piuz, *Recherches sur le commerce de Genève au XVIIe siècle*, Genève 1964, p. 326.
114. H. Luthy, *La Banque*..., II, pp. 324-326.
115. V. F. Braudel, *Civilisation*..., II, p. 340 dell'ediz. italiana.

loro merci ai trasportatori. Mentre Genova era bombardata dalle cannonate del re di Francia un corrispondente del Burlamacchi scriveva da Livorno: "...*Già che il Signor Lorenzo Lazzarini di Roma ha ordinato li siano incaminate sue mercanzie per terra l'ha fatto con buon fine e per liberarsi dalli pericoli che possano sovrastarlo per mare, poiché si vede il mondo pieno di turbolenze.*[116]

116. Lettera del 31 luglio 1684 da Livorno.

OLGA CICANCI

FORMES D'ORGANISATION DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE DANS LE SUD-EST DE L'EUROPE AUX XVIIe ET XVIIIe SIÈCLES JUSQU'AU COMMENCEMENT DU XIXe SIÈCLE

Les recherches pratiquées notamment pendant ces dernières dizaines d'années sur des fonds d'archives concernant l'activité des marchands du Sud-Est de l'Europe ont rendu possible la rédaction d'un certain nombre d'ouvrages qui offrent une image d'ensemble, même si cette image de la manière dont s'organisait il y a quelques siècles le commerce dans cette partie du monde est encore loin de s'avérer complète. Chose naturelle, du reste, puisque des milliers et des milliers de documents à ce sujet sont encore inédits, les uns mentionnés par les divers catalogues, les autres n'étant même pas inventoriés. Tout en faisant la part de cette information incomplète, mais mettant à profit les conclusions de quelques spécialistes cités ci-après (avec une préférence marquée pour ceux ayant poursuivi des investigations d'archives), ainsi que les résultats d'une recherche personnelle, je me propose d'ébaucher en ce qui suit et dans les limites de l'espace disponible le tableau de certaines formes d'organisation de l'activité commerciale développée dans le Sud-Est de notre continent depuis le XVIIe siècle et jusqu'aux commencements du siècle dernier.

Dès le XVIe siècle, les documents parlent, et de plus en plus fréquemment, d'*associations* ou *compagnies* de marchands sud-est européens engagés dans le trafic de transit entre l'Orient et l'Europe centrale. Suivant B. Krekić,[1] de telles associations ou sociétés spécialisées dans le commerce avec le Levant sont attestées à Dubrovnik déjà vers le milieu du XIVe siècle. Les 57 sociétés de cette espèce existant à l'époque

1. B. Krekić, *Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen-Age*, Paris 1960, pp. 72-74.

et qui étaient appelées aussi "compagnies"[2] totalisaient 152 membres (dont 25 étrangers). Généralement, ces sociétés étaient constituées en vue d'un seul voyage aller-retour. Les deux ou trois partenaires associés à cet effet se partageaient les bénéfices tous frais déduits soit en parts égales, soit proportionnellement au capital investi. S'il y avait procès, les tribunaux de Dubrovnik intervenaient.

Cette pratique de l'association de deux ou trois marchands dans le but d'organiser un transport se retrouve également dans d'autres régions du Sud-Est européen. Citons à titre d'exemple les associations de ce genre dites aussi *fratrii* attestées en Transylvanie, en Valachie et en Turquie où plusieurs partenaires (surtout des Grecs) s'associaient pour former une *societas merces* afin d'organiser le transit des marchandises — comme en témoignent les sources pour l'année 1555.[3] Le fonctionnement de telles associations marchandes en Moldavie et en Valachie a été étudié par Lia Lehr. Ordinairement, les marchands qui les formaient étaient engagés dans un trafic de transit à terme limité. Ces associations se dénouaient dès que l'un des partenaires désirait se mettre à son propre compte. Dans les cas d'association, les partenaires mettaient ensemble leur argent et leurs marchandises, se partageant équitablement les pertes et les bénéfices. Quand l'un des partenaires jouissait de disponibilités plus larges, il pouvait fournir à l'association une quantité plus grande de marchandises qui étaient vendues avec le reste, leur propriétaire recevant la contre-valeur respective. Les litiges étaient portés devant le prévôt et les syndics de la corporation des marchands de la ville ou du bourg d'origine de l'une des parties.[4]

A partir du XVIIe siècle et au siècle suivant, les marchands des compagnies grecques de Sibiu et de Braşov s'associaient par deux ou trois tout au plus afin d'assurer de meilleures conditions au développement de leur activité,[5] surtout compte tenu du fait que leurs marchandises

---

2. *Ibid.*, p. 73.

3. L. Lehr, "Comerţul Ţării Româneşti şi Moldovei în a doua jumătate a secolului XVI şi prima jumatate a secolului XVII", *Studii şi materiale de istorie medie* IV (1960) 248-249; M. Dan, S. Goldenberg, "Regimul comercial al negustorilor balcano-levantini în Transilvania", *Apulum* 1 (1968); les auteurs traduisent l'expression "societates merces" par "association marchande".

4. L. Lehr, "Comerţul Ţarii Româneşti şi Moldovei în a doua jumătate a secolului XVII", *Studii. Revistă de istorie* I/1 (1968) 34-35.

5. Bibliothèque de l'Académie Roumaine (BAR), mss. gr. 978-979 et 1154;

venaient de l'Empire ottoman (non seulement de ses provinces européennes, mais aussi de ses possessions asiatiques). Parfois, les membres d'une telle association entreprenaient ensemble de longs voyages d'affaires, l'un s'occupant de procurer les marchandises requises, l'autre de s'en défaire dans les divers bourgs ou grandes foires. Les documents de la Compagnie de Sibiu mentionnent souvent de telles associations (συντροφίες), soit à propos des taxes payées (sous la rubrique respective figurant en plus du nom de la personne qui payait la mention "et son associé"), soit dans les comptes rendus des litiges jugés par le tribunal de la compagnie, qui faisaient état des noms des associés en procès.[6] Par ailleurs, la compagnie disposait de réglements fixant les rapports entre les divers associés et la punition qu'encourait le partenaire qui aurait transgressé la convention intervenue entre lui et son ou ses partenaires. Par exemple, le 5 mai 1663, l'assemblée des membres de la Compagnie de Sibiu décidait que le partenaire (σύντροφος) qui après s'être engagé à entreprendre un voyage avec son associé abandonne celui-ci, pour s'associer à une autre personne, dans un autre pays ou dans une autre ville, subirait une amende de 200 florins.[7]

En reconstituant, à partir des renseignements dispersés dans les différents registres et documents, le fonctionnement de cette sorte d'associations, on constate qu'il s'agissait de deux ou trois marchands qui réunissaient leurs capitaux (κεφάλαιο) pour se procurer certains articles. Comme nous l'avons déjà vu, d'habitude l'un s'occupait des achats et l'autre de la vente, dont le produit, une fois payées les taxes respectives et les éventuelles amendes, se partageait suivant les critères prévus à l'avance, chacun rentrant comme de juste dans son propre capital.

La compagnie de Braşov comportait, elle aussi, des "associations" du même genre et fonctionnant de la même manière.[8] Notons même que ces associations étaient de beaucoup plus nombreuses à Braşov.

Olga Cicanci, *Companiile greceşti din Transilvania şi comerţul european în anii 1636-1746*, Bucarest 1981, p. 74.

6. Olga Cicanci, *ibid.*, p. 54 et "Un codex inédit de la Compagnie de Sibiu", *Revue Roumaine d'Histoire* XX/4 (1981) 677.

7. BAR, ms. gr. 976, f. 82v.

8. BAR, fonds de l'Eglise grecque de la Trinité, Braşov, doss. MDCC-MDCCV; Archives de l'Etat, Braşov, Actes divers, paquet 9; O. Cicanci, *Companiile greceşti...*, p. 133.

L'une des règles en vigueur exigeait que les-dites "associations" soient annoncées par devers la compagnie. Les marchandises une fois écoulées, les partenaires retiraient leurs "capitaux" (κεφάλαιο), pour se partager ensuite équitablement les bénéfices et les pertes. Parfois l'un des marchands de la compagnie respective s'associait à quelque commerçant qui n'appartenait pas à la compagnie de Valachie.[9]

On ne saurait préciser si les associations de cette sorte entre marchands sont nées dans les Pays roumains ou si elles y ont été introduites par les commerçants étrangers. Mais il est tout à fait certain, par contre, que de telles associations assuraient une meilleure organisation du trafic des marchandises destinées à l'Europe centrale, tant pour ce qui était du transport même, qu'en ce qui concernait la vente. Or, ce genre de trafic représentait le trait caractéristique du commerce exercé par les marchands membres des compagnies susmentionnées, qui importaient des produits orientaux, procurés dans certains centres de l'Empire ottoman, chose impliquant de longs voyages. D'autre part, ce genre d'associations était coutumier aux marchands épirotes et macédoniens, comme c'était le cas de la plupart de ceux qui formaient les compagnies commerciales de Sibiu et de Braşov, marchands ayant des attaches avec le commerce vénitien. Et les documents portant sur l'économie des communautés grecques de Venise relèvent l'existence de telles associations entre marchands, surtout entre les marchands d'origine grecque — bien qu'on les trouve également attestées parmi les Roumains, les Turcs, les Ragusains et autres. Toutefois, ces documents ne nous apprennent pas la manière dont fonctionnaient les-dites associations, mais il y a quand même de fortes présomptions qu'elles n'aient guère présenté de différences par rapport à celles déjà mentionnées auparavant.[10] Il y a lieu de noter aussi que ces associations se sont perpétrées jusqu'au XIXe siècle, dans le cadre des compagnies marchandes ou des maisons de commerce, ainsi qu'au sein des communautés de commerçants épanouies dans les divers centres économiques de la zone concernée. Par exemple, les archives du marchand épirote Stavrou Ioannou, composées de 42 registres d'une activité commerciale développée à Ianina et à Vienne

9. L. Lehr, *Studii*, pp. 34-35.

10. K. D. Mertzios, *Μνημεῖα Μακεδονικῆς ἱστορίας*, Thessalonique 1947, chap. VI; V. Papahagi, *Contribuţii la istoria relaţiilar comerciale ale Munteniei cu Penensula Balcanică şi Veneţia in secolele al XVII lea şi al XVIII lea*, Bucarest 1933.

durant la période 1782-1837, comportent aussi plusieurs listes de marchands associés.[11] Les "états financiers" (μπιλάντον) dressés à Vienne pour les années 1794 et 1795 parlent de Stavrou Ioannou "avec ses associés", ainsi que d'autres marchands dont les associés résidaient à Pesta, Livourne, Smyrne, etc.[12]

Dans une vaste étude fondée sur les documents inédits de la maison de commerce vénitienne Tarontis-Théotokis, Panayiotis Michaïlaris nous offre une analyse approfondie du fonctionnement d'une telle association de la quatrième décade du XVIIIe siècle.[13] L'auteur de cette étude a retrouvé en Italie le texte de deux conventions intervenues entre la maison vénitienne Tarontis-Théotokis et celle des frères Giorgivalo d'Athènes, textes témoignant du fait que l'association des deux maisons visait une organisation meilleure et plus avantageuse du négoce de l'huile et des soieries, ce pourquoi elle mettait à profit les principes qui figuraient dans les "lettres d'association" (συμφωνητικὰ γράμματα), plus rudimentaires, dressées au courant du XVIIIe siècle. Autrement dit, les deux partenaires venaient chacun avec la moitié du capital nécessaire, les pertes et bénéfices étant partagés à égalité.[14] On peut, sans doute, multiplier les exemples en ce sens.[15] Pour ma part, il me semble évident que des sociétés ou associations de cette sorte ont dû fonctionner, à quelques exceptions près, de la même manière dès le début et jusqu'à la fin du XIXe siècle.

Une autre forme d'organisation du commerce dans le sud-est de l'Europe était celle représentée par la *compagnie commerciale*. Les toutes premières compagnies connues sont celles de Sibiu (Transylvanie) fondée en 1636, et de Braşov (toujours en Transylvanie), créée une

11. Cette archive fut présentée et quelques uns de ses documents publiées dans *Ἠπειρωτικὰ Χρονικὰ* 14 (1939).

12. *Ἠπειρωτικὰ χρονικὰ* 14 (1939) 146, 149.

13. P. Michaïlaris, «Ἡ ἐμπορικὴ ἑταιρικὴ συνεργασία τοῦ Βενετικοῦ οἴκου Ταρωνίτη-Θεοτόκη καὶ τῶν ἀδελφῶν Γ. καὶ Θ. Γεωργιβάλων (1732-1737) (ὁ ρόλος καὶ ἡ δράση τοῦ ἐμπορικοῦ πράκτορα Δημ. Χαμόδρακα)», *Μνήμων* 8 (1980-1982) 226-302.

14. *Ibid.*, p. 231. Les litiges intervenus par la suite entre les deux partenaires étaient jugés à Venise.

15. V. par exemple M. A. Kelinderi, «Τέσσαρες οἰκισμοὶ περὶ τὴν Σιάτισταν. Αἱ συντροφίαι τῶν πραγματευτῶν 1688-1790», *Μακεδονικὴ ζωή*, Thessalonique 1972, pp. 3-17.

quarantaine d'années plus tard, en 1678.[16] Ces deux compagnies grecques de Transylvanie réunissaient un nombre important de marchands et reposaient sur des privilèges princiers entérinés par les empereurs autrichiens. D'ailleurs, on retrouve ces mêmes traits caractéristiques chez d'autres compagnies marchandes d'Europe, les unes antérieures, les autres postérieures aux compagnies transylvaines. Mais il convient de relever les conditions particulières dans lesquelles étaient appelées à fonctionner ces deux compagnies grecques. Tout d'abord, leurs membres étaient des marchands grecs de l'Empire ottoman, donc sujets de la Porte jusqu'en 1746. Ensuite, Marie-Thérèse en fit des citoyens autrichiens. A l'époque de leur fondation, la Principauté de Transylvanie était vassale de la Porte, par conséquent, les compagnies de Sibiu et de Braşov —à la différence de leurs homologues occidentales— n'étaient pas fondées et protégées par l'administration du pays dont leurs membres étaient les sujets (l'Empire ottoman, en l'occurrence), mais par le prince de Transylvanie. Lorsque la Principauté sera annexée par l'Empire autrichien, les deux compagnies transylvaines jouiront d'une position particulière, bénéficiant des privilèges concédés par l'administration viennoise qui désirait voir se développer le commerce avec le Levant, malgré la guerre de l'Empire contre la Porte, dont les marchands respectifs étaient pourtant les ressortissants — les uns même après l'an 1746.

La plupart des membres des deux compagnies transylvaines étaient grecs, surtout originaires de l'Epire et de la Macédoine, mais aussi de toute une série d'autres centres sud-est européens ou micrasiates. Mais il y avait aussi des Roumains macédoniens (de Grèce, d'Albanie ou de Bulgarie), de même que des Roumains, Serbes, Bulgares, Albanais, Arméniens et Juifs. Sous le rapport juridique, les compagnies de Sibiu et de Braşov respectaient la législation en vigueur, tout en usant d'une

16. Ci-après sont cités seulement les ouvrages ayant trait à plusieurs aspects de l'activité développée par les deux compagnies: N. Iorga, *Acte romăneşti şi cîteva greceşti din archivele Companiei de comerţ oriental din Braşov*, Vălenii de Munte 1932; N. Camariano, "L'organisation de l'activité culturelle de la compagnie des marchands grecs de Sibiu", *Balcania* VI (1943) 201-241; C. Papacostea-Danielopolu, "L'organisation de la compagnie grecque de Braşov (1777-1850)", *Balkan Studies* 14 (1973) 313-327; idem, "La compagnie grecque de Braşov. La lutte pour la conservation de ses privilèges (1777-1850)", *RESEE* XII/1 (1974) 59-78; Olga Cicanci, *Companiile greceşti*...

procédure qui leur appartenait en propre[17] et qui était analogue à celle de leur lieu d'origine. Généralement un président "proestos" et six à douze jurés tenaient le double rôle d'organe directeur et de tribunal de la compagnie respective. Au point de vue commercial, ces compagnies étaient du type des sociétés réglementées, dont chaque membre trafiquait avec son propre capital, mais dans certaines limites imposées par la compagnie, qui fixait aussi un minimum des prix, la qualité de la marchandise, les limites de la concurrence, etc. De par leurs traits caractéristiques, ainsi que de par le contexte particulier dans lequel se développait leur activité, les compagnies grecques de Transylvanie disposaient d'une organisation *à part*, distincte des autres organismes marchands fonctionnant à l'époque en Europe et on ne saurait les assimiler en rien aux corporations marchandes.

Par ailleurs, j'estime que les compagnies de Sibiu et de Braşov ont dû servir de modèle à certaines associations marchandes appelées elles aussi "compagnies" et fondées au centre tout comme dans le sud-est de l'Europe vers la fin du XVIIe et surtout au XVIIIe siècle, sans toutefois se calquer sur l'organisation des compagnies transylvaines. Le fait découle sans doute aussi de ce que la conjoncture économique et politique avait changé, notamment après 1718.

Plusieurs études bien documentées traitent des raisons de la diaspora grecque de Hongrie,[18] qui attirent aussi l'attention sur un vaste fonds d'archives encore inédit. Chez O. Füves[19] tout un chapitre est consacré à l'organisation du commerce des Grecs qui s'étaient associés avec d'autres marchands balkaniques (roumains, bulgares, serbes). La compagnie (à propos de laquelle les points de vue sont divers) passe pour leur principale forme d'organisation. Selon Füves, la compagnie a commencé par être une forme d'association fondée sur une convention

17. Olga Cicanci, "Le statut juridique et les règlements de fonctionnement des compagnies grecques de Transylvanie (1636-1736). La compagnie de Sibiu", *RESEE* XIV/3 (1976) 477-497; "La compagnie de Braşov", *RESEE* XVII/2 (1979) 241-255.

18. A commencer avec Sp. Lambros, «Σελίδες ἐκ τῆς ἱστορίας τοῦ ἐν τῇ Οὐγγαρίᾳ καὶ Αὐστρίᾳ μακεδονικοῦ ἑλληνισμοῦ», *Νέος Ἑλληνομνήμων* 8 (1911); citons encore A. Horvath, «Ἐκπολιτιστικὴ δράση τῆς ἑλληνικῆς διασπορᾶς», *Νέα Ἑστία* 28 (1940) 926-931; A. Sonogyi, *Kunstdenkmäler der Griechischen Diasporen in Ungarn*, Thessalonique 1968; Ödön Füves, *Οἱ Ἕλληνες τῆς Οὐγγαρίας*, Thessalonique 1970.

19. *Op. cit.*, p. 19 et suiv.

(συμφωνία), principalement en vue d'assurer le transit des marchandises — ainsi qu'il appert de la convention des Grecs de Kecskemet datée de 1708. Les membres d'une telle compagnie étaient tenus de payer un impôt annuel, d'exercer un commerce libre dans la ville. Ils désignaient eux-mêmes leurs juge et jurés, appelés non seulement à rendre justice, mais aussi à percevoir les taxes et à examiner les demandes d'adhésion de nouveaux membres. Pour Füves, les réglements compris dans les registres de la compagnie au sujet du travail de son personnel auxiliaire rappelle les corporations artisanales. Il est regrettable que son analyse s'arrête là, tout en ajoutant qu'à partir de 1752 il y a eu des compagnies marchandes "organisées en corporations"(!), avec leur siège à Kecskemet, Gyöngyös, Egger, Miskolcz, Tokaj, Diószeg, Vilagasvar, Eszek, Pest, Upvidég. En citant A. Horvath, Füves pense qu'au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle en Hongrie il y avait 25 compagnies. Mais du fait qu'il ajoute qu'un marchand pouvait bien tenir deux boutiques dans la même ville, chacune de ces boutiques tenant d'une autre compagnie, nous retirons l'impression que, de même que dans le cas des villes de Transylvanie, il n'y avait point de compagnie proprement dite dans les vingt-cinq localités mentionnées par Füves, mais seulement des filiales d'un nombre plus réduit de compagnies différentes.

Toujours selon O. Füves, après 1769 on constate l'apparition d'une nouvelle forme de compagnie dite "société par actions" (μετοχική ἑταιρεία). Celle-ci se composait de deux ou trois marchands (*consocii*), dont l'un était nécessairement sujet hongrois, ce qui lui permettait de développer librement son activité à travers le pays, cependant qu'un autre était sujet turc, d'où la possibilité d'y faire venir des marchandises de l'Empire ottoman en ne payant que 33% de la taxe imposée. Souvent ces "sociétés par actions" s'organisaient au sein d'une seule et même famille. Pour ma part, je pense qu'il s'agit de ces associations généralement connues annonçant les maisons de commerce de l'époque moderne. D'ailleurs, O. Füves affirme dans ses conclusions que les compagnies grecques ne présentaient pas toujours la même forme d'organisation, passant par différents degrés de développement, les simples associations d'entr'aide se métamorphosant au fil des ans en compagnies revêtant des caractères de corporation.[20]

20. *Ibid.*, p. 21.

Il va sans dire que la naissance des compagnies au XVIIe siècle et leur prolifération au siècle suivant dans les provinces sud-orientales de l'Empire des Habsbourg se rattache aussi à la politique mercantile de la cour viennoise, qui entendait s'assurer la position sur le marché oriental. Malheureusement, faute de recherches d'archives très poussées en ce sens et absolument nécessaires, on a trop peu écrit au sujet de ces compagnies. Si D. I. Popovici note l'existence de quelques compagnies marchandes gréco-serbes aux XVIIe et XVIIIe siècles, qu'il présente comme des organismes créés par les commerçants soigneux de leurs propres intérêts, cette définition ne saurait nous éclairer suffisamment en ce qui les concerne. Sa conclusion fournit néanmoins certains détails, à savoir que les compagnies commerciales de Hongrie et du Banat se choisissaient un conseil de 6 à 8 membres, avec un "judex" à leur tête; c'était ce conseil qui représentait la compagnie devant l'administration; il lui incombait de réunir les taxes, de procéder au recensement des membres de la compagnie et de se porter garant, dans certains cas, pour eux.[21] De son côté, Cornelia Danielopolu a étudié la compagnie gréco-bulgare fonctionnant en Olténie du temps de l'annexion autrichienne (1718-1738), compagnie jouissant de certains privilèges accordés par l'administration autrichienne et qui comptait aussi bon nombre de marchands roumains.[22] Là encore la pénurie de l'information entrave la recherche, car les documents dépouillés ne permettent pas d'obtenir de précisions sur le fonctionnement de cette compagnie, dont il est seulement dit qu'elle disposait de ces propres statuts, ainsi que d'un régime privilégié.

Les compagnies orientales de Trieste, fondée en 1714, et de Vienne, fondée en 1719, comptaient aussi des marchands grecs, serbes et bulgares.[23] Tout en mentionnant le but de la Compagnie orientale de Trieste —appelée à concentrer le commerce avec l'Empire ottoman et à évincer la concurrence des sujets turcs sur le marché du Levant— Ioan Moga ne donne pas de détails en ce qui concerne la structure de cette

21. D. I. Popovici, *Aromânii ca negustori în sec. XVII-XVIII în Serbia şi Austro-Ungaria*, Bucarest 1934, p. 91.

22. C. Papacostea-Danielopolu, "Le régime privilégié des marchands bulgares et grecs en Olténie pendant l'occupation autrichienne", *RESEE* IV/3-4 (1966) 475-490.

23. I. Moga, "Politica economică austriacă şi comerţul Transilvaniei în veacul XVIII", *Anuarul Institutului de Istorie Naţională* VIII (1936-1938).

compagnie.[24] Mais à cette occasion, l'auteur cite aussi une compagnie serbo-grecque au Banat (XVIIIe siècle), spécialisée dans le commerce de détail, sans nous apporter d'autres précisions à cet égard.[25] On connaît aussi l'existence d'une compagnie arménienne à Gherla (Transylvanie), fondée en 1703,[26] sans qu'on dispose de données en ce qui concerne son organisation ou son fonctionnement.

A l'époque qui nous occupe, *la maison de commerce*, dont il a été déjà question, représentait une forme d'organisation moderne de l'activité commerciale. Elle était née soit des anciennes associations marchandes, soit d'une meilleure organisation de l'activité commerciale au sein d'une même famille. Mais ce sera seulement vers la fin du XVIIIe siècle et au commencement du XIXe siècle que la maison de commerce deviendra une société marchande consolidée et généralement intégrée dans le commerce international. J'ai déjà mentionné la maison vénitienne Tarontis-Théotokis,[27] avec ses filiales d'Athènes et de Smyrne. Spécialisée surtout dans le commerce de l'huile et des soieries, elle vendait ses marchandises dans les villes grecques et italiennes,[28] mais aussi à Smyrne et Constantinople ou Chios, tout en ayant, par ailleurs, d'étroites relations avec les marchands français.

Une autre maison de commerce réputée était celle de la famille Stamou de Metzovo, dont le siège en 1714-1876 était à Bucarest. Ceci explique la richesse de son fonds d'archives, comptant environ huit mille documents, conservés aux Archives d'Etat de Bucarest.[29] Cette maison avait des correspondants, à part Ioannis Stamou et ses frères, maints autres marchands, qui la représentaient à Bucarest, Iaşi, Constantinople, Serres, Vienne, Moscou et, comme de juste, à Metzovo même, ainsi qu'à Ianina.[30] Outre les marchandises que ses caravanes

24. *Idem*. En 1775 était fondée la compagnie privilégiée de Timişoara (la compagnie du Banat), réunissant des marchands grecs, autrichiens et juifs qui détenaient le monopole du commerce avec l'Adriatique (idem).

25. *Ibid.*, pp. 153-154.

26. En effet, c'est en 1703 que lui fut concédé son droit de fondation (O. Cicanci, *Companiile greceşti*..., p. 36).

27. P. Michaïlaris, *op. cit.*

28. Mani, Mistra, Livourne, Florence, etc.

29. Dont le catalogue en deux volumes doit paraître dans la rédaction de: Dumitru Limona et Natalia Trandafirescu, *Catalogul de documente fond Ioan Stamu 1714-1876*.

30. D. Limona donne la succincte présentation du fonds Stamou. «Μερικὰ ἐλ-

apportaient de Ianina à Bucarest, la maison Stamou s'adonnait aussi à une activité bancaire: elle accordait des emprunts d'argent dont elle percevait les intérêts, investissait des sommes dans l'achat ou l'affermage de différents domaines ou dans la modernisation de l'outillage agricole, elle faisait travailler des salariés et des commis et entrait dans des associations temporaires pour bien conduire certaines affaires. La lecture du catalogue de ce riche fonds d'archives (catalogue en train d'être édité) élargira sensiblement l'information relative au développement socio-économique de la bourgeoisie des Balkans.

A retenir aussi la maison commerciale et bancaire de Sibiu, maison créée par Constantin Hagi Pop qui devait tenir un rôle important dans le commerce des Pays roumains.[31] Partant des rares documents édités,[32] Andrei Oţetea donna le tableau succinct de l'organisation et de l'épanouissement de la maison Constantin Hagi Pop. Les activités de cette firme étaient multiples (importation, exportation, transit, valeurs mobilières, crédit, etc.), effectuant des opérations marchandes ou bancaires à Vienne, Graz, Pesta, Trieste, Belgrade, Zagreb, Constantinople, ainsi qu'à Paris, Augsbourg, Strasbourg, Gênes, Livourne, Leipzig et ailleurs encore et entretenant des relations avec les marchands grecs de Trieste et de Venise.[33]

C'est également dans les Pays roumains que se trouvait l'un des sièges de la maison Kiraki Polizou. Sa correspondance des années 1790-1810 montre son principal siège à Vienne, mais témoigne aussi de ses liens avec les membres des compagnies de Sibiu et de Braşov. Il en résulte, par ailleurs, que ses marchandises orientales, procurées surtout à Constantinople, étaient vendues dans les Pays roumains et en Europe centrale, notamment en Prusse. Polizou était le représentant de la haute bourgeoisie d'avant 1821, arrivé à une grande prospérité économique et en rapport avec les principaux centres marchands du centre et de l'est de notre continent. Il jouissait de la protection des Russes, des Autrichiens et des Prussiens, entretenant des relations avec les consuls

---

ληνικὰ ἔγγραφα εὑρισκόμενα εἰς τὰ 'Αρχεῖα τοῦ Βουκουρεστίου», *Μακεδονικὰ* XI (1971) 294-304.

31. L'archive de Hagi Pop comporte 40 caisses, par trop peu étudiées.

32. D. Z. Furnică, *Documente privitoare la comerţul românesc 1473-1868*, Bucarest 1934.

33. A. Oţetea, *Pătrunderea comerţului românesc in circuitul international*, Bucarest 1980, pp. 119-122.

de ces puissances dans les Pays roumains. On lui connaît un associé et plusieurs représentants, ainsi que des liens avec les banques de Berlin et d'Amsterdam. Du reste, il s'intitulait lui-même "capitaliste de Bucarest" (καπιταλιστὴς τοῦ Βουκουρεστίου).[34]

Plusieurs grandes familles marchandes d'origine grecque sont signalées en Hongrie au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle, ayant fondé là d'importantes maisons de commerce: Nakos, Takatzis, Ianitsaris, Chris, Popović.[35] Mentionnons, enfin, aussi la maison Stavrou Ioannou d'Epire, avec ses filiales de Vienne et de Smyrne et ses nombreuses relations avec les marchands de Venise, Livourne, Messine, Trieste, Zémun, Amsterdam, Berlin, Pesta, Iaşi, Braşov, Sibiu, Constantinople, Ianina, Serres, Siatista, etc. Stavrou Ioannou et ses associés s'occupaient du commerce des produits orientaux, mais sa maison effectuait également des opérations bancaires (lettres de change, billets à ordre, traites, emprunts, etc.).[36]

Comme on a pu le constater, le présent exposé traite seulement des formes d'organisation marchande se rattachant au commerce international et à celui de transit, tel qu'il s'effectuait à l'époque concernée dans le sud-est de l'Europe. Pour ce qui est du commerce intérieur, il était pratiqué en tout premier lieu par les indigènes, dont les marchands étaient réunis en corporations, sans ignorer non plus la pratique du colportage. Même la stricte énumération des principales catégories de marchands en activité dans chacun des pays du sud-est européen exigerait beaucoup plus d'espace que celui dont on peut disposer ici, sans compter aussi le fait qu'elle supposerait une information beaucoup plus riche. C'est que les historiographies nationales ne comportent pas encore des synthèses ou autres études permettant une vue d'ensemble de l'espace sud-est européen.[37] Malgré les quelques recherches entreprises ces

---

34. Olga Cicanci, "L'activité commerciale de Kiriaki Polizu dans les Principautés roumaines vers la fin de l'époque phanariote (d'après les archives de l'Eglise grecque de Vienne)", *Symposium. L'époque phanariote*, Thessalonique 1974, pp. 401-411.

35. O. Füves, *op. cit.*, p. 21. Voir aussi en ce qui concerne la famille Popović l'étude de I. Papadrianos, *Ἕνας μεγάλος Κοζανίτης ἀπόδημος Εὐφρόνιος Ραφαὴλ Παπαγιανούδης-Πόποβιτς*, Thessalonique 1973.

36. *Ἠπειρωτικὰ Χρονικὰ* 14 (1939).

37. Voir par exemple les aperçus de: T. Stojanovich, "The Concerning Balkan Orthodox Merchant", *Journal of Economic History* XX (1960) 234-213; Sp. Asdrachas, «Οἰκονομία» στὴν *Ἱστορία τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἔθνους*, ΙΑ', 1975, pp. 159-188.

dernières décennies à ce propos,[38] on n'est pas encore à même de préciser le type de la corporation marchande spécifique aux Balkans. Il est vrai que Z. Shkodra relève la présence de deux corporations marchandes à Bérat au XVIIe siècle, en faisant état aussi des réglements de plusieurs autres corporations susceptibles de nous faire connaître leur organisation et leur fonctionnement.[39] De même, R. Mantran a étudié la structure des esnafs d'Istanbul.[40] En examinant ces données pour les rapporter à la manière dont étaient organisées et fonctionnaient les compagnies grecques de Sibiu et de Braşov, on constate qu'il n'y a pas d'analogie, tout comme dans le cas d'une comparaison avec d'autres corporations de Transylvanie et de Valachie. Par contre, la présence de certaines formes d'organisation liées au commerce international et de transit, formes englobant les marchands balkaniques des différentes ethnies, me semble tout à fait remarquable. Toutefois, pour le moment, mes recherches ont abouti seulement à inventarier les documents disponibles et à une simple ébauche de l'organisation de ces formes d'activité commerciale et de leurs buts. Dans le cadre constitué par l'Empire ottoman, l'appartenance à telle ou telle ethnie s'avérait souvent décisive pour ce qui était de l'activité commerciale, car il y avait les marchands musulmans, juifs et grecs. Ce dernier nom constituait en fait un générique, s'appliquant généralement aux marchands chrétiens de rite oriental (Grecs, Roumains, Serbes, Bulgares, Albanais). Quant aux communautés marchandes de la diaspora, elles aussi portaient dans la plupart des cas ce qualificatif de "grecques", bien qu'elles réunissent en réalité des marchands balkaniques de différentes ethnies. Ces communautés ont connu, surtout depuis le XVIIe siècle, diverses formes d'organisation. Signalons comme une exception digne d'être considérée à part la catégorie des colonies de marchands ragusains, dispersées à travers tout l'Empire ottoman dès le XVIe siècle et "spécialisées" dans le transit des marchandises orientales vers l'Europe. L'organisation et le fonctionnement de ces colonies sont étudiés longuement par R. Samardžić.[41]

38. Par exemple, N. Todorov, *Balkanskiiat grad XV-XIX*, Sofia 1972; Z. Shkodra, *Enoft shqiptare sec. (XV-XIX)*, Tirana 1973.

39. Il semble que le statut des tanneurs d'Elbasan soit le plus ancien en date de la région balkanique (Z. Shkodra, *op. cit.*, p. 158): il est daté de 1657.

40. R. Mantran, *La vie quotidienne à Constantinople au temps de Soleiman le Magnifique et de ses successeurs (XVe et XVIe siècles)*, Paris 1965, p. 119 et suiv.

41. La communication: "L'organisation intérieure des colonies ragusaines en

Quelques unes des fonctions législatives et exécutives de leur assemblée générale font penser aux dispositions analogues adoptées par les compagnies grecques de Transylvanie et par les communautés grecques de Serres,[42] Epire, Asie Mineure[43] ou Macédoine.[44]

Si l'activité économique des communautés grecques de Venise[45] ou de Vienne[46] a donné lieu à toute une série d'études, en dépit des nombreuses archives encore inédites; si les archives commerciales des communautés de Zémun et de Trieste ont été dépouillées par les spécialistes grecs,[47] dont nous attendons les monographies, il n'en reste pas moins des fonds d'archives à explorer. Aussi, au stade actuel de la recherche ne saurait-on encore prétendre à des certitudes en ce qui concerne les points de vue avancés. Mais il me semble néanmoins évident que les associations ou sociétés marchandes, les compagnies et les maisons de commerce ont représenté les principales formes d'organisation économique dans le sud-est de l'Europe depuis le XVIIe jusqu'au commencement du XIXe siècle. A certaines périodes, ces formes ont coexisté et même interféré, selon les exigences économiques nées de l'évolution du contexte politique.

Turquie aux XVIe et XVIIe siècles", in *Structure sociale et développement culturel des villes sud-est européennes et adriatiques aux XVIIe-XVIIIe siècles*, AIESEE, Bucarest 1975, pp. 195-205.

42. P. Th. Pennas, *Ἱστορία τῶν Σερρῶν*, Athènes 1966.

43. K. Lameras, «Περὶ τοῦ θεσμοῦ τῶν ἐπὶ Τουρκοκρατίας δημογεροντιῶν», *Μικρασιατικὰ Χρονικὰ* Γ΄ (1940) 1-73.

44. N. Pantazopoulos, "Community law customs of western ottoman rule", *Balkan Studies*, 2 (1961); Ap. Vacalopoulos, *Ἱστορία τῆς Μακεδονίας*, Thessalonique 1969.

45. K. D. Mertzios, *op. cit.*; A. Xanthopoulos-Kiriakis, *Ἡ ἑλληνικὴ κοινότητα τῆς Βενετίας 1795-1866*, Thessalonique 1978; etc.

46. Citons seulement: N. Tomadakis, *Les communautés helléniques en Autriche*, Vienne 1952, et P. K. Enepekidis, *Griechische Handelsgesellschaften und Kaufleute in Wien aus dem Jahre 1766*, Thessalonique 1959.

47. Les archives des communautés grecques de Trieste et de Zémun ont été étudiées par Olga Katziardi dans le premier cas et par I. Papadrianos dans le second.

PAUL CERNOVODEANU

L'ACTIVITÉ DES MAISONS DE COMMERCE ET DES NÉGOCIANTS IONIENS DU BAS-DANUBE DURANT L'INTERVALLE 1829-1853

Le traité de paix d'Andrinople (2/14 septembre 1829) qui marqua la victoire de la Russie sur l'Empire Ottoman —mettant fin par là pour une plus longue période aux conflits de la zone— a ouvert une nouvelle étape dans la question de la navigation et du commerce international dans la mer Noire et au Bas-Danube. En dépit de la position prépondérante qu'avait acquise la Russie, laquelle s'était assurée, entre autres, la possession complète du delta et de l'embouchure du Danube, les Principautés roumaines se virent créer des conditions propices à leur essor économique et politique. Ainsi, la restitution à la Valachie des forteresses turques avec leur hinterland de la rive gauche du Danube (Turnu, Giurgiu et Brăila), l'abolition du monopole ottoman par la suppression des livraisons obligatoires de céréales, beurre, bois de construction etc. à la Sublime Porte, la libéralisation du commerce pour tous les produits et le droit de navigation sur le Danube à bord de navires battant pavillon roumain, de même que l'obtention de l'autonomie administrative pleine et entière,[1] ont déterminé la croissance de la production agricole des Principautés, assuré la rapide intégration de leur commerce extérieur dans le circuit international et accéléré en même temps leur processus d'assimilation à la communauté européenne moderne.

C'est pourquoi, ce n'est qu'après 1829 que le processus d'échange des pays roumains avec l'étranger a acquis les cadres adéquats, les

1. *Traité de paix entre Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et son altesse l'Empereur et Padishah des Ottomans, conclu à Andrinople le 2 septembre 1829* (en roumain), Jassy, s.d., pp. 17-23.

centres les plus actifs s'avérant, comme de juste, les ports du Danube: Brăila — en Valachie et Galatz — en Moldavie. C'est là que l'on vit considérablement gagner en ampleur les affaires des négociants ioniens, se trouvant sous la protection britannique et soumis à l'autorité d'un prévôt commercial investi d'attributions vice-consulaires, qui s'occupaient du trafic de biens de ces ports vers Constantinople, l'Adriatique et la Méditerranée, et vendant, en échange, des produits manufacturés ou des produits coloniaux d'Angletterre ou du Levant.

Il y a lieu de préciser que des négociants originaires d'Heptanisos (Corfou, Paxos, Leucade, Ithaque, Céphalonie, Zante et Cythère) sont venus s'établir en masse dans les contrées du Danube —notamment dans le port de Galatz— après le 9 juin 1815 quand, en vertu d'une décision du Congrès de Vienne, les Iles Ioniennes furent placées sous le protectorat de la Grande Bretagne[2] et ces commerçants assurèrent leur trafic sous pavillon britannique. Dans un rapport présenté à lord Castlereagh le 10 octobre 1814, le consul anglais dans les Principautés, William Wilkinson, précisait que "the number of Merchants settled here at Galatz and at Jassy, enjoying the British protection may amount to one hundred and that the number of English vessels coming to Galatz when the Black Sea navigation is entierely free, often exceed ten in the season";[3] dans son fameux ouvrage *An account of the Principalities of Wallachia and Moldavia...*, imprimé à Londres en 1820, le même diplomate ajoutait: "Of late years, some natives of the Ionian Islands have began to trade in the Principalities, and the English flag, borne by their vessels, is now frequently displayed on the Danube".[4] Dans une note

2. Les sept îles (Heptanisos) sont demeurées sous le protectorat britannique jusqu'au 5 juin 1864 quand elles furent rétrocédées à la Grèce. Pour leur histoire durant cette période voir, plus récemment Ilias Zervos-Iakovatos, *Ἡ ἐπὶ τῆς Ἀγγλικῆς προστασίας ἑπτανήσιος πολιτεία καὶ τὰ κόμματα*, paru par les soins de Chr. Sot. Teodoratos, en tant qu'Annexe aux Actes du IIIe Congrès Panionien (*Πρακτικὰ Τρίτου Πανιονίου Συνεδρίου, 23-29 Σεπτεμβρίου 1965*), Athènes 1969, pp. 29+130.

3. Public Record Office (P.R.O.), Foreign Office (F.O.), *Turkey*, dos. 78/82, f. 209 v°. Détails chez Paul Cernovodeanu, "British Economic Interests in the Lower Danube and the Balkan Shore of the Black Sea between 1803 and 1829" dans *The Journal of European Economic History* 5/1 (1976) 113-115.

4. W. Wilkinson, *An account of the Principalities...*, London 1820, p. 83. Le cadre général du problème chez Andrei Oţetea, *La pénétration du commerce roumain dans le circuit international (durant la période de passage du féodalisme au capitalisme)* (en roumain), Bucarest 1977, pp. 30-76 etc.

à la Sublime Porte concernant le nombre des ressortissants étrangers séjournant en Moldavie le 7 avril 1825, on relevait que sur les 90 personnes —pour la plupart Ioniennes— déclarées par le consulat britannique, environ 76 se trouvaient dans la Principauté "depuis longtemps", étant mariées à des autochtones et possédant des "biens immobiliers". Ces négociants vendaient dans les pays roumains —en respectant le quantum douanier de 3% du montant des marchandises, fixé par les capitulations— à part le drap et certains produits manufacturés provenant d'Angleterre (confections, montres, armes etc.), le coton, le sucre et les produits coloniaux, et ils importaient de la cire, de la laine, du miel, du suif et de la "langue" de boeuf.[6] Mais le volume de ce commerce était insignifiant, car la principale richesse des Principautés intéressant les étrangers, à savoir les céréales, dont la Sublime Porte avait le monopole, n'était pas destinée à l'exportation.

La libération du commerce de la Moldavie et de la Valachie eut lieu, donc, après 1829, les ports danubiens de Brăila et Galatz devenant les principaux centres de l'échange à caractère international. Les autorités de Valachie prirent une série de mesures visant à améliorer le trafic à Brăila: l'aménagement de quais d'accostage des navires pour faciliter le déchargement et le chargement des marchandises; la construction de dépôts d'ensilage de celles-ci; l'aménagement d'une chaussée de reliement au port de Galatz; l'institution de forces fluviales de la police portuaire pour assurer la sécurité du trafic etc.[7] Le 2 mars 1836 la ville se vit conférer le statut de port à droit d'entreposage.[8] La prospé-

5. Bibliothèque de l'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Manuscrits, CXXII/95.

6. Voir *Le tarif fixé aux négociants anglais* (en roumain) extrait du *Tarif des douanes... le 1er janvier 1822*, valable aussi pendant la décennie suivante, avec précision des prix et quantités des marchandises vendues ou acquises chez V. A. Urechia, *L'Histoire des Roumains* (en roumain), vol. XIII, Bucarest 1901, pp. 229-242. Cf. aussi N. Iorga, *L'Histoire du commerce roumain. L'époque plus récente* (en roumain), dans *Oeuvres économiques* (en roumain) (édition parue par les soins de Georgeta Penelea), Bucarest 1982, p. 732.

7. Jules de Hagemeister, *Mémoire sur le commerce des ports de la Nouvelle Russie, de la Moldavie et de la Valachie*, Odessa 1835, p. 78. Cf. aussi Sergiu Columbeanu, *Données inédites concernant le trafic maritime à Brăila après le traité d'Andrinople* (1829) dans *Sous le signe de Clio. Hommage à l'académicien professeur Stefan Pascu* (en roumain), Cluj 1974, p. 239.

8. C. G. Giurescu, *L'historique de la ville de Brăila depuis les temps les plus reculés jusqu'à ce jour* (en roumain), Bucarest 1968, p. 152.

rité de Brăila fut démontrée également par l'accroissement notable du taux de la population —où la majorité des étrangers étaient d'origine grecque— pendant un court laps de temps (1829-1834), leur nombre passant de 600 à 6000 habitants.[9] A Galatz, des mesures similaires de protection du commerce ont conduit à la même "explosion" démographique, la ville enregistrant pendant le même intervalle une hausse notable — soit 3600 familles contre un millier seulement, ou bien 18.000 habitants —incluant aussi les étrangers—[10] et le prince de Moldavie, Michel Sturdza, désireux de la transformer en "Marseille du Danube", lui octroya le 17 mars 1837 le statut de *port franc*, lequel entra en vigueur le 1er juin de la même année.[11]

Le commerce pratiqué par les négociants ioniens —sous la protection de l'Angleterre— dans les ports roumains a marqué des succès lents mais constants. Le nombre des bateaux ioniens battant pavillon britannique qui accostaient à Brăila et Galatz s'est accru, comme le révèle d'ailleurs le mouvement portuaire après 1830, année où fut enregistrée l'arrivée de 79 bateaux dans les deux localités mentionnées et en 1832, de 168 bateaux.[12] En 1831, à Galatz ont accosté 31 navires ioniens, à Brăila 19 et, deux ans plus tard, à Galatz l'on en compta 60, ceux-ci se situant à la première place, avant les navires turcs, russes, grecs et sardes.[13] Dans ces deux ports roumains les bateaux mentionnés ont chargé des céréales dont le montant a atteint 20.000£ en 1833, comme le relevait un rapport consulaire britannique du 17 janvier 1834.[14] Ainsi que l'attestent Bois Le Comte[15] et Jules de Hagemeister,[16] "le blé dur est recherché à Constantinople, en Grèce et dans les Iles Ioniennes, surtout à Corfou", en 1833 "le blé dur de Moldavie étant vendu 150 piastres la 'kila' " (265 "okas" = 340,525 kg) et "celui de Va-

9. Voir les observations de 1834 du baron Charles de Bois Le Comte, *Commerce et navigation du Danube*, dans E. de Hurmuzaki, *Documents concernant l'histoire des Roumains* (en roumain), vol. XVII, Bucarest 1913, p. 376, doc. DXVI.

10. *Ibid.*

11. Constantin Buşe, *Le commerce extérieur par le port de Galatz sous le régime de port franc (1837-1883)* (en roumain), Bucarest 1976, pp. 30-36.

12. Henry Hajnal, *The Danube. Its historical, political and economic importance*, The Hague 1920, p. 154.

13. Hurmuzaki, *op. cit.*, XVII, p. 377.

14. P.R.O., F.O., *Turkey*, dos. 195/98, 1ère partie, f. 179-182 v°.

15. Hurmuzaki, *op. cit.*, XVII, p. 374.

16. J. de Hagemeister, *op. cit.*, p. 92.

lachie" 250 piastres la "kila" (390 "okas"=501,15 kg).[17] Suivant les stipulations du Département de l'Intérieur adressées au magistrat de la ville de Brăila, les taxes perçues pour les navires qui accostaient au port se montaient à 12 lei, celles pour les grands kayaks à 4 lei et celles pour les petites embarcations à 60 "para".[18] Par décret du prince Alexandre Ghica, du 1er mai 1836, les négociants étrangers de la localité étaient autorisés à acheter des terrains, maisons et magasins nécessaires au libre exercise de leur commerce, étant cencés en échange de respecter les lois du pays.[19]

A Galatz aussi bien qu'à Brăila, l'on vit s'accroître le nombre des négociants ioniens —sujets britanniques— placés sous l'autorité d'un prévôt commercial.[20] En 1830, à Galatz fonctionna en cette qualité le Levantin Spiridonos Brizzi, muté deux ans plus tard à la chancellerie du consulat de Bucarest et remplacé ensuite par un autre compatriote, Gheorghios Vlahaïtis.[21] La colonie de négociants ioniens de Galatz comptait 104 individus, sur 150 commerçants d'origine grecque, sujets britanniques, comme le précisait le consul anglais des Principautés, E. L. Blutte, dans un rapport du 21 août 1834.[22] Répartis par îles, les

17. *Ibid.*, p. 99; Ivan Botianov, *Renseignements sur le commerce du Danube (entre 1829 et 1847)* (Archives historiques centrales d'État de Léningrad, fond 693 (Liprandi), opis 1, ms. 306, f. 40). Trois "kilé" de Galatz = deux "kilé" de Bărila (*Ibid.*, f. 49 v°), et 1 "oka"= 1,285 kg.

18. *Documents concernant l'historique de la ville de Brăila 1831-1918* (en roumain), Bucarest, Direction Générale des Archives d'Etat de la R.S. de Roumanie, 1975, p. 25, doc. 9.

19. *Ibid.*, pp. 48-49, doc. 29. Pour le commerce international déployé par Brăila voir aussi Georgeta Penelea, "Le commerce extérieur de la Valachie (1829-1858)" dans *Cahiers internationaux d'histoire économique et sociale* 2(1973) 393-406.

20. Voir également Spiridonos G. Fokas, *Οἱ Ἕλληνες εἰς τὴν ποταμοπλοΐαν τοῦ κάτω Δουνάβεως*, Salonique 1975, pp. 69-70.

21. Archives du Ministère des Affaires étrangères (M.A.E.), Bucarest, Service du Secrétariat d'Etat, *Moldova*, paquet II, inventaire 23, dossier 12, doc. 1 (doc. du 23 août 1830) et *Tara Românească*, paquet I, inv. 5, dossier 6, doc. 1 (doc. du 23 août 1832); Bibliothèque de l'Académie de la R.S.R., mss. rom. 861, f. 85-86 (doc. du 5 juillet 1832).

22. Archives d'Etat de Jassy, *Le Secrétariat d'Etat de la Moldavie*, dossier 465/1838, f. 8-10 v° (*Liste des sujets et protégés britanniques domiciliés dans la ville de Galatz et les environs*); le même fonds, f. 1-5, contient la liste de 185 sujets britanniques d'origine grecque (ionienne, continentale ou de l'archipel) habitant à Jassy et dans d'autres villes de Moldavie, dressée le 16 avril 1834 par Spiridonos Brizzi.

statistiques indiquaient, 40 de Céphalonie, 21 de Cerigo, 11 de Zante et 11 d'Ithaque, 8 de Corfou et 8 de Leucade, 5 de Paxos. Parmi eux se sont fait remarquer par leurs affaires prospères, Michel et Marcos Mihalopoulos d'Ithaque, Atanasios Polihroniadis de Cerigo, Panaiotis Kombotekla et Ioan Inglessi de Céphalonie, Demetrios Apostolopoulos de Zante, Michel Karussos de Céphalonie, Constantinos Sarandis de Leucade, Demetrios Harisopoulos de Zante, Stamati Petros de Paxos, Demetrios Gheorghiadis d'Ithaque, Demetrios Mihalopoulos de Zante, Ioannes Diamandi de Cerigo, Gheorghios Rodokollatos de Céphalonie, Ioannis Demetrios Zalikis de Paxos, Gherasimos Dendrinos, Konstantinos et Gherasimos Svoronos de Céphalonie, Panaïotis Malaxa de Corfou, Demetrios Kanakopoulos de Zante, Mihail Polizo, Demetrios Vasiliu et Demetrios Papadopoulos de Cerigo, Gheorghios Demetrios Karakatos de Céphalonie etc.

Pour ce qui est de la colonie des négociants ioniens de Brăila nous disposons de statistiques de 1830 et 1837 provenant respectivement de sources britanniques et roumaines. Dans le rapport du consul britannique E. L. Blutte du 2 octobre 1830 figure la liste nominale des 103 sujets anglais dont 80 d'origine ionienne mais parmi eux seulement 34 établis à Brăila (9 originaires de Corfou, 7 de Zante, 5 de Leucade, 4 de Céphalonie, 3 d'Ithaque et 1 de Cerigo) le reste habitant surtout Bucarest.[23] En échange, dans le recensement "des sujets des cours étrangères établis à Brăila" effectué sur l'initiative des autorités roumaines en 1837 l'on retrouve 40 négociants et hommes d'affaires ioniens (9 de Leucade, 7 de Cerigo, 6 de Corfou, 6 d'Ithaque, 4 de Paxos, 3 de Céphalonie, 3 de Zante et 2 d' "Heptanisos", sans nulle spécification)[24] à part au moins 12 d'origine grecque qui, absents alors de Brăila "pour affaires", ne se sont pas présentés au recensement.[25] Tant de la liste dressée par le consul anglais que de celle rédigée par les autorités roumaines nous saisissons parmi les commerçants ioniens marquants Demetrios Aspréa et Costa Garoflid de Corfou, Marcos Tipaldo de Céphalonie,

23. Les Archives d'Etat de Bucarest, *Administrative Vechi*, dossier 277/1830, f. 4-4 v°, 11-12 (*Liste des sujets Anglais qui se trouvent à Bucarest et dans les Principautés de Valachie*).

24. Ion Vîrtosu, "Trois recensements pour Brăila en 1837" (en roumain), dans *Analele Brăilei* X/12-3 (1939) 39-54.

25. *Ibid.*, pp. 54-55.

Danielis Farago de Leucade, Ioannis Vasilopoulos de Zante, Nikolaos Anastasiade et Vasilicos Diamandi de Cerigo, Ioannis Likiardopoulos de Céphalonie, Gheorghios Zavelis de Corfou, Haralambios et Panaïotis Petala d'Ithaque, Eliadis Sideri de Leucade, Andreas et Gheorghios Megari de Zante, Nicolaos Arghiropoulos de Paxos, Gheorghios Dimitriu Kupli et Nicolas Kupli de Corfou, Zalo Petropoulos de Leucade, Nicolaos Teoharis de Cerigo, Emanoil Balduridis,[26] Anastasios Anastasiadis, Ioannis Hagi Procopiu et autres.

Les résidents ioniens de Galatz et Brăila étaient des armateurs, commissionnaires, négociants en céréales, courtiers, fonctionnaires de commerce, artisans et marins;[27] en 1837 furent fondées leurs premières maisons de commerce, la plus ancienne étant celle créée par Konstantinos Ventura à Galatz.[28] En outre, la colonie ionienne de Brăila demanda en 1838 aux autorités roumaines de disposer l'institution d'une députation chargée de veiller au déroulement normal du commerce dans le port et à l'ordre public.[29]

Durant cette période, dans les ports danubiens ont déployé leur activité en tant que représentants diplomatiques à rang de vice-consuls — chargés de surveiller le trafic effectué par les sujets et personnes placés sous la protection britannique, deux fonctionnaires anglais honnêtes et compétents, à savoir Charles Cunningham à Galatz (à partir du 7/19 septembre 1836) et Steven Vincent Lloyd à Brăila (à partir du 1er/13 janvier 1838).[30] Grâce à la conscience et à la capacité professionnelle de ces vice-consuls l'on entreprit de dresser à partir de 1837 —presque annuellement— des statistiques contenant des données particulièrement précieuses concernant le déplacement des bateaux dans les ports danubiens cités, les quantités de produits acquis et vendus, le prix de ces

26. Signalé à Brăila le 16 septembre 1833 achetant 26 outres de 11.238 "okas" de suif et le 28 septembre encore 5 outres de 1961 "okas" du même produit, cf. I. Cojocaru, *Documents concernant l'économie de Valachie 1800-1850* (en roumain), vol. II, Bucarest 1958, p. 533, doc. 393 (du 2 octobre 1833).

27. Gh. Mihăilescu, "La population de Brăila — Etude de démographie dynamique et statistique" (en roumain) dans *Analele Brăilei* IV/2-3 (1932) 117-118; cf. aussi Maria Markopoulos, *Οἱ Κεφαλλῆνες καὶ οἱ Ἰθακήσιοι στὴ Ναυτιλία τοῦ Δουνάβεως*, Athènes 1967, 48 p.

28. C. Buşe, *op. cit.*, p. 73.

29. Ion Vîrtosu, "Ioan Penescu animateur culturel de Brăila pendant les premières années après 1829" (en roumain) dans *Analele Brăilei* II 3 (1930) 10.

30. P.R.O., F.O., *Turkey*, dos. 78/313, f. 157 v°; dos. 78/336, f. 219-220.

produits, les conditions générales d'échange, les tarifs, les équivalences monétaires[31] etc.

Les tableaux synoptiques ci-dessous résument la situation jusqu'en 1848, le volume du commerce effectué par des bateaux ioniens destinés notamment aux sept îles de l'Adriatique l'emportant sur celui pratiqué par des navires britanniques à destination du Levant et des colonies anglaises jusqu'en 1845, date après laquelle on voit l'Angleterre accroître également sa flottille commerciale sur le Danube de navires loués, destinés à ses propres ports, lorsque l'abolition des limitations imposées aux importations de grains comme suite de l'annulation de la loi sur les céréales (Corn Laws) au Parlement, le 6 juin 1846, lui permet d'acquérir d'importantes quantités de céréales dans les Principautés:

Bateaux ioniens battant pavillon britannque[32]

Année	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842
Galatz	33	33	29	42	29	20	25
Brăila	3	5	11	11	7	3	3
Total =	36	38	40	53	36	23	28

Année	1843	1844	1845	1846	1847	1848
Galatz	12	25	31	26	11	21
Brăila	21	13	10	8	18	7
Total =	33	38	41	34	29	28

La prépondérance par rapport aux navires britanniques proprement dits, dont le taux annuel pour les ports de Brăila et Galatz, durant l'intervalle 1837-1845, fut respectivement de 15, 6, 12, 8, 3, 14, 7, 26 et 19 navires, est évidente.[33]

Les produits acquis par les bateaux ioniens à Brăila et Galatz

31. Voir surtout Paul Cernovodeanu and Beatrice Marinescu, "British Trade in the Danubian Ports of Galatz and Brăila between 1837 and 1853", dans *The Journal of European Economic History* 8/3 (1979) 707-742.

32. H. Hajnal, *The Danube...*, p. 154; P. Cernovodeanu, "An unpublished British source concerning International Trade through Calatz and Brăila, 1837-1848", dans *Southeastern Europe — L'Europe du Sud-Est*, Tempe, Arizona (U.S.A.), 4 fasc. 1 (1977) 42. Voir les sources britanniques détaillées employées à l'établissement du mouvement portuaire chez P. Cernovodeanu and B. Marinescu, *op. cit.*, pp. 708-709, note 5.

33. *Ibid*, p. 713.

—destinés aux sept îles, notamment à Corfou— consistaient surtout en céréales (blé, maïs, orge),[34] haricot, riz, fromage et suif, comme le révèlent certaines statistiques partielles provenant de sources britanniques:

Galatz[35]

Année	Céréales (en Qr) Blé	Maïs	Orge	Riz (en Qr)	Suif (en cwt)	Fromage (en q.)
1839	7.634	7.677	—	—	—	—
1840	10.599	5.100	—	—	—	—
1841	8.876	1.594	—	—	—	—
1842	8.857	6.344	—	—	—	—
1843	3.636	6.470	—	—	—	—
1844	7.458	12.616	—	—	—	—
1845	14.360	8.732	—	1.153	1.260	—
1846	1.845	17.626	960	—	213	9
1847	on n'a pas dressé la situation					
1848	8.936	6.561	—	2.915	—	—

Brăila[36]

Année	Céréales (en Qr) Blé	Maïs	Orge	Haricot (en cwt)	Suif (en cwt)
1840	2.784	458	1.764	95	—
1841	2.520	34	—	—	—
1842	1.430	—	—	—	1.004
1843	9.331	2.257	1.113	—	1.100
1844	6.338	495	788	—	—
1845	on n'a pas dressé la situation				
1846	3.406	2.446	1.715	—	—
1847	on n'a pas dressé la situation				
1848	2.603	3.521	—	—	—

34. Le Journal *Albina Românească* de Jassy annonçait en 1842 que suivant les dispositions du Haut commissaire britannique des Iles Ioniennes, Mackenzie, le commerce de céréales en "Heptanisos" était exempt de toute taxe (*Albina Românească* XIII (1842) 158).

35. P.R.O., F.O., *Turkey*, dos. 78/409, f. 187; dos. 78/528, f. 151; dos. 78/567, f. 97; dos. 78/608, f. 162; dos. 78/649, f. 111; dos. 78/792, f. 123, 124 v°, 127. Edward H. Michelson, *The Ottoman Empire and its Resources with Statistical Tables*, 2nd ed., London 1854, p. 237. Les prix d'acquisition ont été les suivants: pour 1 "Quarter" (Qr) (=2,90hl) de blé, 24 schillings, 1 Qr. de maïs 12 schillings, 1 "hundred-weight" (cwt) [=112 livres (pounds) = 50,802 kg.] de suif 32 schillings.

36. P.R.O., F.O., *Turkey*, dos. 78/446, f. 284; dos. 78/528, f. 161, 163; dos. 78/566, f. 109; dos. 78/608, f. 164; dos. 78/649, f. 112 v°; dos. 78/793, f. 129, 133.

A leur tour, les sources roumaines indiquent, de manière sporadique, certaines données concernant le commerce avec les îles Ioniennes, notamment pour Galatz. Ainsi, en 1845, dans la volume des exportations effectuées par ce dernier, la part des îles Ioniennes, a été de 1.137.000 lei, ce qui les situent à la sixième place après la Turquie, la Grande Bretagne, l'Autriche, la France et les Etats italiens; en 1847, le montant des exportations de céréales par le port de Galatz vers Malte et Corfou a atteint 2.112.000 lei.[37]

Pour ce qui est des marchandises spécifiques vendues par les négociants ioniens dans les ports danubiens, nous ne disposons pas de données concrètes, les statistiques dressées par les vice-consuls anglais ne faisant pas la distinction entre les produits transportés à bord de navires britanniques et ceux amenés par les bateaux ioniens. Parmi ces articles figuraient, entre autres, des produits manufacturés et des fils de coton, du sucre raffiné et cristallisé, des produits coloniaux[38] etc. L'économiste Nicolas Soutzo précisait que de la Méditerranée orientale et du Levant on importait également "huile, olives, raisin sec, figues sèches, salaisons, marinés".[39]

L'ampleur du trafic auquel participaient les négociants ioniens de Brăila et Galatz a conduit à l'apparition parmi eux de grossistes importants et à la création de compagnies de commerce. A Galatz, sur les 41 maisons de commerce existant en 1841, les plus importantes étaient celles dirigées par des Ioniens, tels G. Katakazula, Pandia Argenti (dont les fonctions d'agent de change à Sulina étaient remplies par Demetrios Sideri)[40] et par F. Sikiaris qui s'occupaient avec priorité des importations. La plus importante et la plus ancienne maison de commerce de Galatz "Epaminonda Pana & Co" —suivant celle fondée par Ventura en 1837— était spécialisée en exportations, ses principaux destinataires étant les îles Ioniennes et Livourne, puis "A. C. Ioannides & Co", succursale de celle de la maison de commerce du même nom de Londres, constituée à Galatz en 1845, et s'occupant exclusivement de l'exporta-

37. C. Buşe, *op. cit.*, p. 63 şi 64.

38. P. Cernovodeanu and B. Marinescu, *op. cit.*, p. 729-742. Pour les prix du sucre, des produits coloniaux et autres produits vendus sur le marché des Principautés voir Vl. Diculescu et collaborateurs, *Les relations commerciales de la Valachie avec la Péninsule Balkanique (1829-1858)*, Bucarest 1970, pp. 146, 167, 195, 196, 297 etc.

39. Nicolas Soutzo, *Notions statistiques sur la Moldavie*, Jassy 1849, p. 134.

40. P.R.O., F.O., *Turkey*, dos. 78/567, f. 44-44 v°.

tion. Une dernière maison "Rosetti" avait son siège à Londres et son agence à Galatz et était dirigée par le négociant T. G. Zissi.[41] Ainsi que le relevait N. Soutzo, le nombre des banquiers, des commerçants et des courtiers de Galatz a passé de 2 et respectivement 43 et 18 en 1836 à 8, 63 et 34 en 1841.[42]

A Brăila on comptait en 1835, parmi les grossistes importants, les commerçants ioniens —organisés par compagnies— Gheorghios Kastrino, Joannis Likiardopoulos, Hristoforos Petala, Gheorghios Karapanos[43] et d'autres, et le 17 juin 1844, le Département de l'Intérieur établissait le règlement qu'étaient tenus de respecter les ressortissants étrangers relativement aux conditions de vente des produits sur le marché de Brăila.[44] Les nécessités du commerce ont imposé même la fondation de la première banque à profit commercial de Brăila, le 12/24 novembre 1845, dénommée la Banque filemborique avec un capital de 10.000 ducats hollandais, convertis en 200 actions valant 50 ducats chacune; la société effectuait uniquement des opérations bancaires et était dirigée par 5 marguilliers, dont 3 actifs (Nicolaos Armalinos, Hristoforos Petala et Dionisios Karusos) et 2 suppléants (Ioannis Farangos et Anastasios Xanthos). On a réparti également les quotes de participation: N. Armelinos et Hristoforos Kalfoglu — chacun avec 4, A. Xanthos, Ioannis Pappazoglu, Konstantinos Panos, Ioannis Perdikidis et Demetrios Dendrinos — chacun avec 3 et Nikolaos Pappazoglu, avec 2; parmi les directeurs figurait Nikolaos Iovanakis.[45] Le 30 mars 1848, le prince Georges Bibesco approuvait la constitution de la banque et donnait des dispositions relatives à l'appui de son activité.[46]

Les négociants ioniens de Galatz et Brăila se sont avérés des éléments dynamiques, actifs qui ont contribué à la prospérité des ports danubiens roumains et à l'intensification de l'échange économique inter-

41. C. Buşe, *op. cit.*, p. 73. En 1841 E. Pana exportait 37.186 hl de blé et 11.678 hl de maïs, K. Ventura, 17.540 hl de blé et 8905 hl de maïs, K. Hrisoveloni 21.637 hl de blé etc.

42. N. Soutzo, *op. cit.*, p. 144.

43. C. C. Giurescu, *L'historique de la ville de Brăila*, p. 156.

44. *Documents concernant l'historique de la ville de Brăila, 1831-1918* (en roumain), pp. 70-71, doc. 51.

45. I. Cojocaru, *Documents concernant l'économie de Valachie* (en roumain), II, pp. 867-872, doc. 667.

46. Ion Vîrtosu, "Documents", dans *Analele Brăilei* X/1 (1938) 49-50.

national. Les balances excédentaires enregistrées durant l'intervalle 1831-1853 dans les ports susmentionnés témoignent de la contribution apportée —entre autres— par les commerçants ioniens à l'essor de ces localités. En voici quelques chiffres éloquents: le montant des exportations de Brăila s'est accru, passant de 925.547 lei en 1831 à 19.106.013 lei en 1852, soit une hausse d'environ 20 fois et les excédents enregistrés par rapport aux importations ont varié de 425.547 lei à 9.550.000 lei rien que durant l'intervalle 1831-1845.[47] A Galatz également, le montant des exportations est passé de 23.584.500 lei en 1837 à 50.141.023 lei en 1853, soit une hausse de deux fois et plus, et les excédents, de 3.046.200 lei en 1837 à 21.039.480 lei en 1851.[48]

Mais les négociants ioniens ont déployé une activité économique fructueuse aussi dans d'autres ports de la zone pontico-danubienne. Ainsi, par exemple, de Tulcea —en Dobroudja, incorporée à l'époque à l'Empire ottoman— la colonie des commerçants ioniens adressa le 14 novembre 1847 au consul anglais de Varna, Edward St. John Neale, la demande de plaider auprès des instances de ressort pour la création dans ce port également d'un consulat britannique. La demande était justifiée par le négoce prospère de ces commerçants —parmi lesquels figuraient Gabriel Karavia, Nikolaos Grimanos, Basilios Kasialos, Panos Patrikis, Mihail Diamandopoulos, Gheorghios Mussuris, Spiridonos Petala et Spiridonos Dendrinos[49]— lesquels possédaient des maisons, remises, magasins, boulangeries, cafés etc., dont la valeur dépassait un million de piastres. Quelques-uns d'entre eux s'étaient spécialisés dans le commerce de céréales et d'autres disposaient même d'embarcations pour le remorquage des navires étrangers au long du dangereux bras de Sulina. Ces négociants —soumis aux avanies des autorités ottomanes— avaient besoin de protection, comme par ailleurs les équipages des nombreux bateaux britanniques qui, en chargeant à bord des céréales à Brăila et Galatz, s'arrêtaient également à Tulcea pour se ravitailler.[50] Prenant acte de cette situation, St. John Neale s'adressa le 10 décembre 1847 à lord Palmerston, insistant pour la création d'un vice-consulat

47. C. C. Giurescu, *op. cit.*, pp. 152-153, 197.

48. C. Buşe, *op. cit.*, pp. 52, 110.

49. P.R.O., F.O., *Turkey*, dos. 78/700, f. 89 (doc. du 9 décembre 1847).

50. Maria Todorova, "The establishment of British Consulates in the Bulgarian Lands and British Commercial Interests" dans *Etudes Balkaniques* 4 (1973) 86.

britannique à Tulcea et le 22 décembre recommandait pour cette fonction le commerçant ionien Alexandros Marattos qui jouissait d'une haute considération parmi ses compatriotes.[51] Finalement, au poste nouvellement créé fut nommé St. Vincent Lloyd, transféré de Brăila du fait de son attitude favorable envers la révolution de 1848 des Principautés.[52]

Pendant la cinquième décennie du siècle passé, après l'intensification du commerce britannique proprement dit au Bas-Danube par des bateaux propres ou loués, de même que par la participation directe de négociants de nationalité anglaise aux échanges de biens avec les Principautés, l'on vit sensiblement diminuer le rôle qu'avaient joué jusqu'alors les résidents ioniens des ports roumains en ce qui concerne les intérêts des Anglais. Le nombre des bateaux ioniens naviguant sur le Danube s'est réduit de beaucoup par rapport à celui des navires britanniques durant la période 1849-1853 jusqu'au déclenchement des hostilités russo-turques qui ont conduit à la guerre de Crimée et leur trafic a baissé.[53] Les chiffres comparatifs du tableau ci-dessous en sont particulièrement éloquents:

Le mouvement portuaire[54]

	Bateaux ioniens				Bateaux britanniques			
Année	1849	1850	1851	1852	1849	1850	1851	1852
Galatz	21	8	11	17	76	49	178	165
Brăila	10	15	30	37	53	56	126	174
Total	31	23	41	54	129	105	304	339

Parallèlement, au cours de cette même période l'on constate un détachement progressif, sur le plan de l'activité économique mise au service de la Grande-Bretagne, de la majorité des négociants ioniens de Brăila et Galatz qui ont cessé de servir les intérêts de celle-ci, renonçant même à la citoyenneté et à la protection anglaise. Ce processus de séparation s'est accentué notamment après la guerre de Crimée lorsque

51. *Ibid.*

52. P.R.O., F.O., *Turkey*, dos. 78/977, f. 29-33 v. (rapport de St. John Neale du 10 janvier 1849).

53. H. Hajnal, *The Danube*..., p. 154.

54. *Ibid.*, dos. 78/901, f. 164, 171-175 v° etc.;*** "La navigation et l'exportation roumaines sur le Danube entre 1847 et 1856 (inclusivement)" (en roumain) dans *Vocea Covurluiului. Revista economică naţională* XII (1888) 685-686.

les derniers rapports avec les anciens protecteurs britanniques ont cessé. Une partie des Ioniens colonisés sont retournés dans leur patrie, militant après 1849 —lorsque l'on enregistra un important soulèvement des paysans de Céphalonie contre les occupants— pour la suppression de la domination britannique à Heptanisos, qui prit fin d'ailleurs en 1864, ou ont opté pour la citoyenneté grecque. Mais la majorité des négociants ioniens établis dans les ports danubiens ont commencé à exercer le commerce à leur propre compte et à s'intégrer de plus en plus aux éléments roumains autochtones aux côtés desquels ils ont coexisté des décennies durant.[55] L'économiste N. Soutzo reconnaissait que "l'identité de la religion et en partie des moeurs... les fréquentes alliances de familles, assimilèrent plus que toute autre nation les Grecs aux indigènes, de manière que la plupart des familles grecques anciennement établies dans le pays sont naturalisées et jouissent de la plénitude des droits politiques et civils".[56]

Par leur assimilation, comme suite des mariages et naturalisations,[57] les Ioniens colonisés —lequels détenaient d'importants moyens de production dans les secteurs commercial, artisanal, industriel et financier— ont joué un rôle important dans le développement socio-économique de la société roumaine, s'intégrant à la bourgeoisie commerciale et industrielle autochtone. Quelques-uns d'entre eux —qui avaient joué un rôle actif également au cours de la révolution de 1848[58]— sont devenus des supporters de l'Union des Principautés en 1859,[59] militant aux côtés du peuple roumain pour l'unité, l'indépendance et le progrès économi-

55. Gh. T. Marinescu, "Les négociants du passé de Brăila" (en roumain) dans *Analele Brăilei* II/1 (1930) 66.

56. N. Soutzo, *op. cit.*, p. 52.

57. Certains d'entre eux sont entrés même dans la classe des boyards, devenant des dignitaires, tels Hristodulo, Inglesi, Malaxa, Metaxa, Ventura etc., cf. Costandin Sion, *Le livre de la noblesse de Moldavie*, éd. R. Rotaru - Șt. Gorovei, Bucarest 1973, pp. 43, 84, 179, 184, 305.

58. Cornelia Bodea, *1848 chez les Roumains. Une histoire en données et témoignages* (en roumain), vol. I, Bucarest 1982, p. 178 etc. Voir également Nestor Camariano, "La révolution de 1848 en Valachie et les Grecs" (en roumain) dans *Studia et Acta Musei Nicolae Bălcescu* V-VI (1979) 101-114.

59. Dont Gheorghe Caruzi, Gheorghe et Mihai Hristodulo, Panait Malaxa, Iorgu Petala, Hristea et Ioan Polihroniadi, Alecu et Polidor Ventura etc., cf. *Documents concernant l'Union des Principautés* (en roumain), vol. I, *Documents intérieurs (1854-1857)* éd. Dan Berindei, Bucarest 1961, pp. 55, 72, 146, 239, 410, 479, 556.

que. Parmi leurs descendants des 2e et 3e générations l'on compte des figures marquantes de la vie économique, politique et culturelle de la Roumanie moderne et contemporaine, dont des membres des familles Carusso, Dendrino, Farago, Garoflid, Lichiardopol, Malaxa, Metaxa, Petala, Polihroniadi, Ventura etc. De la sorte, les négociants ioniens des ports du Bas-Danube, assimilés, ont joué un rôle intéressant dans le rapprochement entre les peuples roumain et grec, contribuant au resserrement des traditionnels rapports d'amitié existant entre la Roumanie et la Grèce.

ELENA FRANGAKIS

IZMIR — AN INTERNATIONAL PORT IN THE EASTERN MEDITERRANEAN IN THE EIGHTEENTH CENTURY (1695-1820)

"Smyrne est depuis longtemps le théâtre de l'émulation de la plus part des Nations commerçants de l'Europe; d'ailleurs elle entretienne un traffic assez considérable avec toutes les autres echelles de Turquie et de Barbarie; elle est le magasin de l'Anatolie qui vient s'y pourvoir des marchandises d'Europe dont elle a besoin et tout le superflu de cette vaste et fertile Provence aboutit ici".[1] In the above quote, written in the middle of the 18th century, the French Consul Charles de Peyssonnel, was describing a situation that had evolved in the first half of the century. From 1750 onwards, this dominance of the port of Izmir in the external trade of the Ottoman Empire with Western Europe was to increase further and become near-absolute. In 1817, following the demise of the French trade in the area, Felix de Beaujour advised his fellow-countrymen to concentrate on re-establishing themselves in Izmir, for all trade was centred there. "Smyrne n'est pas seulement l'echelle qui fait le plus grand commerce avec l'Europe, c'est celle encore qui fait le plus grand commerce avec la Turquie. La Thrace lui envoie ses laines par Enos, la Macedoine ses tabacs par la Cavalle et Salonique, la Grèce et l'Archipel leurs huiles et leurs vins, Brousse ses soies, Ankara ses fils de chèvre, Kütahya, Konya et Antalya leurs laines de chevron, Kayseri ses tapis, Tokat et Erzerum leurs cuivres, Diyarbakir et Mossul leurs galles et leurs graines jaunes et toute l'Asie Mineure ses cotons. Alep est la seule place turque qui distribue les mêmes marchandises

1. ANF A.E.B[I]1053, *Mémoire*, Peyssonnel, Izmir, 22 Nov. 1751.

que Smyrne et qui les vend en concurrence avec elle aux caravanes de Diyarbakir, de Mossul et de Bagdad".[2]

A look at the import and export figures for the principal ports of the Ottoman Empire in their external trade with France, their major trading partner in the 18th century, will illustrate the above. For a period of 45 years, 1700-1744, Izmir was first on the export list of the Ottoman Empire, exporting most in value for 15 years; Egypt, its closest rival, topped the export list for 14 years and the Archipelago Islands for 9 years. For the rest of the period, the port of Sidon came first for 5 years and Tripoly of Syria and Iskenderun once each. The average annual share of Ottoman exports was for Izmir 20%, for Egypt 24%, for the Archipelago Islands 28% and for Sidon 19%. Izmir had its highest share in the Ottoman exports in 1702 with 31% and its lowest in 1737 with 14.4%.

In the second half of the 18th century, 1745-1789, we have a different picture emerging. With the exception of 4 years, 1745, 1751, 1752 and 1753 during which the ports of Sidon and of the Archipelago Islands topped the export list, Izmir came first in every year, for the rest of the period. Its average annual share for the period rose to 34%, with the highest share of 47.5% in 1749 and the lowest 16.3% in 1748. In the import trade, for which existing documentation covers the second half of the 18th century, 1749-1789, the predominance of Izmir is clear again. Izmir imported the greatest amount of French goods, in value, than any other Ottoman port annually. Its closest rival for the entire period was Istanbul. The average annual share of Ottoman imports for Izmir was 30%, with the highest share of 43% in 1779 and the lowest 17.2% in 1768.[3]

There are a number of reasons which account for the rise to prominence of Izmir in the Eastern Mediterranean. Testimonials of the time abound in glowing discriptions of the security and safety of the port, especially when compared to other ports in the Ottoman Empire. They speak of the atmosphere of freedom and tranquillity in the city

2. ANF A.E.B^{iii}243, *Inspection générale du Levant*, No 1, F. de Beaujour, Izmir, 5 Jul. 1817.

3. ACCM, I, 26-28, *États estimatifs des marchandises venant du Levant et de Barbarie (1700-1789)*; I, 19-20, *États de marchandises envoyées en Levant et Barbarie (1749-1789).*

and in its neighbouring countryside that all enjoyed, Europeans and Ottomans alike, whether residing in the city or coming in for the day to trade.[4] A European could walk in the streets of Izmir or go outside the city without the need for a Janissary guard — this he could do in few other places in the Ottoman Empire in the 18th century.[5] For Izmir, situated relatively near the seat of authority in Istanbul, was not affected, with few exceptions to the contrary, by the internal disorder that was prevalent in most of the Empire at the time.[6] The degree of cosmopolitanism and of 'Frankishness' of Izmir were unique in the Levant and it was often likened to a Western European city port.[7]

From the beginning of the 17th century all major European trading Nations had established Consulships there, bringing to Izmir valuable market contacts and making trade flourish. Izmir enjoyed a unique geographical position in the middle of the Archipelago, within easy reach of important producing areas in Anatolia and being the sole outlet for a more distant and far reaching Anatolian hinterland and an even further Iranian market. Coupled to this was the deliberate policy on the part of the Sultan to make Izmir the sole external port in the Anatolian coast and converge trade there. Tax exemptions and other concessions were given in order to channel trade there.[8] Smaller ports in the area, such as Chios, suffered as a result.[9]

In the second half of the 17th century, the capturing of the Iranian silk route and market from Aleppo, which was suffering from the instability reigning in the area as a result of the long drawn-out wars

4. C. Frankland, *Travels to and from Constantinople in the years 1827 and 1828*, London 1829, p. 67.

5. C. Le Bruyn, *Voyages de Corneille Le Bruyn au Levant*, La Haye 1732, p. 86.

6. A. Drummond, *Travels through different cities of Germany, Italy, Greece and several parts of Asia*, London 1754, pp. 184-5.

7. Choisseul-Goufier, Comte de, *Voyage pittoresque dans l'Empire Ottoman*, Paris 1842, p. 342.

8. For example, no custom duties were imposed on the export of saffron, produced in Kayseri, from Izmir (or Istanbul), though it paid a *miri ihtisab* duty of $2^1/_2\%$ when it was exported from any other Ottoman port. J. Bowring, *Reports on the commercial statistics of Syria*, London 1840, p. 40. Similar exemptions were given to European merchants who exported mohair yarn from Izmir. N. Ülker, *The rise of Izmir, 1688-1740*, PhD, USA 1973, p. 107.

9. G. Fermanel, *Obsérvations curieuses sur le voyage du Levant*, Rouen 1688, p. 309; see also N. Ülker, *op. cit.*, p. 195.

between Iran and the Ottoman Empire, greatly enhanced the economy and trade of Izmir. It secured a precious raw material greatly in demand by the manufactures of Western Europe.[10] At the same time, it opened the way for European goods to reach, via Izmir, the lucrative markets of the East. The other raw material that was very important to Western European manufacture and for which Izmir was able to get the export monopoly was mohair yarn. Ankara was situated within relatively easy reach of Izmir — 20 caravan days journey away. Istanbul, though equally near Ankara, had a diplomatic and a political function to fulfill and had ceded the commercial function to Izmir. Local merchants in Izmir and Ankara, mainly Armenians and Jews, controled the mohair trade, most of the time obliging the European merchants to go through them for business.[11] The other Anatolian city whose primary raw material Izmir monopolized for export abroad was Bursa. The silk of Bursa, though not as good as the Iranian, was renown and marketable in the West; especially so, after the near closure of the Iranian market in the second half of the 18th century, due to the renewal of the Ottoman-Iranian conflict. For the European merchants in Izmir, who had to go through the Izmir-Bursa trade circuits of Ottoman dealers to get the silk, the same problems existed as for those dealing in mohair yarn. For the Ottoman, producers and intermediaries alike, it was a source of great profit.[12]

"Les fonds nécessaires pour l'achat des huiles de l'isle de Crète sont tirés en bonne partie de Smyrne par la voie des lettres de change et par des expéditions en espèces. Assez souvent, nous fournissons aussi de quoi subvenir l'achat des soies de Tripoly et des marchandises de quelques autres echelles ce qui depend des projets qui forment les négociants de Marseille qui ont commerce à Smyrne".[13] Apart from its trade activities, Izmir also acted as a banking centre for the area. Its long-established links with the European market and the continuous presence of European merchants with expertise and capital, as well as the profits that were derived from trade, greatly contributed to its

10. J. Savary, *Le parfait négociant*, Paris 1749, vol. 1, pp. 402, 414.

11. PRO/SP/105/335, *Register of Assemblies*, pp. 143, 326, 336; and W. Eton, *A survey of the Turkish Empire*, London 1798, p. 479.

12. ANF A.E.B^{i}1063, Peyssonnel, Izmir, 18 Jan. 1777.

13. ANF A.E.B^{i}1053, *Mémoire*, Peyssonnel, Izmir, 22 Nov. 1751.

evolution. Money or bills of exchange that were sent to Izmir from Marseilles, or remitted there, found their way back through bills of exchange sent from Izmir to Marseilles to cover purchases made in the interior of Anatolia, in Bursa or in Ankara and for wheat and olive oil purchases from the Archipelago Islands usually made in cash.[14] Izmir was linked with Istanbul through banking for the payment of such purchases or the transfer of money. Yet banking was still on an informal level and complementary to trade. It was carried out by individuals, merchants-cum-bankers, who invested in trade, controled the capital liquidity of the market in Izmir and speculated on the international money market. The house of Roux Brothers in Marseilles, with its agents in Izmir and its international network of trade and banking, is a case in point.[15]

Finally, the port's strong links with Western Europe brought more areas of Ottoman hinterland into its exporting orbit than would have been otherwise. There were many articles imported for the Syrian and Iranian markets more cheaply from Izmir than would have been from Iskenderun or Beirut, despite the greater proximity of the last two ports to the importing areas. This was due to the lower freights from Europe which were paid to the ports offering a return cargo to Europe. Only a small number of vessels could obtain a return cargo in Syria and the ships were consequently compelled to seek freight in Izmir.[16]

The trade links of Izmir with the economies of Western Europe were multiple at all times, although different European countries traded with Izmir at different times, reflecting the changing pattern of economic growth across Europe. The greatest part of the exports of Izmir to these Western European countries was made up in raw materials needed in the manufacturing sector of the West — namely, silk, mohair yarn, cotton yarn, cotton and wool. These goods were complemented by the export of galls, wax, medicinal drugs, leather and foodstuffs such as dried fruit and raisins as well as wheat and olive oil from the Archipelago. In its imports from the West, cloth of all qualities and prices constituted the principal item — from mass-produced coarse cottons to luxury gold

14. ANF A.E.B^{i}1045-6, 1053, 1056, 1965-9; A.E.B^{iii}271-7; F^{12} /549-550; AMAE C.C.C. 35.

15. ACCM L.IX, 748 par proc. de Martin Reboul, Escalon et Cie to Roux of Marseilles, Izmir, 3 Jul. 1788.

16. J. Bowring, *op. cit.*, p. 40.

and silver brocades. It was followed by foodstuffs such as coffee and sugar, dyes such cochineal and indigo and various kinds of wood. All these were colonial goods re-exported by Europe to the Levant. The list was completed by a number of small of European manufactured goods, glassware and ironware. Although the Ottoman Empire was never a colony of Western Europe and in appearance it seemed free to regulate its commercial transactions with the latter, in reality its trade relations were very much dominated by the stronger economies of the West. The exchange of raw materials for manufactured goods and colonial foodstuffs which went on between Izmir —which formed an integral part of the Ottoman Empire— and the West, formed a trade relationship of a basically colonial nature.

There were changes in the principal goods exchanged during the course of the century, dictated by the changes in the needs of the Western manufactures and the growth of the market of Izmir, expressed here in terms of a wider Anatolian market. Cotton replaced silk in the second half of the 18th century as the principal good exported from Izmir, following the change from a luxury to a mass-produced cotton textile manufacture in Western Europe. Cotton yarn declined in the course of the century but picked up again in the closing decades. Mohair yarn remained an important export produce throughout the period although it was ousted by cotton in the closing decades of the 18th century. Similarly, wool did well in the first half of the 18th century but its share in the exports fell in the latter half. The growing monetarisation of the economy of Izmir and its Anatolian hinterland led to a greater volume and variety of manufactured goods being imported from the West.[17]

By the end of the 17th century, the British who were better organised than the French in their British Levant Company, were carrying on an active trade with Izmir. They were having to face the rivalry of the Dutch who were dealing in the same goods as the British. Dutch merchants often carried British cloth to Izmir from the port of Leghorn, transported there by British merchants who were working outside the network of the Levant Company. They were in this way breaking the

17. PRO/SP/105/335 *Register of Assemblies*, Goods imported into Smyrna from W. Europe, 1761/2-1764/5, 1785/6-1787/8; A.S.V. V Savi, b 750, *Manifeste delle mercanzie...*, Izmir, 1775-1797.

monopoly of the Company to transport goods direct to the Levant. Although this went against the interests of the Levant Company, it was beneficial, both to the British industry for thus more cloth was exported, and to the economy of Izmir, for greater competition meant lower prices for a commodity as important as cloth. In fact the Leghorn connection was important for the British trade in Izmir, despite the fact that the Levant Company used its economic and political influence to try and stop, through Acts of Parliament, the activities of these merchants.

In the beginning of the 18th century, the small number of British merchants at the top echelons of the Levant Company, like their Dutch colleagues, had an advantage over the French due to their large capital outlays. The French, too numerous and with small capital, were more liable to bankruptcy. These British merchants, however, worked on the basis of monopolistic principles and on the belief that the market should be controled as far as possible, which was incompatible with the growing volume of trade in Izmir. They held out for the first two decades of the 18th century, selling cloth at competitive prices and importing silk and mohair yarn in particular from Izmir. By the 1730's however, they were facing very strong competition from the French who had successfully imitated the British cloth and were selling it in the Levantine market. In 1739, everywhere in the Levant British cloth was left unsold — over 5,000 bales in Aleppo, 4,000 in Istanbul and over 3,000 in Izmir.[18] Policies such as the decision of the Company not to allow its merchants to buy for cash or to trade in money, restricted their trade activities and left an important sphere of speculation and profit to the Dutch and French merchants. After several decades during which trade between London and Izmir was at a low ebb, especially when compared to the French, British trade picked up again in the very late 18th and early 19th centuries, following the new needs of the British textile industry and the demise of the French trade in the area. In the 1770's and 1780's, Britain accounted for 10.3% of Izmir's imports; by 1820, it had tripled its share to 33%. In the same period, Britain took 8.5% of Izmir's exports; by 1820, it increased its share to 27%.[19]

18. J. Hanway, *An Historical Account of the British Trade over the Caspian Sea*, London 1753, vol. 1, p. 60.

19. ANF A.E.B^{i}1065-69; A.R.A. Arschief Gogel 155 in Nanninga, *Bronnen*

In the middle of the 18th century, Peyssonnel wrote in his long memoire on trade in Izmir: "Le commerce d'Hollande à Smyrne est presque égal à celui des Français; celui des Anglais quoi que moins considérable forme un objet assez important".[20] The Dutch traded in goods as well as in money. They also carried to Izmir money for merchants other than Dutch, charging them the same rates. For Holland, being a smaller Nation, gave better terms of protection to foreigners trading under its flag, than did the major European powers. Their ships passed, on the way to Izmir, by the ports of Spain and the Italian ports of Genoa, Leghorn, Naples and Messina, unloading and loading part of their cargo. They stayed a maximum of 90 days in Izmir in time of peace, unless extra time was necessary to load the cargo.[21] They were particularly active in the carrying trade, especially in transporting goods between Leghorn and Izmir on behalf of Ottoman merchants (Armenian and Jewish merchants in the beginning and Greek merchants at the end of the 18th century). They also carried goods on behalf of British and French merchants in times of War. At such a time, merchants did not like to take the risks and high insurance costs involved in a long journey across the Mediterranean — instead, they preferred to send their goods to Leghorn. In the years 1775-1789, Holland accounted for 18.1% of all imports to Izmir and was second only to France, who was however having the biggest share of 51%; in the same period, Holland received 23% of all goods exported from Izmir to Europe. In the 19th century, however, Dutch trade rapidly declined. Its share in the imports of Izmir dropped to 4% for the years 1801-1820, and in the exports to 5%.

For the greater part of the century, it was France who dominated trade in Izmir. However, it did not monopolize it, for there was fierce competition from the other European countries there at all times. It did account, nevertheless for half of the port's external trade. Trade between Izmir and Marseilles did not really take off until the 1720's. After a good start right at the beginning of the century, exports fell sharply in 1702 and continued to fall for the next 9 years. In 1712 they

tot de Geschiedenis van den Levantschen Handel, vierde deel: 1765-1826, Gravengahe 1966.

20. ANF A.E.B^{i}1053, *Mémoire*, Peyssonnel, Izmir, 22 Nov. 1751.

21. ANF A.E.B^{iii}243, *Réglements concernant le commerce de la nation hollandaise au Levant*, 1815.

rose to their original level and for the next 6 years they fluctuated, rising and falling alternatively. In 1719, another high level double the previous one was attained and after that the pattern was established. Apart from the exceptionally low figures of 1721 and 1722, the years of the plague in Marseilles and of its aftermath, the exports of Izmir were set on an upward trend. The annual fluctuations which continued for the next 25 years must be accounted to a period of adjustment for the French market and French manufacture in importing goods from Izmir and exporting cloth to the Levantine port. It was a time also during which Izmir organised production for export. By the 18th century, Izmir had been exporting for a long time on the international market. Its principal commodity had been silk from Iran, which export was bound to certain limitations, despite its high marketability in the West, on account of the long distance of the place of production from Izmir and caravan route. As a raw material, it was used in a luxury and therefore limited manufacture. In the second half of the 18th century Izmir, responding to the demands of the European market for raw materials, took off in exports. The principal commodity was cotton wool, a raw material suitable for mass production and whose place of production in the Anatolian hinterland was nearer at hand than the Iranian. The figures for the exports of Izmir to Marseilles are a telling reflection of this. After a steady increase in the 1750's and 1760's, export figures soared in the 1770's and 1780's, reaching their highest level in 1788 — that of 16,499,726 livres tournois or eight times the figure of 1700 and four times that of 1749. Taking in mind the fact that in the closing decades of the 18th century, the rapid increase in the devaluation of the Ottoman piastre eliminated or even reversed increases in prices, then the growth, in value, of exports is even greater.[22]

By the end of the 18th century Izmir dominated the trade of Marseilles with the Ottoman Empire. In 1786, it exported in value 98% of Ottoman exports of mohair yarn and leather to Marseilles; 56% of all cotton, wool and copper; 39% of madder roots; 36% of all silk; 28% of all wax production and 25% of wheat.[23] The French

22. ACCM, I 26-28, *États estimatifs des marchandises venant du Levant...*, (1700-1789).

23. ANF Marine B^7/444, *Resultats par denrées... suivant les états envoyées par la Chambre de Commerce de Marseille*, 1786.

Revolution and the Napoleonic Wars dealt a severe blow to the French trade. Its share in the total exports of Izmir fell from 41.2% in 1775-1789 to 19.1% in the early years of the 19th century and from 51% to 17.3% in the imports for the same period.

The earliest lists that we have of French exports to Izmir in the first half of the 18th century are for 1721 and 1734. In these two years the French exported to Izmir mainly cloth and colonial goods — indigo and sugar. They took little back in terms of exports from Izmir; their returns were made up of funds, to be used for oil and wheat purchases, and of actual specie. From 1749, when regular data for French exports to Izmir begins, we find France exporting an ever-increasing amount of goods to Izmir. Considerable annual fluctuations still occurred, making the graph line indented. As the century drew to its close, Izmir's exports to France overtook French exports to Izmir. The balance of trade was active for Izmir and passive for France, with the deficit increasing. In the years 1775-1789, France in its trade with Izmir had a deficit of 20,613,020 l.t. or 13% of the value of exports; in the early years of the 19th century (1801-3 and 1817-20) this increased to 14.2%. Cloth exports remained stagnant towards the end of the 18th century and actually fell in the 1780's.[24] French merchants were more interested in monetary speculation, out of which greater profits were to be had than in exporting French cloth, the quality of which had deteriorated.[25]

However, Marseilles in its passive balance of trade with Izmir was not losing and the gains of Izmir were more apparent than real. Charles Carrière, the French historian, makes here the distinction between the balance of trade and the balance of payments and shows that while the former was deficitiory for Marseilles, the latter showed a surplus.[26] The French merchants of Marseilles may have been losing out in their balance of trade with Izmir through the exchange of goods but they were involved in other profit-making activities in Izmir. They were involved in shipping (transportation of goods between Izmir and

24. ANF A.E.B^{i}1065-69.

25. F. Rebuffat & M. Courdurié, *Marseille et le négoce monétaire international (1785-1790)*, Marseilles 1966, p. 160.

26. C. Carrière, "Un 'sophisme économique': Marseille s'enrichit en achetant plus qu'elle ne vend. Réfléxions sur les mécanismes du commerce levantin au XVIIIe siècle", C.N.R.S. (1973), pp. 1-7; see also N. Svoronos, *Le commerce de Salonique au XVIIIe siècle*, Paris 1956, pp. 341-43.

Marseilles as well as between Izmir and the other ports in the Eastern Mediterranean), in insurance, in investment in trade in Izmir, in monetary speculation in usury and in banking activities. The profits from all these activities left Marseilles with a surplus in its balance of payments that was greater than its deficit in its balance of trade. For Izmir the opposite may be true.

Finally, the Italian ports and in particular the port of Leghorn played an entrepot role in the trade between Izmir and Marseilles as can be deduced from the Archival material. Comparing French exports to Izmir, as depicted in the correspondance of the Consuls and in the statistics of the Chamber of Commerce of Marseilles, during the second half of the 18th century, we find that with the exception of 1779, the Consuls give for the entire period, figures that are superior to those of the Chamber of Commerce of Marseilles. In other words, Izmir was receiving more goods than Marseilles, according to the Chamber of Commerce of Marseilles, was sending to the Levantine port. The gaps are too large to be accounted for by inefficiency on the part of the authorities of Marseilles or by contraband trade. In the 1760's the difference averaged out 42.2% annually. This went on increasing — in the 1770's it was 72% and in the 1780's it was 84%. Taking into consideration the fact that the Consuls had no interest in declaring more goods than they received and for which they had to account consulage fees, the ever-increasing gap must be accounted for, to a break in the directness of the Marseilles-Izmir route. In other words, French ships on their way to Izmir must have stopped and loaded additional cargo in the Italian ports, very much like the Dutch ships. Marseilles could not, it seems, meet all the demands of the market of Izmir.

As concerns the exports of Izmir to Marseilles, the situation is variable. In the beginning of the 18th century and in the 1770's and late 1780's, it is the Consuls'lists that give us the superior figures. In 1721 and 1734, the gaps are huge though admitedly, 1721 was a rather exceptional year. In the 1770's they decrease to 32.2% annually and in the 1780's they come down to 23.4%. For the rest of the period the situation reverses itself. In the 1750's, it is the Chamber of Commerce of Marseilles that gives us higher export figures from Izmir by an annual average of 19% and in the 1760's by 7% annually. So that, at the beginning of the century, Izmir sent to Marseilles much more than what the

French port actually imported. It was a similar case though to a lesser extent in the 1770's and 1780's. A certain amount of goods could be smuggled out in Marseilles and thus by-pass the port authorities. The gaps, however, are too large: 271.3% in 1734 and 82% in 1779. The answer must lie, therefore, in the inability of the market of Marseilles to absorb all the goods Izmir sent, at two different periods in time — when French industry was at the stage of development and when it was declining. At such a time, there was a ready market in the Italian ports, which was able to take part of the cargo of Izmir. In the middle period of the century however, 1750-1770, when there was an equilibrium between the needs of French industry for raw materials and the export capabilities of Izmir, the difference between the two sources is small.

The Italian ports, namely, Leghorn, Genoa, Messina, Trieste and Ancona, with the exception of Venice, whose trade was directed primarily to its local economy and industry, were thus primarily entrepots. Their fortunes varied according to the degree of competition that existed between the dominant economies of France and Britain at certain conjunctures. Such conjunctures were periods of open warfare between France and Britain, such as the 7-years War (1756-1763). At such an instant Leghorn, in particular, fulfilled the role of the port of Marseilles in the trade of France with Izmir. Merchants based at Leghorn exported French goods and in particular French cloth to the Levantine port and imported raw materials from Izmir for export to France.[27] Holland also, tried to gain from a Franco-British conflict supplying the market of Izmir with British *shalloons* and French *londrins* in the 1760's.[28] With the onset of the French Revolution and the Napoleonic Wars that followed, the minor economies of the Italian ports were able to gain from the general uncertainty in the area and increase their trade with Izmir.[29]

This can be seen from the trade figures. In the period 1775-1789

27. A.S.L. *Governo* 1, Relazione del governo civile... de Livorno, Sept. 1765, f° 525 v°, in C. Carrière & M. Courdurié, "Les grandes heures de Livourne au XVIIIe siècle", *Revue Historique* CCLIV (1) 40-41.

28. PRO/SP/105/335 Goods imported from Holland to Izmir, 1761/2-1764/5.

29. ANF A.E.B^{iii}243, *Renseignements sur le commerce du Levant*, Miège, Leghorn, 13 May 1825; A.S.V. V Savi, Luca Cortazzi, Izmir, 13 Feb. and 11 Apr. 1791; 8 Mar. and 9 Jul. 1793; 8 Jul. 1795; 18 May 1796.

a time concurrent with the American War of Independence, the share of the ports of Leghorn, Genoa and Messina in the import trade of Izmir was 12%, in 1801-1803 19.2% and in 1817-1820 8.2%. Thus the highest share in the import trade occurred in the very early 19th century and possibly up to 1815, the duration of the Napoleonic Wars. Once peace had settled, the trade activities of these ports dropped below their 18th century level. Their share in the imports of Izmir for 1775-1789 was 7.5% and for 1775-1803 20.1%. In fact, both Trieste and Ancona reached the peak of their trade activity in 1801-1803 with a share of 44% of the total imports of Izmir which fell to 15.5% in 1817-1820. In other words, once war had ended trade returned to the major European economies. In this case, it passed from France to Britain whose share in the import trade of Izmir in the years 1801-1803 was 13.1% and in 1817-1820, 41%. In the export trade of Izmir, Leghorn, Genoa and Messina took the same share of the exports in 1775-1789 as in 1801-1803, namely 12% and in 1817-1820, 5%. Trieste and Ancona were more active in importing goods from Izmir with a share of 13.5% in 1775-1789, 24% in 1775-1803 and 51% in 1801-1803 alone. This exceptionally high level of trade predictably fell to 15% in 1817-1820. The principal gain of Izmir in the increased trade with the Italian ports, was the rise to prominence of its local raya communities who traded with these ports directly, thus breaking the monopoly of Europe in the external trade of Izmir.

Another port with a similar entrepot role in its trade with Izmir was Malta: "S'il est vrai que les Grecs ne se soucient pas de faire le voyage d'Angleterre, il est constant que les Anglais ont eu le souci de leur épargner les trois-quarts du chemin en établissant des entrepôts à Malthe et à Corfu où les sujets Ottomans peuvent venir échanger leurs produits contre ceux de la Grande Bretagne".[30] The first reference to Malta exporting British cloth to Izmir in the French Archives is to be found in 1778. Malta imported goods, mainly cotton wool, leather, dried fruits and wax from Izmir for the first time in 1781. The volume of trade between Izmir and Malta remained small and Izmir was more active in exporting goods to Malta than in importing goods from there. It was principally as an entrepot for British goods that Malta established itself in the Levant trade.

30. ANF A.E.B^{iii}243, *Renseignements...*, Leghorn, 13 May 1825.

As the century drew to its close, the changed economic order and the increased volume of international trade brought new partners to Izmir. The pattern of trade however, remained the same. Its restrictive effects on the long term development of the Ottoman economy (agricultural production and industry) continued, though to Izmir it brought additional trade and profit. These countries at first traded on a minimal scale or under the protection of one of the major Powers, as was the case with the Americans under the protection of the British. The latter consented in the hope that they would thus be able to limit the newcomers' trade and decrease the chances of competition from them.[31] They were to be proven wrong and unable to do anything about it. America's trade with Izmir went from strength to strength. The ports in contact with Izmir were Boston and Philadelphia. The principal product that the United States exported to Izmir was coffee, followed by cloth (coarse cottons) and sugar. Izmir exported to the United States opium above all (according to the lists of 1832), followed by wool, dried fruits, wine and medicinal drugs.[32] In 1832, the United States had the largest share in the imports of Izmir than any other country, namely 49.2%.

With the start of closer diplomatic and economic relations between Russia and the Ottoman Empire, following the treaty of Küçük-Kaynarca in 1774, trade developed between Izmir and the Russian ports of Odessa and Tangaroff. In this initial stage, trade was concentrated mainly on exports to Izmir. According to the French Archives, the first such exports of iron, steel and fur occurred in 1780. The share of Russian goods in the imports of Izmir remained small — 1% in 1780-89 and 0.3% in 1817-20. In the 19th century, Izmir started to export to Russia. In 1817-1820 the share of Russia in the exports of Izmir was 6%.[33]

As the Balkan land route began to be used in the 19th century, in addition to the traditional sea route, trade between Austria and Izmir developed, responding to the needs of the newly developed Austrian textile industry. By 1832 Austria was importing from Izmir a whole range of goods, the principal item being cotton wool which

---

31. PRO/SP/105/127 F. Werry to Levant Co, Izmir, 15 Jan. 1800 and 17 May 1800.

32. AMAE C.C.C. 43, *Exportation et Importation de Smyrne*, 1832.

33. ANF A.E.Bi1065-9; AMAE C.C.C. 35.

accounted for 57% of all exports. Cloth of a high quality as well as coarse cottons accounted for 25% of all imports to Izmir.[34] German cloth of all qualities and prices and German pottery had a ready market in Izmir from the 1770's, being transported there by Dutch merchants via Amsterdam and Trieste.[35] Direct trade developed between Izmir and Germany, through the port of Hamburg in the early years of the 19th century.[36] Other minor countries which carried on trade with Izmir were the Venetians, a declining power in the 18th century, the Danes, the Swedes and from the end of the century onwards the Belgians. The Swedes and the Danes along with the Ragusans derived most of their profits from the carrying trade.

One of the advantages of Izmir was the existence of a local community that was economically active and with whom the Europeans were able to trade. Yet in a system of trade dominated by the capitulations, where the Europeans had full economic and political backing and large capital resources, these local merchants were relegated to the position of an intermediary between Ottoman producers and European buyers. Most of the time they worked within a framework of European trade activity, though they used every possible opportunity to compete against them. In the beginning of the century, such cases presented themselves when British merchants, who were working outside the framework of the British Levant Company, chose to cooperate with a Jew or an Armenian, thus breaking from within the monopoly of the Europeans in the external trade of Izmir. The exception to the above were the big Ottoman landowners who, international market conditions favouring them, had to be wooed in order to be won over to their side by the Europeans.[37]

Each community (Turks, Greeks, Armenians and Jews) specialized in certain spheres of economic activity. The Armenians dominated the silk trade with Iran and controled the caravan routes to and from Izmir although in the second half of the century, political events caused the near-closure of the Iranian market. They also held in their hands the mohair trade in Ankara and fought all attempts by the Europeans

34. AMAE C.C.C. 43.
35. ANF A.E.B^{iii}415, *Mémoire*, Amoureux, Izmir, 7 May 1781.
36. A.R.A. Arschief Gogel 115 in Nanninga (1966) pp. 1532-41, 1572-3.
37. ANF A.E.B^{i}1054, Peyssonnel, Izmir, 7 Jul. 1754.

to settle there, so that the latter had to buy the bulk of this raw material through them in Izmir. The Jews in Bursa similarly controled the silk trade and sent silk to their correspondents, who were usually Jews, in Izmir who in turn sold it to the Europeans. In the 1770's, European merchants in Istanbul were sending their money to Izmir, which they had acquired by selling jewels, to be invested in silk that the Jews and Turks had brought there from Bursa.[38]

The Jews were the brokers or *censaux* of Izmir, working on a commission basis, as middlemen between the Ottoman producers and the European buyers. They procured the European merchant with raw cotton or mohair yarn in exchange for European manufactured cloth, in a situation of barter exchange rather than that of a purchase for cash. Even Iranian silk, brought to Izmir by Armenians, reached the Europeans usually through such middlemen, especially when the Europeans lacked the cash to enable them to buy silk directly from the Armenians.[39] The Jews could and sometimes did come to an agreement amongst themselves on a minimum commission rate which they imposed on the Europeans. The European merchants, on the other hand, *battulated* a dishonest broker. That is, they made a common front and boycotted him. Jews were also active in procuring freight for French captains doing the caravan trade between Izmir and the other Ottoman ports in the Levant.[40] The Jews were a dominant force in the Customs House, holding key positions, although rich Armenians and Turks were also known to have bought the farming of the Customs in Izmir.

The issuing of clean bills of health indicating the city to be plague-free was always done by the Greek community and it was they who decided on the state of health in the city.[41] In this way they exercised considerable influence on the movement of ships. The Greeks were also involved in trade on a commission basis. In the lending and borrowing sector Turks, Greeks and Jews were present, although the Turks as big landowners were amongst the biggest lenders and borrowers.

38. ANF A.E.B^{i}1063, Peyssonnel, Izmir, 18 Jan. 1777.

39. ANF A.E.B^{i}1052, Peyssonnel, Izmir, 29 Jan. 1749.

40. ANF A.E.B^{i}1052, Peyssonnel, Izmir, 5 Mar. 1749; C. Matterson, *English trade in the Levant, 1693-1753*, PhD, USA 1936, p. 111.

41. PRO/SP/105/127 F. Werry to Levant Co, Izmir, 17 Jun. 1800.

Small-scale Turkish producers also figured in the credit sector, giving long-term credit to French merchants for goods the latter had purchased from them.[42] "L'Asie Mineure et la Perse fournissent à Smyrne les objets qu'elle envoie sans cesse en Europe. En 1788, les transports se fesaient presqu'éxclusivement par les chameaux de Karaosmanoğlu, musselim de cette ville et l'un des plus puissants ağas d'Anatolie".[43] These Turkish landowners and producers of cotton and wheat, with Karaosmanoğlu and to a lesser extent Araboğlu at their head, did play the market and force the hand of the Europeans whenever they could and international market conditions allowed.[44] As small-scale merchants, the Turks were active in the trade of Izmir with the Europeans although it was in the trade of Izmir with the rest of the Ottoman Empire, mainly inland, that the Turks were particularly prominent.

In the 1770's and 1780's as the commercialization of production in Izmir increased there was an equal growth in the volume of trade and in local capital accumulation. Those who best benefited from this phase of economic development were the Jews and the Armenians and in particular the Greeks whilst the Turks maintained their dominant role in production. A major consequence of this development was the opening of in-roads in the export and import trade of Izmir direct with Europe — in-roads which they had enjoyed at the beginning of the 17th century, but which had subsequently been mostly closed to them by the Europeans. In the 18th century, for an Ottoman to trade openly abroad, the protection of a European Nation was required.[45] Towards the end of the 18th and beginning of the 19th centuries, there was a spectacular growth in the volume of international trade. The expansion of the industrial sector in Western Europe brought a greater need for raw materials and markets for their finished products. The economies of the West were no longer served by monopoly restrictions of the type propagated by the Levant Company. Free trade met their needs.

42. ANF A.E.B^{i}1055, Gilly, Izmir, 28 Jun. 1755; ACCM, L.IX 1038, Izmir, 30 Jun. 1769.

43. ANF A.E.B^{iii}242, *Commerce du Levant*, Jumelin, 1812.

44. ANF A.E.B^{iii}242, *Sur l'article de l'ordonnance du Sept. 1810*, 28 Sept. 1814.

45. ANF A.E.B^{i}1052, Peyssonnel, Izmir, 19 Jan. 1749; PRO/SP/105/115 Levant Co to Cons Rey, Lon. 14 Jun. 1695 and 14 Aug. 1696.

From 1781 there started a relaxation of the laws concerning the trade activities of France, namely the wavering of the 20% import duty on foreigners' goods entering the port of Marseilles. For in the words of a French contemporary, "la concurrence des étrangers à Marseille procurera une plus grande abondance de matières premières pour nos manufactures et un plus grand debouché pour leurs produits".[46] Smaller European states, or those with a less-developed economy, welcomed the capital resources, expertise and trade connections of the Ottoman merchants whom they allowed to trade on their own soil. "La Hollande, l'Autriche et plusieurs États d'Italie ont admit les étrangers dans leur commerce avec le Levant; et il est passé entre les mains des Grecs et des Armeniens".[47] In Leghorn, Greeks and Jews were among the most wealthy merchants.[48] Competition among the major Nations, rather than the creation of a common front, as was the case in the previous two centuries helped the growth of the rayea communities. In the beginning of the 19th century, Greeks and particularly those from Chios, came to control the retail trade of cloth, linen and silk imported in Izmir and had correspondents in Vienna, Trieste, Leghorn, Genoa, Marseilles, Paris and Amsterdam.[49] The trade activities of these rayea communities in no way came in conflict with European capital in the Levant which by the early 19th century was mainly British.

In the 18th century, France dominated navigation in the Eastern Mediterranean. French ships of all sizes dominated the trade of Izmir with the Levantine ports, namely Alexandria, Crete, the Islands of the Archipelago and Istanbul as well as with Tunis and Tripoly in the North African coast.[50] Smaller European nations, Dutch, Venetians and Swedes were also active in the carrying trade. The greatest rivals to the French, however, were the Ragusans and those flying the flag of Imperial Germany.[51] In the years 1763-1774, a sample data of the ships in the trade between Izmir and Western Europe as well as Izmir and the Levant, showed 37.5% of them to be Ragusan, 29% French, 17% Venetian

46. ANF A.E.B^{iii}242, *Sur l'article...*, 28 Sept. 1814.

47. *ibid.*

48. ANF A.E.B^{iii}242, *Renseignements...*, Miège, Leghorn, 13 May 1825.

49. ANF A.E.B^{iii}242, *Mémoire sur le commerce de Smyrne*, 1825.

50. ANF A.E.B^{iii}272-4, *État des batiments...*, Izmir, 31 Mar. 1763 to 30 Jun. 1774.

51. ANF A.E.B^{i}1062, Peyssonnel, Izmir, 22 Jul. 1775.

and 12.5% were flying the Imperial flag.[52] In the period proceeding 1763, during the 7-years War, these Nations took advantage of the Franco-British conflict to increase their navigation. According to French Consuls' reports, out of 668 ships that came to Izmir from Western Europe and the Levant in the years 1756-60, 349 had a non-French flag. Of these, 142 were Ragusans, 62 had the Imperial flag, 38 were Dutch, 32 were Swedish and 21 Venetian whilst 26 were British, 18 had the flag of Tuscany, 7 were Danish and 3 were Neapolitan.[53] The French were still dominant however accounting for 48% of all ships entering Izmir.

A breakdown of the 319 French ships that arrived in Izmir between 1756-1760 showed 134 coming from other Levantine ports and 110 from Marseilles. Only two came empty; the rest were full of merchandise. Almost a quarter of these ships were already stationed in the port of Izmir at the time the French Consul made his annual report. For ships stayed in Izmir as long as it was needed to get a cargo load; delays were usually unavoidable and sometimes induced by the landowners who forbade loading to create scarcity in the market and thus raise prices.[54] The small number of ships that came from Italy, only two, may be explained by the Franco-British conflict which made it risky and uneconomical for other nationalities to charter French ships in view of the British pirates in the Mediterranean and the British presence in Leghorn.

In 1756-1760, of 314 ships that left Izmir, 73 left for other Levantine ports, 23 ships left empty on a general coasting trade picking up cargo as they went along, 134 left with Marseilles as their destination and 62 ships stayed in Izmir. In the following three years, 1761-3, of 222 ships that came to Izmir with a French flag, 119 came from Marseilles, 102 came from the Levant and Italy and 1 ship came from Ragusa. Of these 127 ships left with Marseilles as their destination, 86 for other Levantine ports and 6 ships left on a general coasting route. From the above we see the great importance to the French of the carrying trade between Izmir and the other Ottoman ports, complementary to the trade between Izmir and Marseilles.

---

52. ANF A.E.B^{iii}272-4.
53. ANF A.E.B^{i}1056; A.E.B^{iii}271.
54. ANF A.E.B^{i}1054, Peyssonnel, Izmir, 7 Jul. 1754.

Equally active in the Eastern Mediterranean trade were the other European Nations. In the years 1756-60, 54% of all non-French ships came from the Levant, including the ports on the coast of North Africa and 46.1% from ports in Western Europe. A further breakdown gives us 110 ships (Alexandria-Izmir and Crete-Izmir being the most frequented routes); 5 ships from Algiers and Tripoly of Libya and 47 from the coasting trade on the Western Anatolian coast. The breakdown of the Western Europe-Izmir route showed 19 ships from London; 21 from Venice and 38 ships from Holland. The bulk of the ships came, predictably, from Italy — 105 ships. Leghorn sent in this period 42 ships, making the Leghorn-Izmir route the most frequented one in this period among non-French ships. The freight that these ships carried, French and non-French alike, often belonged to Ottoman merchants, especially in the Eastern Mediterranean route. Britain was the only country that did not take part in this carrying trade, sending an annual average of 5 ships to Izmir from London in 1756-60. Of 313 non-French ships that left Izmir in 1756-60, 120 ships went on a coasting trade, 100 to Italy and 93 to other Western European ports.

Concerning the types of ships that the French used in their trade with Izmir, the *barque*, a medium-sized vessel, was the most widely used in the early part of the 18th century. It was followed by the *vaisseau*, a ship of a similar size, at a percentage rate of 54.4% *barques* and 32% *vaisseaux*, according to the French Consuls.[55] *Polacres* were first mentioned in 1734 — these were ships of large tonnage capacity though small polacres were also to be found.[56]

In the 1760's and 1770's among the ships, French and others used in the Izmir trade, *barques* were still the most popular with *polacres* coming next; *pinques*, small-sized ships were also used as were *senaults* — another medium-range ship. In the 1770's and 1780's, a sample data of French navigation between Izmir and Marseilles, showed the *corvette*, a large tonnage ship, being at the top of the list. On the Marseilles-Izmir route, 30% of all ships were *corvettes* and on the Izmir-Marseilles route, 24%. Next came the *brigantin* at the rate of 18% followed by *polacres* and *senaults*. Smaller capacity ships such as

55. ANF A.E.B^{i}1045, 1046.

56. V. Kremmydas, *Τὸ ἐμπόριο τῆς Πελοποννήσου τὸν 18ο αἰώνα*, Athens 1972, pp. 249-52.

pinques, *vaisseaux* and *tartanes*, as well as the previously popular *barques*, came low on the list.[57] The predominance of large ships is to be expected, for Izmir in this period carried most of the trade of the Ottoman Empire with France. The average tonnage during these years was 140 tons for ships bound from Izmir to Marseilles and 155 tons from Marseilles to Izmir. This makes an interesting comparison with the average tonnage of 110 tons of the French ships in the Morea trade.[58] The average size crew in the French ships in the trade of Izmir was 14 whilst in Morea it was 11.[59]

According to the Archives of the Chamber of Commerce of Marseilles, out of 2,727 ships of French flag that left Marseilles for the Ottoman Empire in the second half of the 18th century, 1749-1789, 698 had Izmir as their destination. This gave Izmir a share of 26% in the overall French navigation to the Levant. In other words, one in four of the French ships bound for the Levant went to Izmir.[60] It placed Izmir at the top of the list in all years but three — 1768, 1769 and 1786 when Istanbul and the North African ports came top. It should be noted that the 1770's and most of the 1780's are not included in this data — years of peak trade activity for Izmir. So that Izmir's share can be considered to be even higher. Finally, a fourth of all French navigation bound for Izmir annually, it carried to the Levantine port, 30% in value, of all French exports to the Ottoman Empire during the same period.[61]

Let us now look at the French navigation from the Ottoman Empire to Marseilles for the first 70 years of the century. According to the Archives of the Chamber of Commerce of Marseilles, between 1700 and 1769, 14,489 ships arrived in Marseilles from the Ottoman Empire. Of these, 1,324 ships came from Izmir, giving to the port a share of 10.5% in French navigation. In the same period, ships bound from Izmir carried 20.5%, in value, of all Ottoman exports to Marseilles.[62] The relatively low share of Izmir in the total French navigation from the Levant may be explained by the fact that the data here covers

57. ANF A.E.B^{iii}275, 276, 277.
58. V. Kremmydas, *op. cit.*, p. 254.
59. *ibid.*
60. ACCM, I 19-20, (1749-1789).
61. *ibid.*
62. ACCM, I 26-27; ANF A.E.B^{iii}271-3.

mainly the first half of the 18th century, when Izmir was still building its international trade network and production for export. We can discern an increase already by the end of this period. For the years 1759-1769, the average annual share of ships arriving in Marseilles from Izmir is 25%, carrying 38.4% of all exports of the Ottoman Empire to France.

In conclusion, we may say that Izmir was the major international port in the Eastern Mediterranean and the leading export port of the Ottoman Empire in the second half of the 18th century. To the degree that it exported the raw materials of its vast Anatolian hinterland and imported and diffused to it Western European cloth, it contributed to the unequal trade relations between Western Europe and the Ottoman Empire and to the domination of the Ottoman economy by the latter.

ABBREVIATIONS

ANF A.E.B^{i}	Archives Nationales de France, Paris, Série Affaires Étrangères, sous-série B^{i}.
ANF A.E.B^{iii}	Archives Nationales de France, Paris, Série Affaires Étrangères, sous-série B^{iii}.
ANF Marine B^{7}	Archives Nationales de France, Paris, Archives de la Marine, Série B (Service Général), sous-série B^{7}.
AMAE C.C.C.	Archives du Ministère des Affaires Étrangères, (quai d'Orsay), Correspondence Consulaire et Commerciale.
ANF F^{12}	Archives Nationales de France, Paris, Série F^{12} (Commerce et Industrie).
ACCM, I	Archives de la Chambre de Commerce de Marseille, Série I (Statistiques).
ACCM, L.IX	Archives de la Chambre de Commerce de Marseille, Série L, L.IX Fonds Roux.
PRO/SP/105	Public Record Office, London. State Papers, 105 Series. Levant Company Archives.
A.S.V. V Savi	Archivio de Stato. Venezia. Cinque Savi Alla Mercenzia.

BARIŠA KREKIĆ

LA NAVIGATION RAGUSAINE ENTRE VENISE ET LA MÉDITERRANÉE ORIENTALE AUX XIVe ET XVe SIÈCLES

Deux facteurs influencèrent d'une façon décisive le développement de la navigation ragusaine et son rôle entre Venise et la Méditerranée orientale aux XIVe et XVe siècles: la position géographique de la ville et sa situation politique. Voyons d'abord brièvement la géographie.

La côte orientale de l'Adriatique était depuis toujours beaucoup plus favorable à la navigation que la côte occidentale. Tandis que cette dernière est en grande partie peu élevée, avec un nombre réduit de ports naturels et sans îles, la côte orientale consiste toute entière en hautes montagnes, un grand nombre de baies et de ports naturels et, surtout, en d'innombrables îles qui s'étalent tout le long de la côte. Si l'on ajoute à tout celà les vents et les courants favorables à la navigation, on conçoit clairement pourquoi cette côte servit de route préférée pour la navigation jusqu'à la fin des voiliers au XIXe siècle.

Or, Dubrovnik se trouvait exactement à la fin de la chaîne des îles, la dernière ville importante et bien équippée, où les navires, navigant depuis Venise et autres ports de l'Adriatique, pouvaient s'arrêter avant de s'engager sur la mer ouverte vers le sud, et la première ville à leur rentrée dans l'Adriatique après laquelle leur navigation vers le nord devenait généralement beaucoup moins dangeureuse.

A cette position heureuse sur les routes maritimes, il faut ajouter le fait que Dubrovnik (Raguse) se trouvait au point où les grandes routes terrestres provenant de l'intérieur de la Péninsule Balkanique débouchaient sur la mer — un fait très important pour le développement de la ville et de son rôle maritime.

Passant maintenant aux facteurs politiques qui influençaient la navigation ragusaine, il faut souligner en premier lieu que Dubrovnik

—tout comme les autres villes de la Dalmatie— se trouvait sous la domination vénitienne de 1205 jusqu'en 1358, une domination qui, tout en ayant des conséquences positives, comportait aussi des limitations à la navigation et au commerce maritime ragusain, surtout avec Venise elle-même. Cependant, à la différence des autres villes dalmates, Dubrovnik put et sut profiter énormément du grand essor des mines d'argent, de cuivre, de fer, de plomb etc. en Serbie à partir du milieu du XIIIe et en Bosnie depuis la première moitié du XIVe siècle.

Cette heureuse coïncidence permit à Dubrovnik de sortir de la période vénitienne, en 1358, comme une ville riche et en plein développement, capable de profiter de la disparition des limitations vénitiennes sur la mer. Ce n'est pas par hasard que la construction des navires d'un tonnage supérieur et les voyages ragusains de long cours (vers la Sicile, Constantinople, la Mer Noire, l'Asie Mineure, l'Egypte, etc.) commencèrent sur une échelle plus importante dans les années soixante-dix du XIVe siècle.[1]

Il vaut la peine de noter que ce tour ragusain vers la mer se faisait au moment où le commerce de la ville avec l'intérieur balkanique commençait à souffrir de la dégradation de la situation interne en Serbie (après la mort du Tsar Stefan Dušan, en 1355) et des premières conquêtes et incursions ottomanes. Encore une fois, des coïncidences totalement hors du contrôle des Ragusains aidaient à merveille leurs intérêts.

La cessation de la domination vénitienne et le passage de Dubrovnik sous la protection du roi de la Hongrie, en 1358, ne signifiaient pas du tout une diminution des contacts entre Dubrovnik et Venise, mais le changement politique eut des conséquences sur certains aspects de la navigation, surtout quand il s'agissait des grandes routes vers le Levant. La marine marchande ragusaine, comme on a déjà noté, se lança d'une façon plus vigoureuse sur les mers lointaines seulement dans les deux ou trois dernières dizaines d'années du XIVe siècle, mais la navigation entre Dubrovnik et Venise était toujours très intense (même avec les

1. V. B. Krekić, *Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen Age*, Paris-La Haye 1961, pp. 41-43. En 1389 un navire ragusain est frété à Venise pour un voyage "a Cotrono... et in Cecilia in Sarragoxa." Archivio di Stato di Venezia, *Notaia, Cancelleria inferiore, M. Raffanelli*, b.168, 74. En 1396 un navire ragusain apporte des esclaves "de Tartaria" à Venise. *Ibid.*, b.169.

restrictions vénitiennes avant 1358) et dans cette navigation le rôle des navires vénitiens et, en particulier, des "mudae" était d'une importance spéciale.

Dubrovnik était une station presque régulière pour les "mudae" vénitiennes dès le XIIIe siècle et l'existence d'un arsenal dans la ville au moins depuis 1272[2] y contribua certainement. En 1329 les Vénitiens demandèrent aux Ragusains "quod faciant fieri talem arsenatum, in quo galee et ligna illuc missa conserventur".[3] Cet arsenal était précieux pour les Vénitiens, car Dubrovnik servait jusqu'en 1358 de base importante pour leur "galee Culphi", mais son existence contribuait sans doute au rôle de Dubrovnik dans la navigation sur l'Adriatique en général.

Pour en revenir aux "mudae", elles avaient une place considérable dans la vie économique de Dubrovnik: les voyages des "mudae" marquaient fréquemment les échéances d'opérations commerciales et de crédit à Dubrovnik et les marchands vénitiens résidant en ville probablement y investissaient leur argent et utilisaient les voyages des galères dans leurs affaires. Les Ragusains, au contraire, ne pouvaient pas le faire car c'était interdit par les lois vénitiennes. Dès 1356 le gouvernement ragusain écrit aux marchands ragusains à Venise pour savoir si les Vénitiens seraient disposés à permettre aux Ragusains de naviguer sur les galères vénitiennes[4] et ces efforts continuèrent en 1357, mais sans résultat.[5]

L'intérêt des Ragusains pour les "mudae" ne cessa pas en 1358. En effet, dans un effort pour préserver la loyauté des Ragusains, les Vénitiens avaient —à la dernière minute— octroyé aux Ragusains le privilège "quod omnes Ragusei... sint cives nostri Veneciarum et possint mercari tamquam cives nostri, navigando cum navigiis nostris".[6]

---

2. *Liber statutorum civitatis Ragusii*, ed. V. Bogišić et C. Jireček, Zagreb 1904, pp. 38-39.

3. S. Ljubić, *Listine o odnšoajih Južnoga Slavenstva i Mletačke Republike*, vol. I, Zagreb 1868, p. 163.

4. Historijski arhiv u Dubrovniku (Archives historiques de Dubrovnik - HAD), *Reformationes* XVII, 4.

5. B. Krekić, "Le rôle de Dubrovnik (Raguse) dans la navigation des mudae vénitiennes au XIVe siècle", *Travaux et Mémoires*, vol. 8, *Hommage à M. Paul Lemerle*, Paris 1981, p. 250.

6. *Liber statutorum*, pp. 227-28.

C'était un privilège extraordinaire et les Ragusains espéraient pouvoir maintenant exporter les minéraux balkaniques sur les galères vénitiennes vers la Méditerranée orientale,[7] mais les Vénitiens montrèrent très vite après avoir perdu Dubrovnik qu'ils n'avaient aucune intention d'honorer un document dont les bénéfices leur avaient échappé. Tous les efforts des Ragusains en 1359-60 pour faire valoir le privilège vénitien n'apportèrent aucun résultat. La participation ragusaine, un peu plus tard, dans la grande guerre de Chioggia du coté des ennemis de Venise certainement ne facilita pas les choses.[8]

Les deux républiques maritimes, dynamiques et en plein essor, avaient, néanmoins, besoin l'une de l'autre, quoique pour des raisons différentes. Venise était pour Dubrovnik un point indispensable pour sa vie économique, une source irremplaçable de toute sorte de marchandises et de spécialistes. Dubrovnik, pour sa part, en dépit des limitations et de la relative faiblesse de sa flotte de long cours, était un point d'appui actif pour la navigation vénitienne et un intermédiaire non négligeable grâce au mouvement constant des navires ragusains entre la ville même et Venise, d'un côté, et la Méditerranée orientale de l'autre. La visite à Dubrovnik du nouveau Doge Antonio Venier, en janvier 1383, fut un événement exceptionnel qui certainement contribua au renforcement des liens entre les deux républiques.[9]

Il faut noter que Dubrovnik tâchait de profiter de la navigation vénitienne non seulement d'un point de vue purement commercial, mais aussi en d'autres manières. Ainsi, en 1382 le gouvernement ragusain obtenait des informations précieuses sur la situation de Ténédos soit des Vénitiens arrivés de Venise même, soit d'autres, arrivés de Candie,[10] tandis qu'en 1395 il envoyait un bateau rejoindre les galères vénitiennes jusqu'à l'île de Korčula pour obtenir des nouvelles du Levant.[11] En

7. Krekić, "Le rôle", p. 251.

8. B. Krekić, Dubrovnik (Ragusa) and the War of Tenedos/Chioggia (1378-1381), in B. Krekić, *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages*, London 1980, VI.

9. B. Krekić, Dubrovnik (Ragusa) and the War of Tenedos/Chioggia (1378-1381), in B. Krekić, *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages*, London 1980, VI. V. aussi F. Thiriet, *La Romanie vénitienne au Moyen Age*, Paris 1975, pp. 176-78.

10. B. Krekić, *Dubrovnik et le Levant*, pp. 222-23.

11. *Ibid.*, p. 240.

1389 des Ragusains se rendaient en pèlerinage à Jaffa et Jérusalem sur un navire vénitien.[12] D'autre part il y avait des cas où les Ragusains souffraient des dommages que les galères vénitiennes de Romanie leur infligeaient[13] et des cas, aussi, où les Vénitiens rencontraient des difficultés mineures dans le port de Dubrovnik.[14] Dans l'ensemble, cependant, à la fin du XIVe siècle la navigation Venise - Dubrovnik - Méditerranée orientale se déroulait à un rythme croissant et sans problèmes notables.

Le XVe siècle s'ouvrit sur des événements d'une grande importance en Dalmatie. La longue lutte entre Sigismond de Luxembourg et Ladislas de Naples pour la couronne hongroise —lutte dans laquelle Sigismond détenait dès le commencement l'avantage de posséder la couronne, tandis que Ladislas cherchait à établir son autorité en Dalmatie avec l'appui de quelques puissants princes locaux— se termina en 1409 quand Ladislas vendit ses droits sur la Dalmatie aux Vénitiens pour 100.000 ducats. Durant cette rivalité Dubrovnik était resté toujours fidèle à Sigismond et sa situation après 1409 fut une nouvelle fois différente de celle des villes dalmates du nord. Bien que Ladislas détint très peu de la Dalmatie (les villes de Zadar, Vrana et Novigrad et l'île de Pag), la transaction de 1409 fournit aux Vénitiens le prétexte légal pour la reconquête de la région. En effet, la majorité des villes et des îles dalmates redevinrent, entre 1409 et 1420, possessions vénitiennes et restèrent sous la domination de la Sérénissime jusqu'en 1797. Dubrovnik, pour sa part, préserva son indépendance sous la protection du roi de Hongrie jusqu'en 1526, sous celle du sultan ottoman plus tard.

Le XVe siècle était un siècle extrêmement difficile, soit au Levant, soit dans les Balkans. La rapide expansion ottomane bouleversait l'ordre des choses un peu partout, avec la disparition d'anciens états balkaniques (Bulgarie en 1396, Byzance en 1453, Serbie en 1459, Bosnie en 1463) et la création d'un ordre politique et économique nouveau sous la domination totale des Ottomans. Tandis que ces événements apportaient des difficultés graves et immédiates aux populations balkaniques di-

12. *Ibid.*, p. 228.

13. Par exemple en 1389, *ibid.*, p. 228.

14. Une rixe, en 1393, entre les matelots d'un navire vénitien et ceux d'un brigantin de Corfou. *Ibid.*, p. 237.

rectement atteintes, il fallut beaucoup de temps pour que les Occidentaux comprennent l'immensité du danger. Même Venise, avec toute sa grande expérience dans la Méditerranée orientale ne se montra pas particulièrement pressée pour combattre les Ottomans, en dépit du fait que ses colonies levantines étaient toujours davantage menacées.

La situation de Dubrovnik était particulièrement délicate. Il se trouvait entre deux mondes: d'un côté, à cause de leur position géographique et de leur forte présence dans l'intérieur balkanique, les Ragusains comprirent assez vite toute l'importance du danger ottoman mais, d'un autre côté, faisant partie du monde méditerranéen et occidental, ils pouvaient agir seulement en concert avec les autres états chrétiens occidentaux, parmis lesquels Venise occupait une place de tout premier ordre. La croisade anti-ottomane de 1443-44, dans l'instigation de laquelle Dubrovnik prit une part active, croisade qui vit des succès chrétiens en Serbie et en Bulgarie, mais qui se termina d'une façon tragique à Varna, le 10 novembre 1444,[15] démontra, entr'autres choses, l'inefficacité de l'intervention navale chrétienne —y inclue celle de Venise— contre les Ottomans dans les Détroits. La chute de Constantinople, en 1453, une des conséquences directes de la défaite chrétienne neuf ans auparavant, choqua le monde occidental, mais ne l'éveilla pas à l'énormité de la menace.

Tous ces événements dramatiques, cependant, ne disloquèrent pas les liaisons navales ragusaines soit avec Venise, soit avec le Levant, ni les contacts terrestres avec l'intérieur balkanique; ils n'interrompirent pas non plus les relations entre Venise et la Méditerranée orientale. L'activité des mines serbes et bosniennes atteignit son apogée dans la première moitié du XVe siècle et de très fortes quantités de minéraux, spécialement de l'argent, étaient acheminées par Dubrovnik vers Venise. Ragusains et Vénitiens participaient à ce commerce, tandis que le transit de navires vénitiens par Dubrovnik vers la Méditerranée orientale continuait et l'intérêt des Ragusains eux-mêmes pour le Levant ne diminuait pas. Un témoignage en sont les privilèges obtenus par Dubrovnik en 1451 du dernier empereur byzantin, Constantin XII et de ses frères, despotes de Morée.[16] Un autre témoignage plus réaliste en

15. B. Krekić, Dubrovnik's Participation in the War against the Ottomans in 1443 and 1444, *Dubrovnik, Italy and the Balkans*, XVII. Thiriet, *op.cit.*, pp. 377-78.

16. B. Krekić, *Dubrovnik et le Levant*, pp. 373, 364. M. Marković, "Vizantiske

est le commencement, en 1458, du payement par Dubrovnik d'un tribut annuel aux Ottomans, qui étaient en train de devenir voisins immédiats de la République.[17]

Les contacts entre Dubrovnik, Venise et la Méditerranée orientale restèrent très vifs pendant toute cette période turbulente. C'est par des galères vénitiennes, portant l'Empereur Manuel II Paléologue, en 1403, qu'un Ragusain ira à Constantinople pour s'informer du destin des nobles bosniens, prisonniers des Ottomans[18] et c'est encore sur des galères vénitiennes portant un émissaire du roi de Chypre qu'un autre Ragusain se rendra comme mercenaire en cette île.[19] Ce sont des galères vénitiennes arrivant du Levant qui apportent à Dubrovnik des informations précieuses sur les événements dramatiques et confus dans l'Empire Ottoman après Angora.[20]

Les marchands vénitiens et ragusains continuaient à collaborer dans le commerce levantin: en 1409, par exemple, le patricien vénitien "Zacharias Trivisan" céda à un marchand ragusain 12.000 des 15.000 ducats d'une autorisation que le pape lui avait donnée en 1400 pour l'exportation des marchandises à Alexandrie et dans d'autres pays musulmans pendant dix ans.[21] Il y avait, aussi, des cas où les Vénitiens se querellaient à Dubrovnik à propos des conflits surgis pendant leurs voyages en Méditerranée orientale,[22] ou bien des cas où les comptes étaient réglés à Dubrovnik entre marchands ragusains et vénitiens à propos des voyages en Egypte.[23] Cependant, les Ragusains et les Vénitiens avaient des affaires ailleurs aussi: ainsi, en 1424, un Ragusain —arrêté et mort en prison à Venise plus tard— avait contracté une dette d'outre

---

povelje dubrovačkog arhiva", *Zbornik radova Vizantološkog instituta SANU*, I (1952) 205-62.

17. I. Božić, *Dubrovnik i Turska u XIV i XV veku*, Belgrade 1952, pp. 151-57.

18. Krekić, *op. cit.*, p. 248.

19. *Ibid.*, p. 249.

20. *Ibid.*, p. 252.

21. *Ibid.*, p. 258.

22. En 1415 un Vénitien, résidant à Dubrovnik est accusé par un autre Vénitien d'avoir volé 2615 ducats sur une galère d'Alexandrie. *Ibid.*, pp. 264-65.

23. *Ibid.*, p. 270. En 1420 on trouve un règlement de comptes à Clarenza entre un marchand vénitien et un propriétaire de navire ragusain à propos d'un transport de sel de Zante à Dubrovnik ou à Ulcinj qui échoua. *Ibid.*, pp. 270-71.

2.000 ducats envers un marchand grec de Thessalonique qui, à l'époque, était sous domination vénitienne.[24] Notons aussi que les transports des marchandises sur des navires soit ragusains, soit vénitiens, devaient parfois être faits ou bien à Dubrovnik, ou bien à Venise[25] et que les pèlerins vénitiens s'arrêtaient à Dubrovnik de temps à autre.[26]

L'intérêt pour le mouvement des galères vénitiennes persistait toujours à Dubrovnik. En 1424, par exemple, les Ragusains informaient le roi de Hongrie que cinq galères vénitiennes étaient passées devant la ville, qu'une autre était venue de Zadar et que cinq s'apprêtaient à partir pour Venise, tandis qu'on s'attendait à cinq autres provenant de Candie.[27] Quelques années plus tard, en 1431, les Ragusains informaient le sultan ottoman que douze galères vénitiennes étaient passées par Dubrovnik et, avec celles de Candie et autres, seize galères vénitiennes devaient aller combattre les Génois dans la Mer Noire.[28] Ajoutons qu'il y avait des Ragusains qui s'engageaient sur les galères vénitiennes et s'en enfuyaient.[29]

La situation ne changea pas beaucoup dans la seconde moitié du XVe siècle. Pour ne donner que quelques exemples: en mai 1452 les Ragusains écrivent à Venise à propos d'un navire ragusain qui portait du bois et avait été pris par les Vénitiens, mais en même temps les Ragusains, eux-mêmes, avaient pris un navire des sujets vénitiens de l'île de Korčula, qu'ils restituèrent aux propriétaires "contemplatione ducalis dominationis Venetiarum", mais sans le vin qui s'y trouvait.[30] Le même mois de mai le chancellier ragusain était rentré d'une ambassade à Venise et le meilleur diplomate ragusain de l'époque, Vuk Bobaljević (Volçius de Babalio) y partit immédiatement ainsi que deux ambassadeurs officiels.[31] Ces deux ambassadeurs restèrent à Venise

24. *Ibid.*, p. 276. Cf. aussi Thiriet, *op. cit.*, pp. 371-72.

25. En 1438: *ibid.*, pp. 316-17; en 1439: *ibid.*, pp. 319, 320; en 1443: *ibid.*, p. 329.

26. Par exemple en 1415: *ibid.*, p. 264.

27. *Ibid.*, p. 276.

28. *Ibid.*, p. 295. En 1440 les galères vénitiennes d'Alexandrie s'approvisionnent à Dubrovnik: *ibid.*, p. 323.

29. *Ibid.*, p. 277.

30. HAD, *Consilium Rogatorum*, XIII, 3v, 8v.

31. *Ibid.*, XIII, 5v, 6, 10, 13v. B. Krekić, Vuk Bobaljević, *Zbornik radova Vizantološkog instituta SANU*, 4 (1956) 115-40.

jusqu'en octobre 1452, et leur mission fut évidemment couronnée de succès. Non seulement ils furent remerciés par le Sénat, mais une lettre spéciale fut envoyée au gouvernement vénitien "pro gratiis habendis... pro bona expeditione nostrorum ambassiatorum".[32] Pour leur part les Vénitiens, eux aussi, envoyaient des ambassadeurs à Dubronvik.[33]

L'intérêt pour les nouvelles de Venise était aussi vif que toujours et les moyens pour les obtenir n'étaient pas toujours des plus délicats. Ainsi, en avril 1452, le Recteur et le Conseil Mineur de Dubrovnik devaient examiner l'ambassadeur d'un prince bosnien qui rentrait de Venise "et extraire de lui tout ce qu'ils pourront sur les événements de Venise."[34] Les flottes vénitiennes croisant dans l'Adriatique restaient, elles aussi, une source importante d'information.[35]

En juin 1452 le Sénat ragusain prit une mesure grave: il interdit l'exportation d'argent vers Venise sans permission. Toute exportation sans permission du Sénat serait considérée comme contrebande. Les ambassadeurs ragusains à Venise étaient chargés de contrôler ce que leur concitoyens y apportaient.[36] Les permissions pour porter l'argent à Venise étaient très difficiles à obtenir[37] et la raison de cette mesure extraordinaire ragusaine doit être cherchée sans doute dans l'évolution de la guerre difficile que la République menait à l'époque contre son voisin immédiat, le puissant et inconstant Herzeg Srefan Vukčić-Kosača.[38] La défense d'exporter l'argent vers Venise fut abolie fin-août 1452[39].

Au commencement de 1453 un cas de pillage d'un navire ragusain par des sujets vénitiens près de Corfou devint l'objet de nombreuses démarches du gouvernement ragusain. En effet, un groupe de marchands ragusains y perdit des draps et des lettres furent écrites au gouvernement

32. *Cons. Rog.*, XIII, 106.

33. En juin 1452 Toma Papalich. *Ibid.*, XIII, 22.

34. *Ibid.*, 2.

35. *Ibid.*, 18-19.

36. *Ibid.*, 40v, 45v.

37. Le 10 juillet 1452 le Sénat refuse la demande de deux patriciens qui voulaient porter à Venise 80 livres d'argent, mais deux mois plus tard il permet au patricien Damjan Sorkočević d'exporter 50 livres car il devait acheter à Venise des cadeaux pour le despote serbe. *Ibid.*, 49v, 52.

38. S. Ćirković, *Herceg Stefan Vukčić-Kosača i njegovo doba*, Belgrade 1964, pp. 147-211, particulièrement, pp. 181-85.

39. *Cons. Rog.*, XIII, 76.

vénitien à ce propos[40] probablement sans grand résultat, car en mai 1453 les Ragusains cherchaient l'intervention du roi Ladislas de Hongrie et d'autres dignitaires hongrois "pro factis damnificatorum ad Corfodium."[41] Cependant, l'histoire des draps continua. En avril on nomma trois personnes pour écrire de nouveau à Venise et pour entreprendre toute autre mesure utile pour récupérer les draps.[42] Encore en août le problème n'était pas résolu[43] et un autre navire ragusain, rentrant d'Arta, fut pillé entre-temps par les sujets vénitiens de Kotor, ce qui provoqua l'envoi d'autres lettres ragusaines au gouvernement de Venise.[44]

Naturellement, la correspondance entre Dubrovnik et Venise n'était pas limitée aux cas de pillage des navires. Il est intéressant de noter qu'en juillet 1453 le Doge envoie ses lettres dirigées en Hongrie par Dubrovnik et les Ragusains se permettent de retenir temporairement ces lettres[45] tandis qu'en septembre de la même année Dubrovnik envoie des lettres au gouvernement vénitien en même temps qu'au Pape et au roi aragonais.[46]

Le commerce et la navigation entre Dubrovnik, Venise et la Méditerranée orientale continuaient, mais les Ragusains étaient toujours davantage préoccupés par l'expansion ottomanne dans les Balkans. Leur vieil ami, le despote serbe Djuradj Branković approchait de la fin de sa vie et il était bien clair —étant donné la situation générale— que son Etat, lui-aussi, approchait de sa fin. La situation en Bosnie, chaotique depuis la fin du XIVe siècle, allait de mal en pis et la marche en avant ottomanne continuait inexorable. Dubrovnik, qui sentait les conséquences de ces événements très directement, devint une source très importante d'informations sur les événements bosnies et serbes pour la majorité des pays occidentaux, y compris Venise, la papauté,

40. *Ibid.*, 136, 138, 138v.

41. *Ibid.*, 165v, 168v.

42. *Ibid.*, 185. En même temps le Sénat libéra de toute douane les draps que le patricien vénitien Pasquale Gradonigo avait à Dubrovnik et décida d'écrire de nouveau au gouvernement de Venise et à Gradonigo. *Ibid.*, 187v, 189v.

43. Le 21 juillet 1453 on avait même différé l'envoi en Hongrie des lettres du doge vénitien "quousque habebitur novum si est facta restitutio pannorum". *Ibid.*, 216v. Le 9 août on écrivait de nouveau à Venise "pro facto pannorum de Corfoo." *Ibid.*, 226.

44. *Ibid.*, 214.

45. V. note 43.

46. *Cons. Rog.* XIII, 231, 231v, 236v, 237v.

le royaume aragonais, la Hongrie etc. Il n'est donc pas surprenant de voir les Ragusains informer, en octobre 1453, le roi aragonais, le roi bosnien et les marchands ragusains à Venise des nouvelles reçues à Dubrovnik que les Ottomans étaient en train d'entrer en Bosnie sur l'invitation du trouble-fête perpétuel, le Herzeg Stefan Vukčić-Kosača.[47] Les marchands ragusains à Venise, d'autre part, informaient fréquemment leur gouvernement sur les événements de Venise.[48]

Pour en revenir au commerce et à la navigation, les contacts entre Dubrovnik, Venise et la Méditerranée orientale en ce domaine ne cessaient de se poursuivre. Les Ragusains construisaient des navires à Venise,[49] transportaient des marchandises vers cette ville non seulement de Dubrovnik,[50] mais d'autres régions aussi,[51] achetaient des marchandises à Venise[52] et les opérations monétaires par lettres de change continuaient entre les deux centres commerciaux.[53] En même temps les Ragusains poursuivaient leurs contacts avec le Levant et avec les gens de cette région présents à Dubrovnik[54] et voyageaient eux-mêmes vers le Le-

47. *Ibid.*, 252v. Ćirković, *Herceg Stefan*, p. 206. Le même, *Istorija srednjovekovne bosanske države*, Belgrade 1964, p. 305. La tradition de l'envoi d'informations aux Vénitiens continua à Dubrovnik pendant le XVe siècle tout entier. En juin 1499 on envoyait un patricien à Venise "causa avisandi Serenissimam Dominationem Ducalem Venetiarum de novis" et en avril 1500 on décidait "de intimando Serenissimo Ducali Dominio Venetiarum nova que habemus ab ambassiatoribus nostris qui sunt ad Portam" et on envoyait une personne à Venise avec cette mission. Il est à noter que les deux décisions ont été prises en sessions secrètes du Sénat, ce qui peut être expliqué par la position délicate de Dubrovnik étant donné la guerre vénéto-ottomanne à l'époque. HAD, *Secreta Rogatorum*, I, 3, 5.

48. Par exemple en février 1454: *Cons. rog.*, XIV, 25v, 30.

49. En 1461: HAD, *Diversa notariae*, XLIV, 49.

50. En 1461 un Ragusain envoie à Venise 57 livres et 6 onces d'argent. *Ibid.*, 60v. Deux ans plus tard on note un envoi de 71 livres et 11 onces d'argent à Venise pour une valeur de 420 ducats. *Ibid.*, XLVII, 1v.

51. Transport de soie de Bari à Venise en 1461 sur un navire ragusain. HAD, *Diversa cancellariae*, LXX, 38. Envoi du plomb des Balkans à Venise en 1471 (*Div. not.* LV, 39) et en 1475 (*Ibid.*, LIX, 22v-23).

52. Deux Ragusains devaient apporter en 1472 de Venise à Dubrovnik "duas petias zambeloti fini... et unum capitium de scarlato". *Div. not.*, LVI, 111v.

53. En 1463: *Ibid.*, XLVII, 48v, 94v-96. En 1470: *Ibid.*, LV, 3v. En 1472: *Ibid.*, 168.

54. En 1461: *Ibid.*, XLIV, 85. La même année, sur demande du Florentin "Martinus Chiarini" un navire de Valona fut confisqué à Dubrovnik lors de son arrivée de Venise, parceque son propriétaire, "Nicolachius quondam Jacobi de

vant.[55] Des Vénitiens résidant au Levant venaient à Dubrovnik pour des affaires[56]. Le séjour d'un Vénitien de Venise à Dubrovnik en 1470 semble typique de ceux qui nous intéressent ici en particulier: "Matheus Biuilagua" fréta à Dubrovnik un navire ragusain qui devait aller d'abord à Budva pour y prendre "Biuilagua", puis se rendre en Italie Méridionale pour y prendre la marchandise et finalement aller à Modon et à Coron pour l'y décharger.[57] Notons en passant que Dubrovnik à cette époque avait un consul à Modon.[58]

Quelles conclusions peut-on tirer de tout ce que nous avons tâché d'exposer brièvement ici?

Tout d'abord, il semble évident que les contacts entre Dubrovnik

---

Auallona" n'avait pas payé une dette de 40 ducats au Florentin. Cependant, Nicolachius était propriétaire d'une partie du navire seulement, les autres étant "Manoglis et Stamathis de Auallona." Nicolachis avait envoyé quelques mois auparavant le navire "in Peloponesum, aliter nominatam Moream" pour y acheter du blé, mais les autres propriétaires n'étaient pas contents de cette opération et ils envoyèrent plus tard le navire à Venise, d'où il était venu à Dubrovnik. Stamathis offrit à Chiarini le tiers du navire appartenant à Nicolachis "et in fidem sacramenti accepit aquam marinam manu et eam bibit". Finalement, quatre gens de Valona se portèrent garants, chacun pour 10 ducats, pour qu'il soit permis au navire de partir de Dubrovnik. *Div. canc.*, LXX, 132.

55. Sans parler des voyages en Albanie, qui sont très fréquents, mentionnons, par exemple, le cas d'un Ragusain qui avait passé un contrat avec un Anconitain, en 1461, pour un voyage d'Ancone "ad Monobasiam ad partes Peloponessi" (*Div. not.*, XLIV, 154v, 164v-165) ou bien plusieurs transports de blé d'Arta, du golfe de Patras et de Livadia à Dubrovnik dans la même année (*Div. canc.*, LXX, 176v-177; *Div. not.*, XLVII, 44v, 45, 45v, 48, 54v-55, 63v, 71v). Voyage d'un navire ragusain en Romanie pour le compte d'un Anconitain en 1463: *Div. not.*, XLVII, 30. Un autre voyage la même année pour le compte des marchands de Guasto: *Ibid.*, 40v. Voyage à Candie, Chio et Alexandrie en 1470: *Ibid.*, LIV, 173v-174. Voyage à Alexandrie et en Syrie en 1471; *Ibid.*, LV, 36v-37, 38. Voyages à Candie, 1471-72: *Ibid.*, 82-82v; LVI, 85v. Commerce des draps en 1472 en Romanie "in Andrinopoli... in Constantinopoli, in Filipopoli" et ailleurs: *Ibid.*, 88.

56. En 1470: *Ibid.*, LIV, 47v-48.

57. *Ibid.*, LV, 5.

58. Les arbitres dans une querelle concernant un voyage au Levant en 1472, ont vu et examiné "le testimonianze elli protesti fatti a Modon e a Ssio e maxime une lettera scripta per lo console nostro de Modon alla Signoria... lo quale tute cosse visse e piu anchora che a noi possibile jera de vedere...". *Ibid.*, LVI, 30.

et Venise d'un côté et de Dubrovnik avec la Méditerranée orientale de l'autre étaient très marqués tant au XIVe qu'au XVe siècle. Les grandes perturbations politiques en Dalmatie au commencement du siècle et celles, beaucoup plus profondes, dans toute la zone balkanique et levantine plus tard au cours du siècle ne semblent pas avoir atteint le trafic et la position de Dubrovnik dans la navigation entre Venise et la Méditerranée orientale.

Au contraire, l'expansion des Ottomans et leur occupation de la plupart des Balkans et des côtes levantines, en créant une zone économiquement unifiée et politiquement stable, semble avoir favorisé —au moins pendant le premier siècle du pouvoir ottoman— tant le commerce terrestre que la navigation ragusaine dans la région. D'autre part, Venise —dominatrice de la Dalmatie, préoccupée par le destin de ses colonies levantines et plus qu'auparavant engagée dans l'évolution de la politique italienne— n'était pas particulièrement intéressée à cette époque à créer des difficultés à la navigation ragusaine, dont elle pouvait profiter pour ses propres fins.

Ainsi Dubrovnik continua à jouer son rôle habituel et profitable de médiateur et aussi longtemps qu'il sut et put jouer ce rôle, il assura sa propre prospérité et sécurité et contribua d'une façon non négligeable à la vie économique de Venise, de la Méditerranée orientale et des Balkans.

VASSILIS KREMMYDAS

QUELQUES ASPECTS DE LA NAVIGATION ET DES LIAISONS COMMERCIALES EN MÉDITERRANÉE

AU XVIIIe ET AU DÉBUT DU XIXe SIÈCLE

1. *En guise d'introduction: commerce, navigation et conjoncture politique*

Les guerres napoléoniennes et les nouveaux équilibres qu'elles ont établis dans les relations internationales, ainsi que le rôle économique et politique important de l'Empire ottoman en Méditerranée orientale sont les facteurs fondamentaux et généraux qui ont déterminé les conditions de la navigation et des rapports commerciaux au XVIIIe siècle et au début du XIXe; il s'agit de la genèse de nouveaux rapports de force sur tous les niveaux de l'activité économique en Méditerranée et du changement de l'organisation même du commerce.

L'état de désordre et de confusion et les difficultés de la navigation, dus aux guerres napoléoniennes, ainsi que la grande demande de grains des marchés des pays européens ont fait surgir de nouvelles forces maritimes et de nouveaux ports d'une certaine importance, tandis que quelques vieilles positions maritimes et commerciales sont devenues les centres du grand commerce. Dans ce nouveau cadre des liaisons commerciales nous devons chercher l'accroissement du rôle de la conjoncture générale dans la vie économique des pays de la Méditerranée orientale. Il est à noter que la conjoncture a permis à la marine marchande grecque et au commerce des Grecs de prendre une position primordiale dans la navigation et dans les échanges commerciaux pendant un quart de siècle (à peu près: 1790-1815); en réalité ce sont les Grecs qui ont peut être profité le plus de la conjoncture et ont eu la plus grande part des profits qui en ont résulté. La fin des guerres, visible dès 1812, a permis la stabilisation des nouveaux équilibres qu'elles ont fait naître: bientôt les Anglais acquièrent une très nette suprématie

dans la navigation et les échanges commerciaux; l'instabilité et les dangers pour la navigation provoqués par la Guerre de Libération en Grèce (1821-1827) ont coïncidé avec l'effort des Anglais pour consolider leurs positions maritimes en Méditerranée orientale.

2. *Etat de la documentation et problèmes de recherche*

Il est bien connu que les Archives françaises constituent l'une des sources les plus riches et, compte tenu du lent progrès de la statistique et des diverses péripéties des archives, les plus complètes pour le commerce méditerranéen du milieu du XVIIIe au milieu du XIXe siècle; les séries contenant la correspondance consulaire sont d'une richesse et d'une importance considérables; en ce qui concerne spécialement le mouvement de navires et l'activité des ports méditerranéens les archives des douanes, des chambres de commerce et, dans certains cas, du service de santé des ports (exemple: la série 200E des archives départementales des Bouches-du-Rhône) sont d'une importance primordiale.

Malgré les difficultés que présente pour la recherche et surtout pour le chercheur la dispersion des sources, une idée générale, et parfois globale, des conditions du commerce et de la navigation peut être établie par les rapports des consuls résidant en différents villes-ports; pourtant, ces rapports, se référant à l'état général ou strictement commercial d'une région, ne sont pas dépourvus d'estimations personnelles et partielles.

Relativement aux données quantitatives nous savons que les chiffres ne sont presque jamais exacts à cause du bas niveau des connaissances statistiques et de la façon presque primitive de l'organisation et du fonctionnement des services douaniers, surtout dans les ports de la Méditerranée orientale et de l'Afrique du nord. Mais s'il est presque impossible d'avoir une idée exacte et parfois même approximative sur le volume des échanges, nos connaissances sur les indices, sur la balance et sur les fluctuations du commerce sont moins perturbées par l'inexactitude des données statistiques.

Par contre, on peut avoir beaucoup plus de confiance dans les tableaux statistiques concernant la navigation, car compter les navires qui arrivaient et partaient d'un port était très facile; d'ailleurs la navigation était un critère pertinent pour la présence commerciale et maritime d'un pays et par conséquent les pays antagonistes s'y intéressaient particulièrement. Malgré tout cela, nos connaissances sur la navigation

et sur le mouvement des ports se heurtent à des difficultés parfois insurmontables:

— le port de destination ou de provenance d'un bateau cité (s'il est cité) dans les documents n'est pas toujours le vrai: les bateaux qui commerçaient dans le port d'Odessa n'avaient presque pas d'autre lieu de départ et de destination que Constantinople[1] et des bateaux qui sont partis de Patras pour Venise, Ancône ou Livourne ne sont pas tous mentionnés dans les tableaux statistiques rédigés par les consuls français de ces ports;[2] il est à supposer que souvent les bateaux vendaient leur cargaison en "route" où dans un autre port "d'occasion" ou que le marchand qui nolisait le bateau avait des raisons de ne pas déclarer la vraie destination de ses marchandises; et à ces suppositions il faut ajouter la contrebande qui faisait souvent perdre de vue les bateaux aux services douaniers et consulaires;

— un autre problème, encore plus difficile à résoudre, est celui du pavillon et de son rapport avec la propriété et la nationalité: nous savons qu'il existait des pavillons d'occasion, que les bateaux de commerce changeaient de pavillon, parfois obligatoirement, pendant leur voyage; nous savons aussi qu'au début du XIXe siècle le commerce anglais d'Alexandrie se faisait par des bateaux autrichiens, grecs, turcs et autres[3] arborant quelquefois le drapeau de cette puissance;

— en ce qui concerne spécialement le commerce et la marine marchande des Grecs le problème de l'identification de la nationalité est particulièrement aigu, si le nom du capitaine, de l'expediteur ou du destinataire de la marchandise n'est pas cité dans le document: le fait que l'activité maritime des Turcs fut extrêmement restreinte n'est pas une raison suffisante pour attribuer aux Grecs tous les

1. Archives du Ministère (français) des Affaires Etrangères (AMAE), Correspondance Consulaire et Commerciale (CC), Odessa, tomes 1 à 5 (1808-1834), tableaux statistiques. Certaines des données utilisées pour la rédaction de cette communication sont extraites de notre étude sur la marine marchande grecque qui est inscrite au programme de recherche et d'éditions de la Banque Commerciale de Grèce.

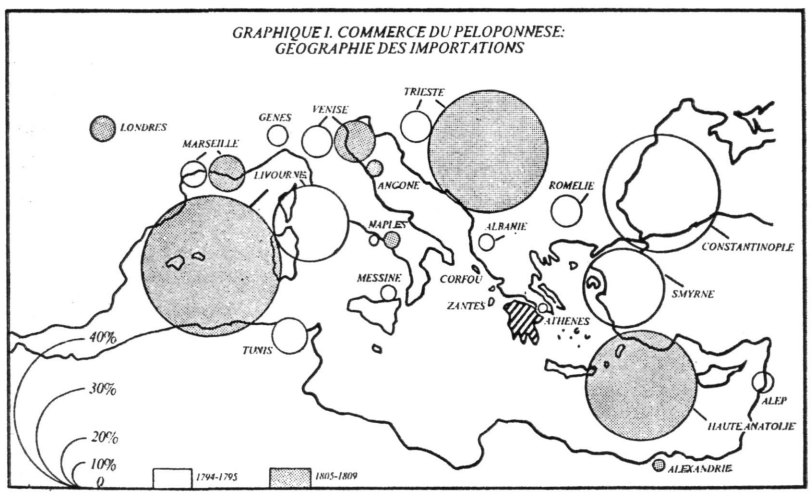
2. Vassilis Kremmydas, *Conjoncture et commerce dans le Péloponnèse pré-révolutionnaire (1793-1821)*, Athènes 1981, p. 208 (en grec).

3. AMAE, CC, Alexandrie, tomes 18 à 25 (1810-1833), notes sur les tableaux statistiques, passim.

bateaux cités comme turcs ou ottomans par les documents; par contre, les Français n'ont pas cessé de transporter leurs marchandises par leurs propres bateaux de commerce, ce qui nous debarasse des problèmes relatifs au pavillon de ces bateaux.

3. *Liaisons commerciales et routes maritimes*

Au niveau actuel de la recherche nous sommes en état d'établir une carte des ports et des routes commerciales de la Méditerranée avec plus ou moins d'exactitude, du moins pour la période à partir du XVIIe siècle; seulement il faut tenir compte des changements, parfois brutaux, intervenus quant au rôle et l'importance de chaque port et de chaque route maritime ou encore quant au caractère des rapports commerciaux. Le graphique I nous donne une idée sur les changements de ce genre intervenus dans le Péloponnèse entre 1794 et 1805:[4]



Le graphique I nous amème à constater un déplacement très net de l'est à l'ouest (au profit des ports de l'Europe occidentale) des lieux de provenance des marchandises débarquées au Péloponnèse entre 1794 et 1805. Mais que signifie en réalité, en ce début du XIXe siècle, un lieu de provenance et que pourrait signifier un tel changement? Egalement, le gonflement du rôle de certains lieux d'expédition et par con-

4. Vassilis Kremmydas, *op. cit.*, p. 97.

séquent, d'accueil des marchandises, constaté de plus en plus à la même période, signifierait-il un changement profond du processus commercial, et à quel point une certaine "politique commerciale" a-t-elle influencé la navigation dans sa fonction générale?

Bien sûr, il s'agit des entrepôts dont le rôle devient très important au début du XIXe siècle et ceci constitue une nouvelle tendance organisatrice, tendance à la fois théorique et pratique, du commerce méditerranéen; car, les guerres, pendant la durée desquelles se placent ces changements, ne constituent pas une explication suffisante et satisfaisante. Quant au Péloponnèse, le changement des lieux de provenance des marchandises importées est dû surtout à l'accroissement de la demande de produits du Péloponnèse même par certains centres commerciaux; c'est une demande qui détermine jusqu'à un point assez important le mouvement inverse; car le marché du Péloponnèse continue d'absorber en 1805 les mêmes marchandises d'entrée que celles absorbées en 1794.

Mais, plus qu'aucun autre facteur, l'accroissement du rôle des entrepôts et de la nationalité, voire du pavillon, des moyens de transport décrivent la nouvelle image des liaisons commerciales dans le cadre d'une redistribution des rôles commerciaux et des nouveaux équilibres.

D'autre part, le rôle accru de certains entrepôts complique la recherche, si l'on considère que pour une étude approfondie des liaisons commerciales la connaissance de la vraie provenance et de la destination définitive des marchandises est un élément de base. Ici se posent d'autres problèmes pour la recherche: aussi accru que soit le rôle de Malte, par exemple, en tant qu'entrepôt du commerce méditerranéen, les archives maltaises pourraient-elles éclaircir les conditions du mouvement commercial? Il serait très intéressant de le savoir, car, comme nous l'apprenons par les archives françaises, une très forte partie des marchandises sorties d'Alexandrie était destinée à Malte: il s'agit en réalité du commerce anglais d'Alexandrie.[5]

4. *Patras: exportations et importations entre 1817 et 1821*

Les tableaux I et II, qui suivent, nous montrent la destination des sorties et la provenance des entrées, concernant le port de Patras uniquement pour ses liaisons commerciales avec des ports de la Méditerranée occidentale.

5. AMAE, CC, Alexandrie 18, tableaux statistiques (1811, passim).

TABLEAU I

Exportations de Patras (1817-1821)[6]
(Valeur totale des exportations hors des pays grecs: 10.803.927 FF)

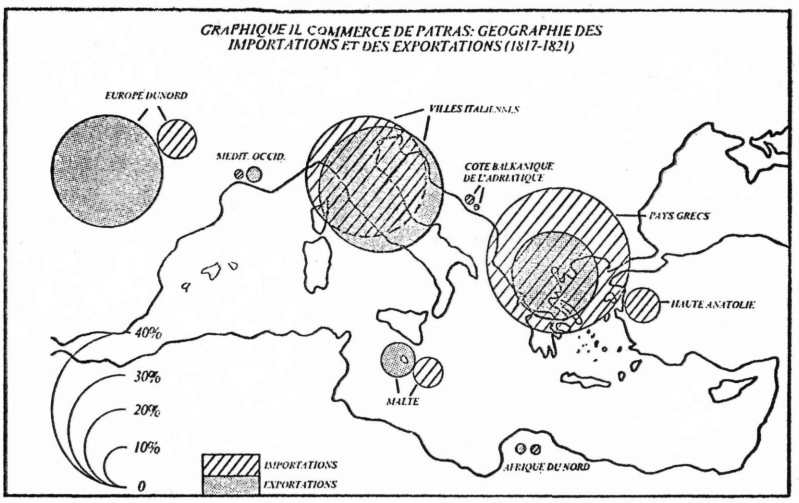
Destination	Valeur (FF)	pourcentage (à partir des 10.803.927 FF)
Ancône	165.680	
Anvers	214.196	
Amsterdam	296.255	
Venise	201.585	
Gênes	17.500	
Gibraltar	26.000	
Livourne	1.123.542	10,39
Londres	3.575.951	33,09
Malte	1.246.317	11,53
Marseille	304.256	
Messine	92.780	
Naples	40.360	
Trieste	2.970.430	27,49
Civita Vecchia	26.376	
Total	10.301.228[7]	95,34

TABLEAU II

Importations à Patras (1817-1821)[6]
(Valeur totale des importations des pays en dehors de la Grèce: 6.080.761 FF)

Provenance	Valeur (FF)	pourcentage (à partir des 6.080.761 FF)
Ancône	26.300	
Anvers	116.200	
Amsterdam	110.000	
Venise	394.278	6,48
Gênes	23.400	
Gibraltar et Maroc	36.700	
Livourne	509.001	8,37
Londres	682.500	11,22
Malte	681.219	11,20
Marseille	147.250	
Messine	75.000	
Trieste	2.061.988	33,91
Trapani	14.985	
Total	4.878.821[7]	80,23

6. AMAE, CC, Patras 3 (1816-1821). cf. V. Kremmydas, *op. cit.*, p. 90.
7. Le reste fut exporté vers les ports de la Méditerranée orientale.



Villes Italiennes : Ancône, Civita Vecchia, Gênes, Messine, Naples, Trapani, Trieste et Venise.
Europe du Nord : Anvers, Amsterdam et Londres.
Afrique du Nord: Alexandrie, Tripoli et Tunis.
Haute Anatolie : Alexandrette, Constantinople, Odessa et Smyrne.
Côte balkanique de l'Adriatique: Dulcino, Durazzo, Kotor, Scutari et Rijeka.
Mediterranée occidentale: Gibraltar, Marseille et Maroc.

La puissance des villes italiennes et du commerce anglais dans les échanges de Patras n'est pas obligatoirement dû au changement des rôles dans le commerce méditerranéen; l'activité commerciale des colonies grecques installées dans les villes italiennes et les rapports relativement étroits de la marine marchande grecque avec le commerce anglais sont des facteurs de premier ordre pour l'établissement de telles (ou telles) liaisons commerciales.

5. *La "route" Péloponnèse — Marseille au XVIIIe siècle*

Le commerce français dans le Péloponnèse pourrait constituer pour le XVIIIe siècle et jusqu'en 1789 le quart de toute l'activité commerciale de cette péninsule grecque; cela ne signifie pas obligatoirement que les échanges de ce quart des marchandises se faisaient entre les ports du Péloponnèse et Marseille; comme nous le montrent les tableaux sta-

tistiques les échanges entre Marseille et le Péloponnèse ne constituent qu'une part du total du commerce français. Nous verrons d'abord le nombre des bateaux français arrivés à Marseille:

TABLEAU III

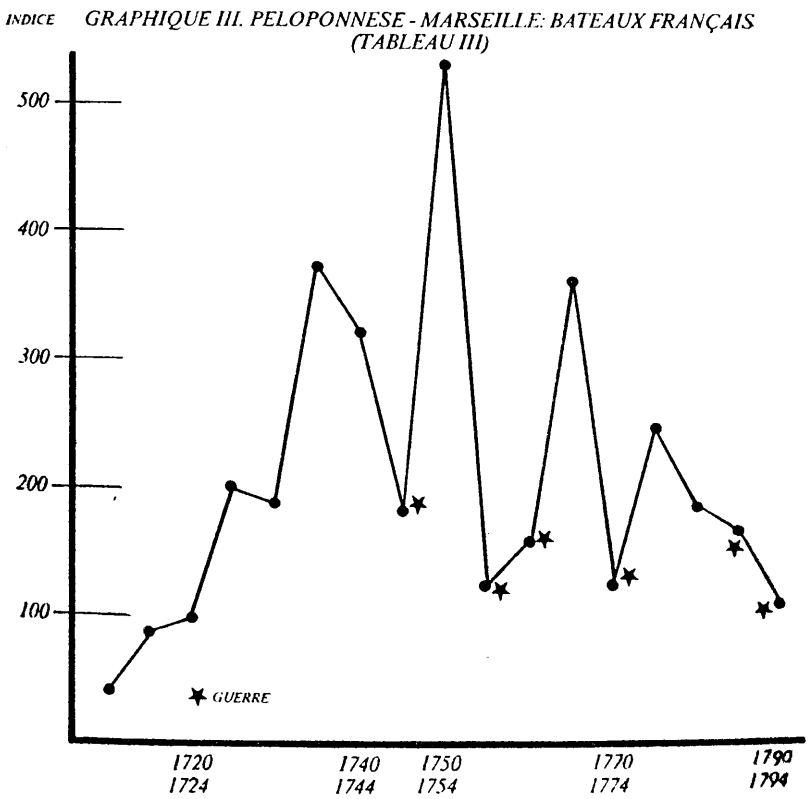
Bateaux français arrivés à Marseille en provenance du Péloponnèse[8]

années	nombre de bateaux	indice (1720-1724 = 100)	années	nombre de bateaux	indice (1720-1724 = 100)
1710-1714	23	47	1755-1759	61	124
1715-1719	42	86	1760-1764	75	153
1720-1724	49	100	1765-1769	175	357
1725-1729	98	200	1770-1774	61	124
1730-1734	91	186	1775-1779	121	247
1735-1739	188	384	1780-1784	89	182
1740-1744	159	324	1785-1789	83	169
1745-1749	87	178	1790-1794	53	108
1750-1754	252	514			

Le tableau III et le graphique III nous montrent clairement deux choses: l'accroissement considérable et rapide de la navigation et du commerce français dans le Péloponnèse,[9] qui a d'ailleurs coïncidé avec le développement commercial de la péninsule, et l'influence considérable de la conjoncture politique. En effet, la courbe montre une chute presque verticale pendant les guerres de Succesion d'Autriche et de Sept Ans et pendant les deux guerres russo-turques (1768-1774, 1787-1792). Pourtant, à partir des années 1770 le déclin de la navigation française sur la "route" Péloponnèse-Marseille n'est pas dû uniquement aux guerres, mais aussi au changement de certains équilibres en ce qui concerne le commerce méditerranéen: augmentation du commerce et de la navigation des Grecs, changement des voies maritimes et terrestres, augmentation de l'importance des ports-entrepôts, intervention de plus

8. Vassilis Kremmydas, *Le Commerce du Péloponnèse au XVIIIe siècle (1715-1792)*. Athènes 1972, p. 259 (en grec); aux chiffres des archives de la Chambre de Commerce de Marseille (ACCM) et à ceux de la correspondance consulaire (Archives Nationales de France - ANF) nous avons préféré les chiffres de la série 200E des archives départementales des Bouches-du-Rhône (ADBR-Dépositions des Capitaines) que nous considérons comme les moins inexacts.

9. Nous savons que des droits d'entrée très élevés (20%) sur les marchandises transportées à Marseille par des bateaux étrangers rendaient presque impossible l'accès de ces bateaux à ce port français.



en plus dynamique du commerce anglais; bien sûr, vers la fin de la période examinée, l'éclatement de la Révolution Française a permis à ces nouveaux facteurs du commerce méditerranéen d'acquérir une place importante.

6. *Alexandrie: le commerce des céréales et des produits coloniaux*

Nous ne pouvons citer qu'un petit nombre de données statistiques sur le mouvement du port d'Alexandrie: pour les années 1782-1784, pour quelques trimestres de la période 1810-1816 et pour les années 1822-1823 et 1830-1832; comme nous l'avons déjà dit, découvrir la destination ou la provenance des bateaux qui ont assuré les transports d'Alexandrie n'est pas une chose facile; les archives françaises ne sont pas très éclairantes sur ce sujet:

TABLEAU

Bateaux au port d'Alexandrie;

Année	Total	anglais		grecs et turcs		français	
		a	b	a	b	a	b
1782[10]	1.039			743	72	68	
1783[10]	1.068	1		638	60	73	
1784[10]	494	1		295	60	49	10
4e trimestre 1810[11]	173[12]	56	32	109	63		
1811[11]	729[13]	210	29	495	68		
1er-3e trimestre 1812[11]	396[14]	89	22	289	73		
4e trimestre 1815[15]	161[16]	46	29	99	61	2	
1816[15]	552[17]	151	27	266	48	49	
1822[18]	1.797[19]	443	25			116	
1823[20]	1.534[21]	294[22]	19	41[23]		104	
1830[24]	1.469[25]	38		1.107[26]	69	79	
1831[27]	2.040[29]	202	10	1.164[28]	57	142	
1832[27]	1.493	175	12	798[30]	53	125	

a. Nombre de bateaux
b. Pourcentage

10. D'après S. Maximos, *La marine marchande grecque au XVIIIe siècle*, Athènes ²1976, pp. 92-93 (en grec), qui a puisé ses renseignements aux Archives Nationales de France; les chiffres de 1784 concernent les entrées.

11. AMAE, CC, Alexandrie 18.

12. Pour ne pas trop allonger le tableau nous n'y avons pas inscrit 5 bateaux ioniens, 1 bateau algérien, 1 espagnol et 1 marocain.

13. Non inscrits: 24 bateaux tunisiens, marocains, espagnols et tripolitains.

14. Non inscrit: 1 bateau tunisien.

15. AMAE, CC, Alexandrie 19.

16. Non inscrits: 4 bateaux tripolitains.

17. Non inscrits: 10 bateaux danois.

18. AMAE, CC, Alexandrie 21.

19. 54 bateaux siciliens, 29 danois et 4 hollandais y sont compris.

20. AMAE, CC, Alexandrie 22.

21. Y compris 31 bateaux danois, 2 hollandais, 15 napolitains et siciliens, 71 ioniens et 59 toscans. Les renseignements contenus dans le tableau statistique de l'année 1823 sont particulièrement éclairants, parce que les bateaux arrivés ou sortis chargés et vides y sont cités séparement; ainsi apprend-on que 620 bateaux sont arrivés chargés ou en partie chargés et 392 vides; les 256 (65%) de ces derniers sont des bateaux anglais et autrichiens. Au contraire, le nombre des bateaux partis vides est relativement petit: 98, soit 10% du total des sorties, au lieu d'un pourcentage de 39% que représentent les bateaux entrées vides au port d'Alexandrie. Les 1.534

IV

entrées et sorties

autrichiens		russes		vénitiens		suédois		ragusains		sardes		maltais		espagnols	
a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
3		12		131	13	2		80							
15		10		174	16			157	15						
		12		55	11			82	17						
														10	
														17	
2		5												3	
18						41								12	
587	33	19				151				288	12			106	
470	31	119				133				156	10			29	
158	11											70			
481	24	9				11				21					
395	26														

Il y a d'importantes remarques à faire à partir du tableau IV, malgré le fait que les chiffres concernant son contenu ne sont pas définitifs:

— Les chiffres concernants les bateaux de quelques nationalités, surtout ceux des bateaux grecs et turcs, nous donnent une image assez déformée quant aux pourcentages, parce que leur tonnage est beaucoup plus petit que celui des autres nations;

---

bateaux du tableau IV sont ceux arrivés et partis chargés; le nombre total des bateaux arrivés et partis, chargés et vides est égal: 1.012 arrivées et 1.012 sorties.

22. Ce sont des bateaux qualifiés d' "anglais et hanovriens et 1 américain".

23. Ces bateaux, qualifiés "turcs=ottomans", sont tous arrivés chargés et partis vides.

24. AMAE, CC, Alexandrie 24.

25. Y compris 76 toscans et 31 hollandais; en plus 38 bateaux de 5.783 tonnaux faisant le cabotage.

26. "De turquie".

27. AMAE, CC, Alexandrie 25.

28. Cités séparement: 998 turcs, 166 grecs.

29. Y compris 1 bateau hollandais, 4 toscans et 5 "divers".

30. Cités séparement: 998 turcs, 166 grecs.

— le classement des bateaux par nationalité n'est fait qu'à partir du pavillon, ce qui est d'ailleurs marqué sur certains tableaux statistiques des archives. Aussi, sommes-nous en état de savoir que jusqu'en 1823 les bateaux "grecs et turcs" étaient de propriété grecque dans leur très forte majorité, sinon dans leur totalité;
— d'autre part, pour compter la présence d'une "nation" au commerce d'un port nous devons, parallèlement au nombre des bateaux et à leur tonnage, tenir compte de la valeur des marchandises transportées. De ce point de vue les bateaux "grecs et turcs" ne sont pas les plus favorisés;
— on pourrait classer, très généralement et très grossièrement, les bateaux du tableau IV en deux catégories: les bateaux qui assuraient la liaison entre Alexandrie et les échelles du Levant et ceux qui faisaient les transports de l'Europe. Dans la première catégorie est classée la plus forte partie —parfois presque la totalité— des bateaux turcs, grecs et russes;[31]
— la plus importante des remarques concerne la relation étroite entre la navigation et la conjoncture politique:
  a. le pavillon français, ne représentant déjà au XVIIe siècle qu'un très faible pourcentage, disparaît durant les guerres napoléoniennes pour réapparaître juste après le rétablissement de la paix;
  b. les mêmes guerres ont aussi fait disparaître tous les autres pavillons (autrichien, russe, vénitien, ragusain), sauf celui des bateaux "turcs et grecs", mais elles ont permis l'apparition assez imposante (28% en moyenne pour la période 1810-1816) du pavillon anglais;
  c. la presque totalité du mouvement dans le port d'Alexandrie pendant les guerres napoléoniennes est couverte par les pavillons "grecs-turcs" et anglais;
  d. une autre guerre, celle de Libération en Grèce (1821-1827), qui a bouleversé la navigation dans l'Archipel et empêché la participation de la marine marchande grecque au commerce de la Méditerranée orientale, a aussi fait paraître au port d'Alexandrie les pavillons autrichiens, suédois, sardes et espagnols,

31. AMAE, CC, Alexandrie, tomes 18 à 25, tableaux statistiques, passim.

très souvent mis au service du commerce anglais (voir les chiffres des années 1822 et 1823);

e. le rétablissement de la paix dans toute la Méditerranée et la formation du nouvel état grec se trouvent à la base d'une "normalisation" des transports d'Alexandrie, malgré le grand affaiblissement de la marine marchande grecque: peu de drapeaux anglais et français, assez forte présence du drapeau autrichien, servant, d'après certains renseignements, le commerce anglais, très forte présence des drapeaux turc et grec (une moyenne de 60% pour les années 1830-1832).

Ce tableau général sur le mouvement du port d'Alexandrie, le plus représentatif que l'on puisse avoir pour le moment, pourrait être complété par un tableau des liaisons commerciales de ce port avec les différents postes du commerce méditerranéen:

Tableau (V) des distributions des marchandises et des liaisons commerciales

a. La première constatation résultant de l'étude des sources n'est pas strictement quantitative:
2e trimestre 1821 — exportations;
Les marchandises exportées par les Anglais (pavillon anglais) sont toutes expédiées en Europe occidentale, via Malte; les marchandises exportées par les "Turcs et Grecs" ont été transportées à Constantinople, à Salonique, à Smyrne, à Tripoli de Barbarie et à Tunis, en Crète (Candie et La Canée), à Durazzo, à Satalie et dans l'Archipel, c'est-à-dire aux échelles du Levant,[32] la valeur des exportations des "anglais" monte à 1.677.933 FF et de celles des "Turcs et Grecs" à 2.483.598 FF.[33]

b. En 1831 et en 1832 la répartition des échanges commerciaux se présente toute différente de celle du 2e trimestre 1812:

32. La séparation entre Levant et Occident pourrait se faire par une ligne verticale imaginaire, touchant la côte occidentale de Corfou.

33. AMAE, CC, Alexandrie 18, tableau statistique—exportations, 2e trimestre 1812.

TABLEAU Vi

Commerce extérieur d'Alexandrie en 1831

Pays	importations		exportations	
	valeur (FF)	%	valeur (FF)	%
Turquie	18.218.927	47,05	13.730.663	33,84
Autriche	7.105.825	18,35	10.370.411	25,56
Toscane	6.661.879	17,20	4.798.119	11,82
Anglettere et Malte	4.506.590	11,64	7.015.851[34]	17,29
France	2.225.554	5,74	4.654.787	11,47
Totaux	38.718.765		40.569.831	

TABLEAU Vii

Commerce extérieur d'Alexandrie en 1832[35]

Pays	importations		exportations	
	valeur (FF)	%	valeur (FF)	%
Turquie	16.025.000	43,92	11.181.000	36,62
Autriche	6.330.000	17,35	7.652.000	25,06
Toscane	6.127.000	16,79	3.494.000	11,44
Angleterre et Malte	5.067.000	13,88	3.091.000	10,12
France	2.931.000	8,03	4.055.000	13,28
Grèce	—		1.057.000	3,46
Totaux	36.480.000		30.530.000	

c. Deux exemples des liaisons commerciales d'Alexandrie, en 1815 et en 1822, démontrent le rôle important de la conjoncture politique sur les relations commerciales en Méditerranée.

34. Angleterre, Malte et Iles Ioniennes.
35. AMAE, CC, Alexandrie 25.

TABLEAU VI

4e trimestre 1815; bateaux au port d'Alexandrie
(provenance et destination)

i. Provenance des bateaux

Lieux de provenance	Pavillon								Total
	Turc	Grec	Russe	Anglais	Autrichien	Français	Espagnol	Tripolitain	
Levant[36]	18	36		1					55
Livourne		1	1	4					6
Espagne			1						1
Spezzia			1						1
Malte	3			16					19
Port Mahon				1			1		2
Trieste				3	1				4
Tunis		1							1
Marseille						2			2
Alger								1	1
Tripoli de Barbarie	1								1
Derne (?)	1								1
Totaux	23	38	3	25	1	2	1	1	94

36. Levant = Chypre, Syrie, Ydra, Constantinople, Iles de l'Archipel, Satalie (?), Smyrne, Salonique, Stanchio, Candie, La Canée, Rhôdes, Anatolie, Lirios (?), Enos, Beyrouth.

ii. Destination des bateaux

Lieux de destination	Pavillon							Total
	Turc	Grec	Russe	Anglais	Autrichien	Espagnol	Tripolitain	
Levant[37]	9	20						29
Malte		2	1	10				13
Livourne		2	1	5	1			9
Gênes				1				1
Tripoli de Barbarie							2	2
Scodra	3							3
Tunis							1	1
Sfax	1							1
Spezzia		1						1
Trieste				2	1			3
Espagne						1		1
Alger						1		1
Messine				1				1
Totaux	13	25	2	19	2	2	3	66

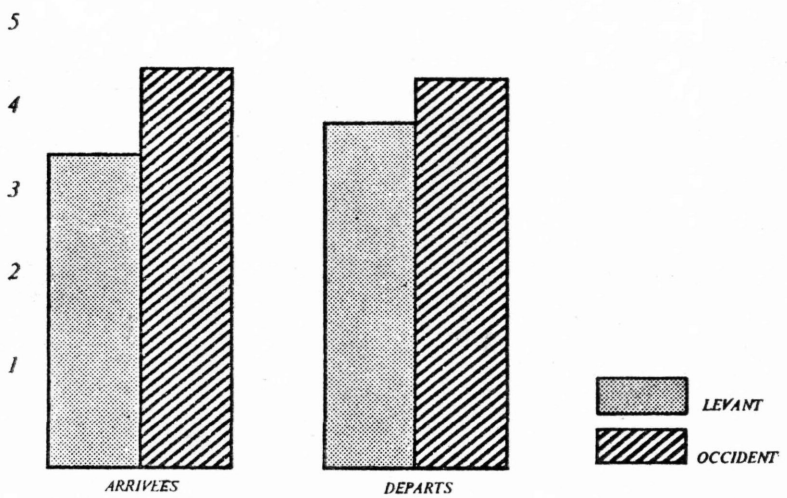
37. Salonique, Constantinople, Mycone, Ydra, Syrie, Rhôdes, Smyrne, Candie, Enos, Chypre, Métélin-Archipel, Morée, Zantes.

TABLEAUX VII

1822: mouvement du port d'Alexandrie

Lieux[38]	Arrivées	Départs	
Syros	48	76	
Constantinople	75	102	Levant = 378
Caramanie	24		Occident = 426
Casdali (?)	23		
Crète	48	29	
Iles Ioniennes	64	89	
Rhôdes	16		
Salonique	13	13	
Smyrne	24	39	
Stanchio	12		
Tunis	25	15	
Trieste	40	51	
Gênes	83	110	
Livourne	90	66	
Londres	10		
Marseille	52	35	
Malte	104	111	
Messine	13		
Mahon	28	38	
Chypre		12	
Damiette		18	

GRAPHIQUE IV. MOUVEMENT DU PORT D'ALEXANDRIE EN 1822 (TABLEAU VII)



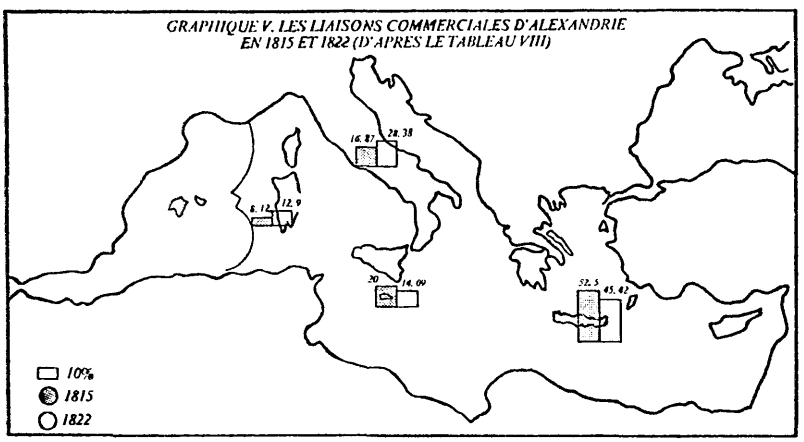
38. Y sont compris les lieux d'où sont partis et où sont arrivés plus de dix bateaux.

D'autre part une classification des liaisons commerciales d'Alexandrie en 1815 et en 1822 par région nous montrerait ce qui suit:

TABLEAU VIII

Liaisons commerciales d'Alexandrie en 1815 et 1822

Régions de provenance et de destination	1815	1822
Levant	52,5%	45,42%
Italie	16,87%	28,38%
Malte	20%	14,09%
Afrique du Nord-Marseille et Espagne	8,12%	12,09%



d. Une étude comparative des données statistiques concernant le commerce de Salonique au XVIIIe siècle et en 1819 nous montrerait que Salonique est un des rares ports de la Méditerranée orientale où le commerce français a regagné, après les guerres napoléoniennes, sa place et sa force commerciales d'avant 1789.[39]

39. D'après les données statistiques élaborées par N. Svoronos, *Le commerce de Salonique au XVIIIe siècle*, Paris 1956, pp. 313 et 323 et J. G. Nanninga, *Bronnen tot geschiedenis van den levantschen handel.* (in: Sp. I. Asdrachas, *Société et économie grecques — XVIIIe et XIXe s.*, Athènes 1982, pp. 66-67 (en grec).

En conclusion: Constatations et incertitudes

Malgré le fait que pendant les vingt dernières années l'étude des relations commerciales entre les pays méditerrannéens aux temps modernes a fait de remarquables progrès, il reste encore beaucoup à faire et beaucoup de problèmes à résoudre quant au rôle des différentes nations dans ce commerce méditerranéen, quant aux facteurs qui ont influencé les équilibres commerciaux et, surtout, quant au caractère des relations commerciales entre le Levant et la Méditerranée occidentale.

Il apparaît qu'au XVIIIe siècle, plus précisément jusqu'à l'avant-dernière décennie du siècle, le commerce entre le Levant et la Méditerranée occidentale se faisait surtout par les Français et les Italiens; cette situation a complétement changé entre le début de la dernière décennie du XVIIIe siècle et 1815: les transports et le commerce entre les échelles du Levant furent assurés surtout par la marine marchande grecque, tandis que les liaisons commerciales entre le Levant et les ports de la Méditerranée occidentale et plus précisément le ravitaillement des marchés européens passaient sous le contrôle, direct ou indirect, des Anglais surtout.

Ce sont là des constatations très modestes, basées sur une documentation imparfaitement connue et étudiée; le problème du caractère des liaisons commerciales entre les différents ports de la Méditerranée et surtout entre le Levant et la Méditerranée occidentale, ainsi que celui des équilibres politico-économiques demandent des recherches et des études beaucoup plus amples et beaucoup plus approfondies; et voici, à titre d'exemple, quelques questions pour orienter les chercheurs vers des études concernant les problèmes dont il est question: quelles marchandises étaient transportées par les bateaux grecs d'Alexandrie à Salonique, à Smyrne ou à Patras et pour le compte de qui? s'agissait-il de marchandises destinées à être consommées sur place ou s'agissait-il de marchandises qui, une fois déchargées du bateau grec, étaient, en tout ou en partie, embarquées sur des bateaux européens pour être transportées en "Europe" ou acheminées vers les marchés de l'Europe centrale?

Le thème 3 de ce Colloque, ainsi rédigé, donne l'impression de tendre à enfermer les approches des sujets des communications dans le schéma des relations entre centre et périphérie; or, ce schema, formé beaucoup plus à partir d'une théorie et beaucoup moins à partir des

données empiriques et valable peut-être pour des périodes plus récentes, ne pourrait eventuellement pas être appliqué pour le XVIIIe siècle et pour le début du XIXe; d'ailleurs, pour la période en question, les recherches n'ont pas prouvé la pleine application de ce schéma. Il reste donc à prouver non pas l'éventuelle fonction d'un schéma pareil au XVIIIe siècle et au début du XIXe, mais la possibilité d'une telle fonction dans le cadre d'un capitalisme encore commercial.

FLORIN MARINESCU

LES RELATIONS COMMERCIALES EXTÉRIEURES DE LA VALACHIE PAR LA VOIE DES PORTS DU DANUBE AU COURS DE LA PÉRIODE 1829-48.

Au fil des siècles, la Valachie, comme aussi la Moldavie, avaient développé des relations commerciales, tant avec les pays voisins qu'avec des contrées lointaines. Mais il faut d'emblée établir une distinction entre les deux périodes qui se situent respectivement avant et après le Traité d'Adrianoupolis (14 septembre 1829).

La première période est caractérisée par l'obligation dans laquelle se trouvaient les pays roumains de céder une grande partie de leur production locale[1] à la Turquie, Etat suzerain. Les contrées roumaines constituaient, en effet, une source majeure d'approvisionnement à la fois pour la capitale de l'Empire et pour les régions du Danube sous occupation turque. Car il ne s'agissait pas seulement des produits acheminés en grandes quantités vers la Turquie (céréales, fourrages, brebis, bois, miel et sel) à des prix nettement inférieurs à ceux pratiqués sur le marché libre,[2] au préjudice des producteurs; ceux-ci étaient en outre victimes d'abus multiples de la part de ceux qui étaient chargés de prélever ces lourds tributs.

Entre 1774 et 1829, une série de mesures[3] ont été prises visant à réduire d'une part les obligations qui incombaient à ces deux contrées

1. En ce qui concerne les relations de la Valachie avec l'Empire Ottoman pendant la période 1791-1821, v. notre étude portant sur "The trade of Wallachia with the Ottoman Empire between 1791-1821", in *Balkan Studies* 22/2 (1982) 289-319.

2. L'on évalue p.ex. que pendant les années 1802-1829, les Turcs n'ont jamais payé plus du quart de la valeur réelle des produits exportés de la Valachie. Cf. N. Iorga, Introduction au tome Xe *Documente privind istoria Românei*, Bucarest 1897, p. XIX.

3. En ce qui concerne les mesures prises entre 1774 et 1821, v. "The trade...", *op.cit.*, pp. 289-296.

vis-à-vis de l'Empire ottoman et, de l'autre, les marges d'abus. Il nous faut souligner ici deux éléments:
premièrement, malgré l'interdiction sévère des Turcs quant à l'exportation des produits mentionnés plus haut vers d'autres destinations, l'on relève cependant l'existence de relations commerciales libres, encouragées par le souverain lui-même et par les représentants consulaires de pays étrangers et facilitées grâce à la collaboration des préposés à la douane et de l'administration, voire des habitants eux-mêmes. A cela vient s'ajouter le phénomène de la contrebande, dans un pays dont les frontières n'étaient pas sévèrement gardées et ou chacun, le souverain en tête, convoitait les profits liés aux exportations;
deuxièmement, les Turcs ne s'appropriaient pas toute la gamme des produits valaches; c'est ainsi que les vaches, les boeufs, la laine, les porcs, les peaux de boeuf, de buffle et de mouton, les fruits et légumes, les matières premières destinées au tissage, le tabac, le bitume, les spiritueux, les produits de la pêche, la cire, le sel pouvaient être librement exploités sur le marché libre extérieur.[4]

La deuxième période, dont nous traiterons davantage, concerne les années 1829-48. Car de fait, le Traité d'Adrianoupolis vient inaugurer une période nouvelle de l'histoire des contrées roumaines qui bénéficient désormais du droit de disposer d'une administration nationale libre et d'une franchise complète dans le domaine du commerce.[5] Désormais, le mouvement commercial sur le Danube était libre d'accès pour les bateaux de tous pays.

Ainsi, les pays roumains s'introduisirent peu à peu dans le réseau commercial international en qualité de partenaires égaux, sans aucune ingérence de la Grande Porte. La légalisation de cette situation nouvelle fut le fait d'un "Réglement Organique" (Regulamentul Organic) qui, parmi d'autres dispositions, imposa la création d'un système administratif susceptible d'organiser les relations commerciales extérieures. Par ailleurs, grâce au régime plus souple qui présidait désormais au trafic commercial sur le Danube, et à la suite de l'indépendance économique que leur octroya la Turquie, les pays du Danube ne tardèrent pas à devenir des partenaires très actifs dans le trafic commercial de l'Europe

4. Cf. *ibid.*, pp. 314-17: des échanges commerciaux réguliers avaient également lieu avec les Turcs.

5. Cf. D.-A. Sturdza, *Acte şi documente privitoare la istoria renaşterii României*, t. I, Bucarest 1889, p. 327.

du sud-est. A la place du commerce unilatéral, orienté vers l'approvisionnement de Constantinople —hormis quelques échanges commerciaux fortuits dictés par la demande de négociants étrangers plutôt que par les besoins de la population locale— l'on voit se développer une activité commerciale systématique prometteuse de profits considérables pour la Trésorerie de la Valachie. Tout au long du Danube fonctionnent à présent onze postes de douane permanents (Cerneţi, Calafat, Zimmicea, Turnu, Giurgiu, Olteniţa, Călăraşi, Piua Petrii, Brăila, Slolozia, Celei) ainsi que cinq postes provisoires (Vîrciorova, Izvoarele, Izlaz, Bechet et Gura Ialomiţei). Tous les postes —ceux de Slolozia et Celei exceptés— étaient munis d'un lazaret.[6]

La contrebande, qui acquiert des proportions notoires à cette époque, est également favorisée par ce biais. Les échanges commerciaux à travers les ports du Danube revêtent deux aspects. Tout d'abord les tractations commerciales avec les régions balkaniques et turques se poursuivent, ayant pour objet, dans le domaine des exportations d'une part, les céréales, le bétail et le poisson ainsi que leurs dérivés, les spiritueux, les objets de bois et de céramique: et de l'autre, dans le domaine des importations, une prédominance de produits coloniaux. Par ailleurs, en résultat du nouveau régime qui régit le trafic sur le Danube,[7] le

6. En ce qui concerne l'organisation du système des lazarets dans tout le territoire valache, v. Georgeta Penelea, "Organizarea carantinelor în epoca regulamentară", in *Studia Universitatis Babes Bolyai, Series Historia* XIV/1 (1969). Aussi "The 1837 Pandemic South of the Danube and the probleme of Quarantines", in *Urbanization and Human Environment*, Bucarest 1973.

7. Entre 1839 et 1848, les bateaux battant pavillon turc —alternativement avec ceux battant pavillon grec— prévalent en nombre (compte tenu des bateaux vides et chargés). Les chiffres afférents repris ci-dessous sont extraits surtout du périodique roumain "Buletinul oficial al Tării Româneşti":

Année	Pavillon turc	Pavillon grec
1839	246 vides + 4 chargés	150 vides + 42 chargés
1840	242 » + 4 »	161 » + 34 »
1841	71 3	80 43
1842	121	103 43
1843	300 3	237 109
1844	280 9	316 87
1845	224 2	318 61
1846	375 6	353 71
1847	428 » + 13 »	207 » + 19 »
1848	158 vides + 3 chargés	216 vides + 32 chargés

Cf. également notre thèse de doctorat dactyloghaphiée: "Comertul extern al Tării Româneşti, 1821-48", pp. 81-93.

commerce avec les différentes régions du monde se développe à un rythme rapide, à commencer par les ports méditerranéens, pour s'étendre aux ports anglais et belges et atteindre même le Brésil et l'Amérique.[8]

Les négociants étrangers s'approvisionnent en matières premières au départ de la Valachie, vers laquelle ils exportent leurs produits manufacturés.

Exportations

> Les sources que nous avons consultées à ce sujet (matériel d'archives des Archives Générales de l'Etat et bibliographie afférente) ne coïncident pas pour ce qui est des quantités exportées; nous nous bornerons donc forcément à une nomenclature des produits, sans citer de chiffres.

Céréales: les exportations de céréales étaient très abondantes, donnant lieu à la présence d'un grand nombre de bateaux dans les ports roumains.[9] Il s'avère impossible cependant d'en définir les quantités, puisque les préposés à l'administration prenaient des licences d'exportation gratuites pour des quantités qui n'étaient jamais portées sur les régistres, tandis que les contrats mêmes d'exportation faisaient l'objet de modifications fréquentes. Citons, à titre indicatif, qu'en 1834, les quantités de blé exportées se montaient à 76 087 "chile" et celles de maïs à 30 493 "chile"; en 1840, les exportations de blé représentaient un total de 58 780 "chile".[10] Cependant, les sources anglaises font état de quantités largement supérieures, surtout après 1846, lorsque le parlement anglais eût abrogé les "Corn laws" (loi sur les céréales). C'est ainsi que l'on enregistre, en 1847 notamment, une brusque augmentation des quantités, de maïs en particulier, chargées à bord des bâteaux

8. Signalons la variété des pavillons (période 1839-48) outre les turc et grec: autrichien, russe, ionien, roumain, français, napolitain, samiote, anglais, perse, toscan, portugais, serbe, suédois, danois, prusse, mexicain, hollandais, norvégien, américain, et d'autres du Saint-Siège, de Hanovre et de Jérusalem.

9. A Brăila, la majorité des bateaux venaient prendre des chargements de céréales. Lorsqu'en 1833, les autorités interdirent les exportations de céréales, en raison de la récolte insuffisante, des centaines de bateaux repartirent à vide, vers Constantinople. Le diplomate français Bois le Comte observe à juste titre que Brăila et Galatsi partagent le sort des producteurs de céréales, entièrement dépendants des caprices des saisons. Cf. *Documente Hurmuzaki*, t. XVII, p. 373.

10. G. Penelea, "Consideraţii asupra comerţului extern al Tării Româneşti în epoca regulamentară", in *Terra Nostra* III (1973) 327. (1 chila = env. 500 kgs).

anglais stationnés à Brăila. L'on signale également des exportations d'orge et de millet, dans des quantités moindres toutefois que le maïs.

B é t a i l: un autre secteur traditionnel d'exportation, moins rentable, certes, en raison des difficultés du transport, est celui du bétail: boeufs, vaches, buffles, moutons, boucs, chèvres, mulets, chevaux et cochons. Jusqu'en 1834, c.à.d. jusqu'à la fin de l'occupation russe, les autorités avaient imposé l'exportation vers la Bulgarie de centaines de vaches, boeufs, buffles et moutons, pour les besoins des hôpitaux militaires. Parallèlement, les négociants turcs continuaient à s'approvisionner en boucs et moutons, pour maintenir un comportement favorable de la Turquie à l'égard de la Valachie.[11] A titre indicatif, nous donnons ci-dessous les chiffres afférents aux exportations de bétail en 1834 et 1840. L'ensemble des exportations de boeufs, vaches, buffles, chevaux, mulets, moutons, boucs, agneaux et cochons en 1834 représente un total de 33 947 têtes et un valeur globale de 1 771 393 leï. En 1840, les quantités sont réduites à 8 826 têtes (vraisemblablement en raison d'une épizootie) et la valeur des exportations dans ce secteur s'élève à 693 379 leï.[12] Compte tenu de la manière dont les fonctionnaires des douanes tenaient leurs régistres et y indiquaient les lieux de destination des exportations de bétail, on peut affirmer que le bétail valache fut acheminé pendant toute cette période vers Adrianoupolis, Kladova, Nikopolis, Bazartzik, Plevna, Rachova, Silistra, Tirnovo, Vidin et, plus tard, vers Iannina, Ochrida, Volos et Velestino, sans exclure toutefois qu'il y ait aussi eu des exportations vers d'autres pays d'Europe au sujet desquelles nous ne disposons pas de données.

P r o d u i t s d e l' é l e v a g e: une grande partie des exportations à travers les ports du Danube consistait en produits d'élevage, destinés comme auparavant à la Turquie surtout. Il s'agit tout d'abord de la graisse et du "cirvis" (viande conservée dans la graisse), exportés au départ des ports de Brăila et de Giurgiu (566 203 ocques en 1834).[13] De grandes quantités de ces produits étaient achetés également par les

11. Cf. *Relaţiile comerciale ale Tării Romăneşti cu Peninsula Balcanică (1829-1958)*, Bucarest 1970, p. 34.

12. *Ibid.*, pp. 36-7.

13. Cf. G. Penelea, "Consideraţii...", *op.cit.*, p. 327. (1 oca = 1,260 ou 1,291 kgs).

Anglais dont les bâteaux accostaient à Brăila. Cette production était le fait des 50 abattoirs installés dans cette ville et où, en 1848 par exemple, ont été traités 44 358 boeufs et vaches, 162 068 moutons et boucs et 685 buffles.[14] L'on relève aussi des exportations de beurre (300 931 ocques en 1840) et, en moindres quantités, de lard, de fromage, de tripes, de pastourma, de viande fraîche, de saucisses, de jambon, de salami etc. Un autre produit auquel se réfèrent uniquement les sources anglaises est la poudre d'os, dont les Anglais achetèrent 882 tonnes en 1841, par ex., pour une valeur totale de 1 323 lires.[15]

Dans une autre catégorie de produits d'élevage, citons les laines et les peaux, destinées aux ateliers des Balkans et de la Turquie ainsi qu'à certains pays d'Europe occidentale, notamment la France et l'Angleterre. Il semble qu'une partie de ces produits —la laine en particulier— ait été peu à peu élaborée en Valachie même, puisque les exportations accusent une baisse de 50% entre 1834 et 1840 (500 823 ocques en 1834 contre 230 593 en 1840). Les exportations de peaux —tannées ou non— sont de l'ordre de quelques centaines de pièces par an, suivant la demande occasionnelle des étrangers.[16] Il s'agit de peaux de boeuf, de cheval, de veau, de chèvre, de porc etc.

P r o d u i t s d e l a p ê c h e: les exportations de poissons sont plutôt réduites étant donné que ce produit existait en abondance dans toute la région des Balkans. Sur une valeur globale de 41 000 000 de leï, représentant l'ensemble des exportations effectuées au départ des ports du Danube en 1839, les produits de la pêche correspondent à peine à 200 000 leï.[17]

A u t r e s p r o d u i t s: la même chose vaut pour le miel, la cire et le tabac; ce dernier produit ne trouvait d'ailleurs d'acheteurs que dans les régions balkaniques, en raison de sa faible qualité. Quant aux fruits

14. Archives Générales de l'Etat de Bucarest, Fond Vistieria Tării Româneşti, dossier 698/1848.

15. Cf. P. Cernovodeanu, B. Marinescu, I. Gavrilă, "Comerţul britanic prin Galaţi şi Brăila între 1837-1852", in *Revista de Istorie* 4 (1978) 642.

16. Une seule exception: l'exportation de 18 485 peaux d'agneau en 1834. Cf. Archives..., Fond Vist. T.T., dossier 4925/1833, p. 205.

17. Anuarul Tării Româneşti, 1842.

et légumes, c'étaient surtout les fèves,[18] les pommes et les pruneaux séchés qui s'imposaient à la demande.[18] Parmi les matières premières destinées au tissage, signalons surtout le lin, le chanvre et certains produits pour la teinture. En fait de spiritueux, il y avait une certaine demande en "raki" et en vins de la part des villages frontaliers de la région du Bas-Danube. Par ailleurs, les commerçants étrangers s'intéressaient aux objets de bois semi-finis, comme par exemple des mâts, des poutres etc. A noter encore certains produits pétroliers et des teintures, dont la plupart en commerce transitoire, ainsi qu'un produit important: le sel. L'exportation de sel fut à l'origine d'une activité intense dans certains ports du Danube et donna lieu à d'interminables échanges de correspondance commerciale entre l'administration des mines de sel et les négociants. La péninsule d'Aimos était l'acheteur exclusif de sel[19] de la Valachie, et il en fut ainsi jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. Les quantités exportées étaient impressionnantes, de sorte que le sel constitua bientôt la plus grande source de revenus pour l'Etat. Au cours de la période dont nous traitons, c'est en 1840 que fut exportée la plus grosse quantité de sel vers les Balkans: 44 millions d' "ocale"!

Bien que les exportations de la Valachie aient surtout consisté en matières premières, la nomenclature afférente révèle cependant certains produits semi-finis, élaborés dans des ateliers ou de petites manufactures.

C'est ainsi que les tanneries produisent des bottes, des sandales, des sabots, des chaussures, des pantoufles. Certains tissus de chanvre, en petites quantités, sont également produits et confectionnés pour usage ménager (matelas, tapis, couvertures, serviettes etc.); l'on relève également une production réduite de chemises, mouchoirs et foulards, bas, tabliers, destinés aux classes moyennes des Balkans.

Quant à l'ébénisterie, il semble qu'elle ait été depuis longtemps l'une des occupations traditionnelles des artisans valaches. L'historien Vl. Diculescu a pu retrouver dans les documents des Archives Générales de l'Etat, à Bucarest, quelque 74 de ces objets de bois, parmi lesquels des tonnelets, des cruchons, des poutrelles, des chariots, des chaises, des douves etc. La part des objets ménagers en céramique ou en verre est relativement réduite.

18. 1 320 070 "ocale" en 1840, dont 875 306 via Brăila. Cf. *Relaţiile comerciale*..., p. 101.

19. Certaines destinations: Vidin, Rouseiouk, Sistov, Prachova, Rachova, Lom, Tsimbrou, Nikopolis.

Nous devons encore nous référer aux livres: en 1834, par exemple, 591 livres religieux et 789 manuels de lecture ont été expédiés depuis la Valachie,[20] où fonctionnaient plusieurs imprimeries semblables à celle de Ioannis Lazaris à Ioannina, de Topliceanu ou de Caracas — lesquelles ont grandement contribué au développement intellectuel des Balkans.

Une dernière catégorie que nous tenons à signaler est celle des produits réexportés, tels les produits coloniaux, les marchandises qui venaient de Braşov ou de plus loin encore, d'Europe occidentale ou centrale. Il convient aussi d'observer une certaine réserve en ce qui concerne l'exportation de bijoux qui, semble-t-il, étaient fabriqués dans les ateliers de la Transylvanie.

D'une manière générale, on peut remarquer que les produits qui sont exportés par le biais des ports du Danube sont à peu près les mêmes que ceux de la période antérieure à 1829. Le mode selon lequel les exportations ont lieu change cependant, en ce sens que la Valachie acquiert, en sa qualité de pays exportateur, les mêmes droits que les autres pays en matière de gestion commerciale. En outre, après le Traité d'Adrianoupolis, les produits de la Valachie sont exportés vers tout le continent européen et même vers l'Amérique.

Les importations

L'élément nouveau qu'apporte cette période dans le domaine commercial concerne les produits importés. Hormis les produits provenant de l'Orient —produits coloniaux en grandes variétés— l'on importe aussi désormais de l'Europe occidentale des produits chimiques, des métaux, des tissus de type occidental, des outils etc. L'importation de ces produits témoigne d'une part de l'intérêt que représentait pour les négociants étrangers leur infiltration sur les marchés des pays attenant au Danube et, de l'autre, des besoins de plus en plus variés de la société roumaine, alors en plein essor.

Parmi les produits qui s'inscrivent dans la tradition et dont la nomenclature révèle soit le lieu de provenance, soit le type de marchandise, signalons tout d'abord les produits coloniaux et alimentaires. L'on retrouve dans les régistres les termes suivants: riz, "Calcutta', "Englitera", "Genova", olives, "Volos" et "Andros", citrons, "Messina",

20. Excepté 2 caisses de livres. V. *Relaţiile comerciale...*, p. 139.

figues "grecques", café "Havana" et "Seeland", sucre[21] "Andros", "hollandais", "anglais", huile, amandes, oranges, raisins secs, poivre, canelle, carouges, farine, macaronis "Genova", encens, smyrne, zeste d'orange, cédrats, dattes, pistaches, origan, laurier, vernis, huile de sésame. Cette liste de produits est indicative quant au mode de vie de la société roumaine, à leur cuisine, influencée par de très longues relations avec l'orient. Par contre, les spiritueux importés provenaient exclusivement des régions de Grèce ou de l'Occident, puisqu'aussi bien l'alcool était interdit dans les pays islamiques. L'on en relève quelques exemples, comme le "raki" grec de Chios ou d'ailleurs, le vin le Zanthe, de Chypre, d'Adrianoupolis, de Bordeaux, la "retsina" etc.

L'on signale aussi d'abondantes importations de poissons et de produits poissonniers; ceci s'explique du fait qu'en raison de l'accroissement de la population, la production locale ne suffisait plus à couvrir les besoins, ainsi que des longues périodes pendant lesquelles les Roumains gardaient le jeûne, consommant donc de grandes quantités de poissons et de légumes. En ce qui concerne les fruits et légumes, les producteurs des régions du Bas-Danube cultivaient des espèces particulières d'oignons et de poivrons, qui faisaient l'objet d'une forte demande de la part de la population valache. La même chose vaut pour le tabac qui provenait de la Macédoine, de Samos, de Vosnia ou des régions de la Bulgarie méridionale.

Les matières premières destinées à la fabrication des tissus et surtout les importations de "prêt-à-porter" sont révélatrices des changements qui interviennent dans la société roumaine qui, de plus en plus, tend à abandonner la mode vestimentaire turque. C'est ainsi que l'on note dans les registres des importations de toiles de "Cambrai", de "Pologne", de "Hollande", tandis que la plupart des tissus étaient fabriqués dans les ateliers du Bas-Danube, exception faite de certains produits de luxe comme les châles, par exemple. Les régistres signalent en effet des arrivages de colis de Belgrade, de Constantinople, de Trieste, de Jérusalem... Par ailleurs, d'abondantes quantités de chaussures et éléments de cordonnerie sont importées depuis les villes bulgares de Tirnavo, Gabrovo ou Sistov.

21. Les importations de sucre d'Angleterre via Brăila augmentent sans cesse: 135 caisses en 1837 (valeur 15 à 25 lires par caisse), 1295 caisses en 1841, 1908 en 1847 et 2 394 en 1848. Cf. Cernovodeanu, etc., *op.cit.*, p. 648.

Au chapitre des métaux et objets métalliques, les importations accusent une grande variété, dictée par les besoins de l'équipement ménager mais aussi des ateliers qui fonctionnaient à cette époque en Valachie.[22] Citons parmi d'autres: du fer, de l'acier, du bronze, ainsi que divers ustensiles, outils et autres objets: couteaux, vrilles, bascules, faux, charrues, batteuses, fours, etc.

Les importations dans le domaine de la menuiserie étaient très limitées, si l'on excepte quelques commandes spéciales de meubles de luxe (tables de billard notamment) acheminées pour la plupart à bord de bateaux français. Il en va de même pour les objets en céramique et en verre dont le mouvement se réduit, en règle générale, à certains échanges entre les villages de part et d'autre du Danube, exception faite de certaines importations d'objets de luxe, tels les miroirs, les porcelaines et des lustres hollandais ou anglais.

Par contre, au fil des années, les importations de produits chimiques, médicaux et de parfums se multiplient: de grandes quantités de sels, d'oxydes et de teintures sont absorbées par les tanneries, les teintureries, les ateliers de céramique et les tissages locaux. Les régistres font également état d'importations de savon, acheminé en quantités depuis la Crète et Mytilène — et d'huile de rose depuis les régions bulgares de Gabrovo et Kazanlik. Parmi les produits de volume réduit et de grande valeur s'inscrivent les bijoux, les pierres précieuses, diamants, émeraudes, ivoires provenant pour la plupart de Constantinople via le port de Giurgiu, tandis que les ateliers serbes fournissaient des cuivres, de l'étain et de la verrerie.

Enfin, dans le domaine des livres, les régistres des importations signalent uniquement des livres hébreux, grecs ou des manuels de lecture (abécédaires) sans autre indication quant à leur contenu.

A titre indicatif, en ce qui concerne le pourcentage des importations effectuées à travers les ports du Danube, nous pouvons noter qu'en 1840, celles-ci représentent les 38% de l'ensemble des importations de la Valachie (12 028 986 leï sur une valeur totale de 30 495 635 leï).

Conclusions

Le commerce de la Valachie à travers les ports du Danube acquiert

22. Cf. à ce propos Intoduction de Gh. Zane à l'*Industrie Roumaine au cours de la seconde moitié du XIXe s.*, Bucarest 1973.

une importance particulière pour son économie au lendemain du Traité d'Adrianoupolis. En ce qui concerne ses destinations, l'on constate une persistance de la tradition qui toutefois tend à se perdre peu à peu en raison de la modernisation de la vie économique et du changement des mentalités. Les modifications qui interviennent dans le droit après 1839 ouvrent au pays des perspectives nouvelles, en ce sens qu'il lui est désormais possible de pratiquer des échanges libres avec le monde entier. Le fait que la Valachie exportait pour majorité de matières premières, tout en important par ailleurs des produits fabriqués dans les ateliers et manufactures étrangères, atteste le caractère pré-capitaliste que revêtait l'économie roumaine à cette époque ainsi que l'excédent considérable de la production locale. Pendant toute la période de 1829 à 1848, la balance commerciale de la Valachie est active.

PANAGIOTIS MICHAILARIS

L'ATTIVITÀ ARMATORIALE DI DEMETRIO PERULI ED IL SUO INTERVENTO AL TRAFFICO MEDITERRANEO

La diretta e quasi esclusiva dipedenza economica di Venezia dal mare (costruzioni navali, trasporti marittimi, commercio di transito, con tutti i presupposti connessi e le conseguenze che da essi provengono) rappresenta una realtà nota da molti anni e conosciuta dal parte dei storici in modo totale; di conseguenza è nota alla ricerca storica[1] il constante corso degradante, nonostante certe inclinazioni provvisorie all'aumento, con la quale si presenta la curva della partecipazione quantitativa delli coefficienti economici dalle imprese marittime e commerciali nell'entrate pubbliche dello Stato Veneziano.

Il fenomeno però non è cosi semplice; anzi durante l'ultimo periodo di storia Veneta (1669-1797), di cui ci occupiamo in questo articolo, è possibile di distinguire ed interpretare uno "sviluppo", che ha tutti gli elementi caratteristici della crisi economica: tentativi della riforma del diritto marittimo, del miglioramento della disciplina marittima delle ciurme ed anche delle condizioni dell'assicurazione; in più tentativi di pacificazione cogli Stati Barbareschi. Si registra allora il fenomeno "ragionevole" che, pocchi anni prima della caduta della Reppublica, la situazione generale del settore delle costruzioni navali e di trasporti marittimi presenta qualche segno di progresso.

1. Per affrontare il tema in modo globale dal punto di vista bibliografico bisogna enumerare un vastissimo numero di opere e di articoli, cosa che non è tra le intensioni di questa communicazione neanche fa parte della sua natura; intanto posso notare la bibliografia analitica fornita da Jean Georgelin nella sua opera di sintesi sotto la nome: *Venise au siècle des Lumières*, ediz. dell'Ecole Des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris 1978 e particolarmente, pp. 1143-1182.

Questi osservazioni preliminari, possiamo dire che accennano semplicemente il fenomeno nelle sue dimensioni naturalmente generali; del resto la struttura metodologica degli studi che si riferiscano ai temi analoghi, ha come denominatore commune la ricerca del quadro globale, il quale copre le communi o simili azioni delli coefficienti e delle persone, che si implicano in tutta l'operazione economica. Capovolgendo i dati, noi tenteremo d'intracciare le fasi diversi dell'attività armatoriale di un protagonista della vita economica di Venezia nel XVIII sec., cioè d'atteniense Demetrio Peruli,[2] e di proporre alla ricerca storica un'altra indicazione della crisi, cioè la possibilità del implicato in modo diretto nelle operazioni economiche dell' epoca di aumentare i suoi vantaggi ed i suoi capitali e di investire questi ultimi continuamente a nuove attività economiche, nonostante le condizioni difficili di un grave deperimento economico.

Il 12 marzo 1724 Dem. Peruli compra[3] a Venezia dal Zuanne G. Stamatello, negoziante greco, la metà della nave "Madonna Della Pace"; l'acquisto si completa otto giorni dopo quando lo stesso Peruli compra l'altra metà; capitano della nave è Nicolo Penzo, evidentemente Dalmato. Considerando questa data come inizio della condotta armatoriale di Peruli noi tenteremo di seguire il suo sviluppo nel tempo e nello spazio.

Il momento non è in nessun modo favorevole per i trasporti marittimi; al contrario. L' antagonismo e parallelamente l'insicurezza che si predomina sul mare a causa dell'azione continua della pirateria Barbaresca, ha quasi immobilitato la maggior parte dei bastimenti Veneziani, oppure li ha indirizzati di mettersi sotto la prottezione delle bandiere forestieri. Il sistema dei "convogli"[4] risulta insufficiente, a

---

2. Per la famiglia degli Atteniensi Peruli e la loro presenza a Venezia ed Oriente cf. C. Mertzios, "Οἱ 'Αθηναῖοι Περούληδες ἐν Βενετίᾳ", in riv. *Τὰ 'Αθηναϊκὰ* 41 (1968) 1-8; C. Mertzios, "'Εμπορικὴ ἀλληλογραφία ἐκ Θεσσαλονίκης" in riv. *Μακεδονικὰ Z'* (1966) 94-117. Panagiotis Michailaris, "'Ανέκδοτες ἐπιστολὲς (1695-1696) τοῦ Μιχ. Ν. Γλυκὺ στὸ Μιχ. Σταμ. Περούλη", in riv. *Θησαυρίσματα* 13 (1976) 245-257. L'osservazione "che Peruli è una delle figure più interessanti del Settecento veneziano e meriterebbe uno studio più approfondito" la dobbiamo al prof. Ugo Tucci, "La marina mercantile veneziana nel settecento", in riv. *Bollettino Dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato Veneziano* 11 (1960) 155-200.

3. A.S.V., Archivio Privato dei Conti Perulli (D'allora: A.P.P.), b. 5.

4. I problemi del genere analizza in ogni particolarità il proff. U. Tucci, *op.cit.*

causa, principalmente, delle irregolarità che provocava alla normale funzione della piazza. Nonostante tutto questo, la dinamica commerciale ed economica insieme alla speranza di un profitto maggiore sottinteso dalla difficoltà dei traffichi, spingono Peruli all'organizzazione di un' attività del genere, dopo i primi suoi passi "normali" nel campo della rivendita dei prodotti provenienti dal Oriente. La crisi quasi generale risulta la migliore provocazione.

I dati archivistici che noi abbiamo alla nostra disposizione ci conducono alla conclusione che le prime intenzioni di Peruli hanno come oggetto i viaggi nelle acque dove la presenza delle galere Veneziane offrivano sicurezza, cioè i viaggi in direzione Mare Adriatico-Mar Jonio-Peloponnesso Occidentale; cosi nel 1725 abbiamo il resoconto della nave di Peruli dopo il suo arrivo da un viaggio alle Isole Joniche, mentre il 17 agosto la nave suddetta si trova di nuovo a Venezia essendo ritornata dal viaggio da Corfù - Zante - Maina e viceversa.[5]

Queste prime attività commerciali e di trasporto, hanno dato risultati positivi come possiamo capire dal loro allargamento sotto la forma dell'acquisto di due nuovi bastimenti: a) Il gennaio 1727 vienne comprata la metà della nave di Lambro Sarro, denominata "Madonna della Pace e San Giacomo"; questa aveva come capitano Zuanne Sbrignadello e il suo prezzo ammontava a 3750 ducati[6] b) il 2 maggio 1727 vienne comprata dal Zuanne Bronza[7] la metà della nave "Madonna del Scarpello"; l'altra metà come risulta dall'atto di compra vendita è già suo; capitano della nave è il greco Constantino Musachi. Due anni dopo (22 novembre 1729), Peruli vende la sua metà dell'ultima nave a L. Ventura al prezzo di 5000 ducati; questa concessione, però, facilita qualche altro scopo, perchè secondo il contratto della vendita, Peruli e Ventura stabiliscono un tipo di compagnia nella quale tutta l'opera di selezione di nolli e di viaggi ed in genere tutta la politica

5. A.S.V., A.P.P., b. 5 kab. 13, fasc. 5: Durante questi viaggi i capitani hanno l'ordine da parte di Peruli di sfruttare l'occasioni, cioè i prezzi favorevoli dei prodotti agricoli e di campiare la loro rotta per caricare questi prodotti; cosi p.e. nel 1732 il capitano Nicolo Penzo è stato ordinato di informarsi dei prezzi di grano del Preveza, e se questi erano favorevoli di caricare grano per Livorno. Lo stesso capitano è stato ordinato di informarsi dai consoli di Patrasso e di Lepanto dei prezzi del grano in questi luoghi e, se c'era la possibilità, di caricare grano.

6. A.S.V., A.P.P., b. 5 e b. 44.

7. A.S.V., A.P.P., b. 5 e b. 13.

organizativa della nave restava esclusivamente alla disposizione di Peruli.[8]

La suddetta attività armatoriale di Peruli, come si presenta fin d'allora, ha un stretto rapporto con gli acquisti di bastimenti, i quali viaggiano esclusivamente entro i confini marittimi, cioè entro lo "spazio vitale" della Serenissima alla ricerca di nolli, mentre parallelamente servivano alle esigenze del trasporto dei prodotti che in gran parte venivano immessi nel commercio dagli stessi padroni delle navi. Intanto alla "flessibilità" economica, che il momento impone alla situazione, favorisce Peruli e di conseguenza lo spinge ad intervenire in modo completo alla realtà economica di Venezia nel XVIII sec.; mi riferisco alla partecipazione di Peruli alla vera e propria attività armatoriale, cioè alla costruzione di una nave con proprii capitali.

Credo, certamente in modo assolutamente schematico, siccome si tratta di realtà diverse le quali possono essere studiate come parte di un fenomeno generale che con l'inizio del terzo decennio del XVIII sec., quando appare la prima nave finanziata dallo stesso Peruli vediamo ormai consolidata la sua prospettiva di penetrare pienamente al campo di trasporti maritimmi. Peruli servirà questa politica esaurendo ogni possibilità offertagli dalla situazione generale, ed in inventando comportamenti nuovi. Continuando, dunque la schematizzazione qualitativa posso distinguere tre caratteristiche forme d'attività, scelte da Peruli ed i relativi tentattivi alla loro realizzazione:

a) Investimenti proprii alle costruzioni navali.
b) Collegamento-dipendenza di costruzioni navali con gli appalti del sale e del tabacco.
c) Innovazioni: tentativi di viaggi oltre il Mediterraneo alla ricerca di "piazze" nuove.

a) *Investimenti proprii alle costruzioni navali:* Nel 1731 viene compilata un'anagrafe dei bastimenti di Peruli, nella quale però non è registrata la metà della nave "Madonna della Pace e San Giacomo" che aveva comprato dal Lambro Saro; evidentemente l'aveva già venduta. Al contrario Peruli si presenta proprietario della metà di una nave (l'altra metà appartiene al greco Zuanne Cusselà) denominata

8. A.S.V., A.P.P., b. 44.

"Signora del Monte", la costruzione della quale, secondo i dati dell' anagrafe, ha costato 20.000 ducati.[9]

Abbiamo già parlato del momento opportuno: si tratta del periodo in cui l'autorità Veneziane osservando con preoccupazione l'inerzia e l'immobilità dei cantieri navali con tutti i risultati negativi per l'economia, decidono di aiutare questo settore concedendo certe facilitazioni a quelli che pensavano di investire capitali alle costruzioni delle navi. Queste facilitazioni per quanto riguarda l'ottica economica di Peruli conquistano dimensioni più grandi, perchè le costruzioni del genere vengono abbinate con la investitura del monopolio di sale e di tabacco come abbiamo detto di sopra.

E ragionevole, come vedremo in seguito, che una attività economica può sforzare in qualche modo l'altra; anzi Peruli allude ad una cosa del genere nelle sue domande, con le quali chiede sostegno dalla Serenissima; e la cosa non resterà senza risultati favorevoli. Peruli riuscirà ad avere il sostegno, e particolarmente dopo il naufragio[10] della sua nave "Signora del Monte" (1735) l'autorità decidono di appoggiare il negoziante ateniese per costruire due nuovi bastimenti.[11]

È l'epoca durante la quale cambia di nuovo il modo della costruzione delle navi: siccome il sistema dei convogli era praticamente abbandonato, si decide la costruzione di navi lunghe e armate con tanti cannoni e con ciurma armata in modo di essere in grado di affrontare l'assalti barbareschi con proprii mezzi. Sono le famose "navi atte".[12] Le spese di costruzione d'una nave di quel tipo naturalmente si moltiplicano; parallelamante però si aumenta la sua efficienza e la sua portata ed in modo analogo aumenta la possibilità di fare lunghi viaggi. Forse, direi, questi vantaggi offrono l'occasione a Peruli di tentare i viaggi oltre-Mediterranei come vedremo in seguito, poicchè la sua "flotta" aumenterà con tanti bastimenti di nuovo tipo.

Le costruzioni navali da parte di Peruli verrano aumentate anche nel decennio seguente. Noi abbiamo una testimonianza per i capitali che ha speso Peruli in questo settore, che viene fornita dal suo scrivano, Marco Chiurco, e dal suo cassiere Antonio Petropoli nel 1760: se-

9. A.S.V., Commissaria dei Conti Perulli (D'allora C.C.P.), b. 8 e b. 1.
10. A.S.V., A.P.P., b. 17.
11. A.S.V., C.C.P., b. 11.
12. U. Tucci, *op.cit.*, pp. 176.

condo, dunque, i loro calcoli Peruli ha speso 100.000 ducati[13] circa per le costruzioni delle navi destinate al trasporto dei sali di Santa Maura. In più dobbiamo aggiungere che Peruli non ha smesso di acquistare bastimenti in circostanze favorevoli: cosi nel 1747 è proprietario di un quarto della nave "Madonna del Carmine e San Francesco di Paola", mentre nel 1757 compra di nuovo dal Lambro Saro la nave "San Giuseppe" al prezzo di 2250 ducati.

b) *Collegamento-dipendenza delle costruzioni navali cogli appalti del sale e del tabacco.*

Come abbiamo già notato lo sfruttamento delle saline di S. Maura ed il trasporto del sale a Venezia ed in seguito a tutta la Terraferma e oltre, costituisce un importante campo d'azione per la politica marittima di Peruli. Questa situazione nuova sembra che, in qualche modo, rappresenta una innovazione alla situazione economica consolidata da molti anni, o per dir meglio costituisce il punto di differenza alla status economico della piazza veneziana, poicchè abbiamo due attinità economiche—fino a quel momento ben distinte l'una dall'altra—che si congiungono sotto un comune meccanismo organizzativo.

Ho già parlato della funzione doppia del fenomeno: l'una attività provoca l'altra dalla quale si dipenda, mentre parallelamente possiamo dire, che in qualche modo, anche la sforza. I noli del trasporto del sale che approva la Serenissima sono cosi bassi che non possono giustificare la piena occupazione di tantissime navi nel Jonio; e sappiamo che almeno 13 navi[14] in diversi tempi, si occupano di questo trasporto. Credo, dunque, che la loro presenza sia un motivo assai "pressante" per l'innovazione continua della affitanza delle saline di S. Maura a favore di Peruli e cosi si neutralizza facilmente l'intervento da parte dei altri, non desiderati naturalmente, antagonisti.

L'esempio è caratteristico: nel 1759, durante la proclamazione per la nuova concessione delle saline di S. Maura è apparso un rivendi-

13. A.S.V., C.C.P., b. 11.

14. A.S.V., C.C.P., b. 11, fasc. E: dove si registrano le navi seguenti: "Madonna del Monte", "Madonna del Rosario e San Iseppo", "Madonna del Scarpello", "Spirito Santo", "Madonna del Carmine e San Francesco di Paola", "San Demetrio", "San Giovanni Battista", "San Spiridione", "Madonna del Rosario e l'Anime nel Purgatorio", "Madonna del Carmine e San Giuseppe", "San Demetrio" (seconda volta), "San Giuseppe", "Madonna del Rosario" (seconda volta).

cante che offriva per l'affitto annuale una somma quintupla di quella di Peruli; i 4 però "Provveditori sopra il sal", alla loro relazione al Senato favoriscono Peruli per la nuova condotta e questa loro scelta è basata, tranne il motivo che Peruli ha mantenuto sempre i contratti, sulla causa che: "...ridotto in allora scarsissimo il numero de' Veneti bastimenti ed essendo assai tenue il nolo de' sali per il poco valor della merce in confronto di tutti gl'altri generi, non poteva sperarsi di trovar bastimenti altrui per le necessarie condotte; sicchè fu costretto il conte Perulli d'impiegare grandiose somme nella fabrica de'bastimenti per assicurare il trasporto e trattenere a benefizio de'sudditi il prezzo del nollo; senza i quali bastimenti non poteva aver il suo effetto un'opera si grandiosa...".[15]

Inoltre, in questo modo la possibilità d'intervento in altre attività simili dilatano; dopo la concessione delle saline di S. Maura viene confermata quella di monopolio dell'importazione del tabacco alla compagnia Salvi-Coletti-Perulli, ed i bastimenti di Peruli si occupano del trasporto del tabacco, mentre le esigenze del trasporto del sale lo spingono, qualche volta, al noleggio di altre navi.[16] Dobbiamo notare ancora che le navi di Peruli trasportavano tabacco dal porto di Salonicco[17] anche per conto di una altro conduttore del monopolio di tabacco: si tratta del greco Maruzzi.[18]

Alle possibilità d'intervento e di ricerca di noli bisogna aggiungere: a) il carico sotto coperta ed il trasporto di diverse mercanzie per conto di altri mercanti e percio il prolungamento, qualche volta, della rotta fino a Constantinopoli[19] e b) i noli per il trasporto di rifornimenti pubblici e di soldati verso le basi Veneziane in Dalmazia e nelle Isole Joniche.[20]

15. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 3.

16. A.S.V., C.C.P., b. 2, fasc. 13; e A.P.P., b. 26. C. Mertzios, "Εμπορική", *op.cit.*, p. 133.

17. C. Mertzios, "Εμπορική", *op.cit.*; C. Mertzios, *Μνημεῖα Μακεδονικῆς Ἱστορίας*, Θεσσαλονίκη 1947. cf. e A.S.V., C.C.P., b. 11.

18. C. Mertzios, *Μνημεῖα*, pp. 296-297.

19. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 32; C.C.P., b. 12 dove esiste la corrispondenza col mercante greco a Constantinopole, Giovanni Meleti.

20. A.S.V., A.P.P., b. 27 e b. 44; Serie Terza, b. 34, mazzo C, No 6.

c) *Innovazioni: tentativi di viaggi oltre il Mediterraneo alla ricerca di "piazze" nuove.*

Possiamo dire con sicurezza che l'intervento di Peruli nei trasporti Mediterranei e la sua politica in questo settore dello status economico, nel tempo e nel luogo, nonostante qualche comportamento nuovo, rappresentano una "regolarità", la quale con diversi applicazioni, secondo la situazione economica, e politica, continua di riprodurre la vecchia logica.

Parallelamente però, e forse dobbiamo insistere su questo, osserviamo l'apparimento di una procedura d'applicazione alle nuove esigenze ed alla realtà del tempo; certamente dal successo, oppure l'insuccesso, di questa politica, si dipendeva in gran parte la sopravvivenza della scelta generale di Peruli. La politica dei viaggi lunghi e la innovazione colla ricerca di piazze nuove, per molti motivi, è già in ritardo per Venezia. Qualche tentativo[21] è rimasto senza continuazione e naturalmente il XVIII sec. avanzato non è possibile di rappresentare l'inizio d'una applicazione del genere con tutti i posti occupati dagli antagonisti, i quali invadono anche nei proprii campi d'azione, cioè nel Adriatico. Nonostante cio all'ottica di Peruli si presenta la necessità d'innovazione e l'espansione con viaggi verso l'Europa del Nord.

Gl'elementi di una tale politica vengono evindenziati nelle molte domande di Peruli verso gli organi amministrativi della Repubblica; questa politica è favorita, come abbiamo detto, dalla costruzione delle "navi atte" ed ancora dalle conseguenze, anche se provisorie, della guerra di Successione Austriaca (1740-1748).

La spedizione dei prodotti veneziani (uvapassa di Zante—oglio di Corfù) ad Amburgo od ad Amsterdam; il tentativo di mettere in disparte oglii di Gallipoli in queste piazze; l'apertura di una strada nuova per la navigazione Veneta, sono i vantaggi che, secondo Peruli, possono risultare da un viaggio simile. Esiste però, un ostacolo importante che impedisce questa possibilità: si tratta del problema dei dazii i quali si moltiplicano a causa del trasporto obbligatorio dei prodotti a Venezia. Il discapito si puo ovviare solamente con il metodo di caricare i prodotti nei luoghi di produzione e di trasporta li direttamente de li alle

21. U. Tucci, *op.cit.*, p. 178.

piazze di Ponente. Ed è proprio questo che Peruli richiede dalle autorità Veneziane.[22]

La domanda, passando dai diversi gradi della burocrazia veneta, accompagnata di introduzioni favorevoli dei diversi organi amministrattivi, giustificata dalla necessità inevitabile d'incorporazione alla realtà economica del momento, viene approvata dal Senato ed viene deciso il viaggio ad Amsterdam sempre però con esitazione dalla parte delle autorità, che si manifesta con l'osservazione che l'esempio di Peruli non sarà possibile diventare la regola.

Naturalmente la politica commerciale di Peruli in questo settore non è possibile limitarsi in un solo viaggio. Tenterà una nuova spedizione di prodotti veneti a Londra. In una sua domanda, con la quale chiede la suddetta spedizione (1746), si appare la sua teoria generale per questo tipo di commercio e di navigazione. Certo esiste un bersaglio sul quale mira Peruli, cioè l'approvazione della sua domanda, bersaglio che ha bisogno di un motivo ragionevole trattandosi innanzi tutto delle autorità Veneziane che restano sempre senza iniziative generose. Nonostante cio non possiamo che riconoscere alcuni elementi di una teoria commerciale ed una logica del genere che ha le sue basi appogiati su dati serii, con le quali si diventa ancora più ragionevole e persuasiva.

Nella teoria, dunque, che viene esposta nelle sue domande il primo posto occupa il commercio di scambio dei prodotti, il quale, secondo Peruli, è la base della prosperità dei popoli e perciò bisogna essere

22. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 34, mazzo C, No 8: "Ho dissegnato di spedire la mia nave *San Demetrio* non solo atta, ma la più grande di nostra bandiera di portata di un millione e mezzo circa di peso grosso munita di quaranta pezi di canone con carico di prodotti dello Stato, cioè ogli di Corfù et uvepasse del Zante in Amburgo o in Amsterdam, dove meglio complirà per aprire una nuova strada di navigazione.

Essendo soliti in detti porti approdare ogli di Galipoli ho in appunto appositamente trascielta la spedizione d'ogli di Corfù per procurar l'introduzione d'un nostro prodotto, quando l'Eccellentissimo Senato permeti che si possa andar a caricar in Corfù mentre in altra maniera non è tentabile l'esperimento se non con evidente danno, poichè doverrei qui prevederlo con tanti apravij che levo porta il trasporto da Corfù.

...la prudenza di V.V.E.E. ben discerne di quanto vantaggio sarebbe per la nostra navigazione e dello Stato che si potesse trasportate con le nostre navi i prodotti, e particolarmente dallo Stato all'estere nazioni, e ripportarne da loro con le medessime quei capi che vi son necessarji, e goder noi di quei vantaggi che fin'ora ci hanno usurpati".

sostenuto. Lo stesso Peruli ha a sua disposizione dati precisi per quanto riguarda la situazione dei prodotti che ha l'intenzione di spedire in Europa del Nord: a riguardo dell'uvapassa è a conoscenza che grande quantità si trovano sulla strada verso Ponente; conosce le condizioni con le quali si compra l'oglio di Gallipoli da imercanti Ponentini, cioè aggravato solo con la decima e le tariffe doganali, e cosi non è possibile, secondo Peruli, fare concorenza senza l'abbassamento dei dazii d'uscita dallo Stato Veneziano, che può essere realizzato solo col carico diretto al luogo di produzione. Con questi intensioni Peruli fa di nuovo domanda per la spedizione dei prodotti, i quali però devono viaggiare direttamente dal luogo di produzione alle piazze dell'Europa del Nord, poichè, come osserva Peruli, la produzione del oglio è cosi abbondante che "il raccolto supererà il consumo" e nessun problema esisterà per le necessità della piazza di Venezia. In questo punto, Peruli trova l'occasione di osservare il pericolo che rappresenta per il mercato l'accumulo dei prodotti non venduti e porta come esempio gli Ollandesi, i quali preferiscono bruciare i prodotti non venduti per evitare la caduta dei prezzi. In fine Peruli si riferisce ai prodotti, i quali, secondo lui, sono di primaria importanza ed insiste che l'oglio dev' essere il prodotto principale d'esportazione, mentre l'uvapassa è un prodotto "capricioso" il consumo di cui non è molto diffuso. Al contrario l'oglio è richiesto in tutte le piazze dei paesi Nordici e specialmente in Inghilterra, e come esempio porta i guadagni ricavati dal Regno di Napoli dal mercato d'oglio. Allargando la sua politica propone l'estensione della coltivazione dell'olivo anche nelle altre regioni del territorio veneto in modo che il mercato abbia le quantità neccessarie per l'esportazioni.[23]

23. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 34, mazzo C, No 16: "...i Ponentini comprarono l'oglio di Gallipoli ordinariamante a miglior prezzo di questo di Corfù, lo estraggono con solo aggravio della Decima, da dove lo trasportano adrittura ne loro paesi... non puo dunque la presente nave intraprendere il dissegnato viaggio quando V.V.E.E. non intercedino dall'Eccellentissimo Senato dar permissione di caricar mozza 200 d'oglio a Corfù coi i soliti aggravi di decima, e di dogana come per Venezia... La navigazione quadagna il prezzo de'prodotti proprii con l'aggiunta dei nolli, et altre spese, e l'arbitrio sopra i prodotti stranieri. Potrebbero aggiungersi molti altri riflessi ma già sono prevenuti dalla profonda intelligenza di V.V.E.E.... ora le Isole somministrano molto più del bisogno, ed in questo anno si calcola, che il raccolto supererà il consumo per quattro anni di tutto lo Stato, avendo disertato i forastieri e particolarmente la Germania da questa piazza perchè sono prevveduti a minor prezzo da altri emoli porti...".

In fine, Peruli otterrà da parte del Senato il permesso di spedire prodotti veneti ai porti d'Europa del Nord. Nonostante cio i dati che abbiamo a nostra disposizione non confermano la continuità di questa attività. Lo spirito conservatorio delle autorità Veneziane e contemporaneamente la prevalenza degli antagonisti economici in questo settore dei trasporti ci conducono a supporre che la politica generale di Peruli gradualmente si limita solo al trasporto del sale, nonostante che, anche nel 1771, anno della morte di D. Peruli, una sua nave viaggiasse verso Constantinopoli. Però, anche questo viaggio non rappresenta la continuità di una piattaforma commerciale che aveva in se gli elementi d'innovazione.

Senza dubbio, la morte di Peruli è una causa negativa verso questa direzione: il suo figlio Spiridione incorporato,[24] per desiderio di padre, al sistema economico dell'epoca, secondo i dati che disponiamo dalle diverse domande di D. Peruli, ha tentato in modo spasmodico di proseguire la politica di suo padre al meno per quanto riguardava il trasporto del sale. Progressivamente però, dovrà abbandonare ogni tentativo: cosi, già nel 1772, osserviamo le prime vendite dei bastimenti Peruliani, che passano alle mani di altre personalità[25] economiche di Venezia.

Si tratta dell'incapacità d'una persona, oppure la situazione generale è sfavorevole alle iniziative economiche? Inoltre, forse la situazione impedisce la continuazione d'una politica, la quale aveva in se tutti gli elementi di vecchia condotta economica ma contemporeanamente aveva anche le "traccie" dell'applicazione alla realtà nuova? Naturalmente non si può sostenere che si tratta dell'incapacità di una persona; la situazione generale si avicina verso la fine e la realtà non persuade

24. A.B.P., A.P.P., b. 38: "Qual sia il voto, e ardore di me Demetrio Peruli... per promovere, ed amplificare il commercio di questa piazza ed estenderlo a tutte le scale d'Europa, ne fanno chiara prova le navi da me in pochi anni date al mare, per struttura, e grandezza le più atte tra tutte le mercantili... nella fabrica di queste ho impiegato capitali cosi vivi, e riguardevoli, che basterebbero a darmi stato d'un fiorito negoziante... in questo voto medessimo desidero di confermare Spiridion mio unico figlio abilitando me se stesso, e lui ancora dopo di me a mantenerlo, a adempirlo con vera fede, e perpetua costanza, onde le navi già fabbricate si conservino, e col tempo si rimettano quanto permeteranno le mie forze".

25. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 29: sono state vendute navi ai Mangilli e Compagni al prezzo di 40.000 ducati. Lo stesso anno osserviamo che alcune delle navi di Peruli continuanoi trasporti del sale da S. Maura: cf. A.S.V., A.P.P., Serie Terza, b. 17.

nessuno di assumere iniziative generose; tutto il mecanismo economico di Venezia sta a vedere da lontano i fatti. In questo punto dobbiamo ancora notare per capire meglio la situazione, che Spiridione Peruli chiede il posto di un funzionario nel sistema della burocrazia Veneziana, fatto che ci mostra chiaramente come si è trasformata la situazione.

Ricapitolando alcune conclusioni,[26] se possiamo realmente avere conclusioni da questa communicazione di dati schematici, abbiamo da notare i seguenti episodii dell'intervento di D. Peruli nella situazione armatoriale ed in quella dei trasporti del XVIII sec.: senza avere ancora dati aritmetici per poter cosi definire esattamente l'intervento quantitativo delle navi di Peruli al traffico marittimo tradizionale, l'investitura però del monopolio del sale e, per tanti anni, quello di tabacco, possono giustificare l'ipotesi che l'intervento Peruliano occupa una grande parte del numero delle navi che partecipavano alla navigazione lungo l'asse Adriatico-Mar Jonio. Questa partecipazione aumenta di più con l'allungamento fino ai porti di Salonicco e di Constantinopoli.

Il collegamento e la dipedenza reciproca di un monopolio sotto la doppia forma di produzione e di trasporto del prodotto, consistevano già un tentativo di politica economica ortologica ed in qualche modo un'innovazione per la situazione economica di Venezia. Nonostante cio il tentativo importante d'innovazione e d'incorporazione alla situazione che già era formata, cioè di scoperta delle piazze nuove per via dei viaggi lunghi, rappresenta in modo caratteristico la tentenza di riunione degli elementi vecchi con questi nuovi; la sopravvivenza del vecchio modo dei trasporti offre la possibilità di diventare una realtà, anche in modo provvisorio, il trasporto dei prodotti oltre il già formato mercato del Mediterraneo.

L'esempio di Peruli, credo che sia una forma tipica di una personalità, la quale in mezzo di un sistema dei valori economici destinati a morire, nonostante qualche tentativo di sopravvivenza e di innovazione, riusci a trarre dalla crisi i vantaggi del suo intervento e di salire, per alcuni decenii, al sommo grado dell'ordine economico del XVIII sec. Veneziano.

26. Per la situazione generale alla fine dell'epoca cf. U. Tucci, *op.cit.*

CONSTANTIN PAPATHANASSOPOULOS

LA MARINE MARCHANDE GRECQUE (1833-1856) DÉVELOPPEMENT ET RÉADAPTATION*

L'une des caractéristiques les plus marquantes de l'économie grecque au cours des deux premières décennies du règne d'Othon fut le développement du commerce et de la navigation maritime —développement spectaculaire qui, tout en accusant les premiers indices de relâche vers le milieu du siècle— se poursuivit au-delà de la deuxième décennie de la période othonienne, exerçant une profonde influence sur l'ensemble de l'évolution socio-économique du royaume grec. Si, dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, le développement de la marine marchande est dû, dans une grande mesure, à des facteurs extérieurs, donnant lieu à une extension rapide de l'activité commerciale grecque au-delà des Balkans, dans des contrées où le monopole ouest-européen était en plein essor, ce même phénomène au XIXe siècle doit être attribué à des causes multiples; nous en examinerons ci-dessous celles —au nombre de quatre— qui s'avèrent être les plus fondamentales pour la période dont nous traitons:

1) La montée des échanges commerciaux est-ouest en Méditerranée orientale, dont une grande partie se réalisent par le biais des ports grecs. Cette activité commerciale croissante, en résultat des échanges de plus en plus fréquents de produits agricoles de l'Orient contre des produits industriels de l'Occident, fut à la base du développement du commerce extérieur de la Grèce et, par extension, de sa flotte maritime, affectée pour la plupart au commerce extérieur (surtout les bateaux d'un tonnage supérieur à 30 T.). Cependant, en assurant la communication entre les

---

* La communication présentée ici est extraite d'une étude plus vaste, publiée à Athènes 1983 sous le même titre.

différentes régions balnéaires de la Grèce et facilitant de la sorte le fonctionnement du marché, il est certain que la navigation marchande a également contribué à la promotion du commerce intérieur dont le développement, quoique moins spectaculaire, fut néanmoins substantiel.

2) Le développement de la Russie méridionale qui permit à la marine grecque de monopoliser quasiment le commerce du blé dans la Mer Noire. En effet, dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, le prestige de la flotte marchande grecque n'était pas limité aux régions de l'Empire ottoman: la Mer Noire constituait également pour les Grecs un champ d'action priviligié qui conféra un élan notoire au commerce maritime grec, centré notamment sur le commerce du blé. Plus concrètement, les premières apparitions du blé provenant des ports de la Mer Noire coïncident avec la première guerre russo-turque et, plus spécialement, avec la Révolution française dont l'éclatement fut déterminant quant au développement de la marine grecque. Jusqu'en 1813 —époque à laquelle la marine marchande grecque commence à déchoir— les Grecs contrôlent le commerce du blé dans cette région; ils recouvreront leur position de force au lendemain de la Révolution, au cours des années marquées par le développement de la Russie méridionale. Or, si l'on considère que tout au long de la période examinée, la flotte grecque est principalement affectée au commerce transitaire du blé de la Mer Noire, l'on peut suivre plus aisément la croissance qu'elle accuse à cette époque, comme aussi, par ailleurs, les crises auxquelles elle est confrontée en tant que secteur extrêmement sensible aux conditions historiques et conjonctures en présence, à l'échelle régionale ou internationale.

3) La collaboration d'armateurs et négociants grecs de la diaspora, dictée par le souci d'affronter plus efficacement les problèmes courants propres à leur profession — collaboration qui se traduisait le plus souvent par des investissements dans les entreprises maritimes grecques. Cet esprit de collaboration, fruit des liens familiaux étroits qu'entretenaient les Grecs de l'étranger avec leurs compatriotes de l'Etat indépendant, mais aussi de la "grécité" qui distinguait tous les Grecs, indépendamment de leur lieu de résidence, représentait un soutien précieux pour l'activité commerciale et contribua de manière décisive au développement de la marine marchande du nouveau Royaume.

4) L'intérêt manifesté par l'Etat pour le commerce et la navigation, en combinaison avec l'intelligence et la riche expérience dont disposaient les Grecs en matière de navigation commerciale. Nous nous référons ici plus précisément aux mobiles économiques, aux privilèges et à certaines mesures de protection qui furent octroyés par l'Etat aux groupes et aux couches qui, à cette époque, reprennent sur eux les fonctions essentielles du commerce et de la navigation. Ces mesures qui, dans leur ensemble, révèlent l'orientation générale adoptée par l'Etat grec dans son effort de mettre à profit l'infiltration croissante de l'Occident dans la vie économique des Balkans et du Proche-Orient et le développement du commerce en Méditerranée orientale, ont grandement aidé la marine et le commerce grecs à sortir de l'impasse, au lendemain de la Révolution, tout en contribuant en même temps au grand oeuvre de réédification entrepris par la Grèce à partir de 1828.

Le Trableau ci-dessous offre une image de l'évolution de la marine grecque entre 1834 et 1856:

Année	Bateaux			Tonnage			Marins
	1ère catégorie	2e catégorie	Total	1ère catégorie	2e catégorie	Total	
1834	2.183	708	2.891	—	—	75.000	—
1835	2.410	760	3.170	—	—	—	—
1838	—	—	3.269	—	—	88.502	13.679
1839	—	—	3.345	—	—	89.642	—
1840	—	—	3.184	—	—	110.690	18.958
1841	—	—	(3.200)	—	—	100.000	—
1843	2.220	949	3.169	15.180	122.378	137.558	19.005
1844	2.400	1.014	3.414	15.880	130.823	146.703	—
1845	2.470	1.114	3.584	17.280	143.823	161.103	15.000
1848	2.527	1.456	3.983	17.309	237.914	255.233	—
1850	2.534	1.482	4.016	18.070	248.131	266.201	—
1851	2.890	1.437	4.327	—	—	256.193	27.566
1852	2.825	1.375	4.200	19.696	228.055	247.751	27.372
1853	—	—	4.153	—	—	247.995	26.302
1855	3.538	1.525	5.063	32.396	264.405	296.801	30.000
1856	1.500	2.900	4.400	—	—	260.000	30.000

A la lecture de ce Tableau, l'on constate que:

a) De 1838 à 1850, la capacité totale de la flotte marchande grecque est passée du simple au double.

b) En 1851-52, l'effectif de la marine grecque s'est brusquement réduit de 18 450 T., en raison de la détente du commerce international, du blocus des côtes grecques par la flotte anglaise (1850), des conditions climatiques défavorables (1851) et de la production excédentaire de céréales en Europe de l'Ouest au cours de ces deux années, sans compter d'autres facteurs, moins connus mais non moins importants, telle par exemple, la circulaire publiée en 1850 par le gouvernement français, invitant les compagnies d'assurances à ne plus assurer les bâteuax grecs ni leurs chargements.

c) En 1853, l'on constate une légère diminution du nombre des bâtiments, accompagnée cependant d'une légère augmentation de la capacité globale de la flotte. Ce phénomène est caractéristique de l'évolution de la marine marchande: à présent, les Grecs mettent de plus grands bateaux en chantier, s'aventurant volontiers sur des lignes au-delà de la Mer Noire et de la Méditerranée (Europe du Nord, Océan Atlantique).

d) En l'espace de 10 ans (1845-55), la capacité totale et les équipages de la flotte marchande ont à peu près doublé, suivant, sous cet égard, le rythme de développement de la marine des Etats-Unis d'Amérique. Précisons qu'en 1845, les Etats-Unis disposaient d'une flotte de 19.720 bâteaux, d'une capacité globale de 2.416.000 T. et desservis par 118.600 marins; les chiffres correspondants pour 1855 sont respectivement 31.000 bateaux, 4.802.902 T. et 200.000 marins. Par contre, au cours de cette même période, le nombre des bâtiments grecs n'a guère augmenté de plus tiers, tandis que celui des bateaux américains passe du simple au double (car "les voyages vers l'Europe du Nord et l'Atlantique se multiplient sans cesse"...).

L'examen comparatif des régistres d'immatriculation des années 1821 et 1855 vient confirmer ces estimations:

Registres d'immatriculation de 1821 et 1855

Ports	1821			1855			Variation %
	Place	Tonnage	%	Place	Tonnage	%	1821-1855
Hydra	1	27.492	44,73	4	22.965	7,37	-16,46
Spetsae	2	15.797	25,70	2	31.138	10,49	+97
Le Pirée	—	—	—	5	18.331	6,17	—
Poros	10	500	0,81	15	3.228	1,08	+545,6

Ports	1821			1855			Variation %
	Place	Tonnage	%	Place	Tonnage	%	1811-1855
Nauplie	—	—	—	19	1.114	0,37	—
Kranidi	—	—	—	10	5.678	1,91	—
Syros	9	870	1,42	1	121.342	40,88	13.847
Mykonos	5	2.200	3,58	12	5.508	1,85	150
Andros	6	2.100	3,42	7	8.465	2,85	303
Santorin	3	5.000	8,1	6	14.494	4,88	189
Milo	14	140	0,23	9	6.339	2,13	4.427
Skiathos	8	1.000	1,62	11	5.527	1,86	452,7
Chalkis	10	500	0,81	17	2.767	0,93	453
Skopelos	—	—	—	8	7.723	2,60	—
Amaliapolis	—	—	—	14	3.855	1,29	—
Kymi	10	500	0,81	16	2.969	1,00	494
Messolonghi	13	350	0,57	18	1.940	0,65	454
Patras	4	3.600	5,85	13	5.014	1,69	39
Galaxidi	7	1.400	2,27	3	27.430	9,24	1.859
Pylos	—	—	—	—	—	—	—
Kalamata	—	—	—	20	974	0,32	—
Kyllini	—	—	—	—	—	—	—
Total		61.449	100		296.801	100	383

Les chiffres repris au Tableau ci-dessus révèlent assez clairement les changements qui se sont produits dans l'ordre de grandeur des centres maritimes au lendemain de la Révolution et lors de l'édification de l'Etat Grec Indépendant. Hydra qui, dans les années pré-révolutionnaires, se classait première, concentrant les 44,73% de la flotte grecque, est reléguée à la quatrième place, avec un pourcentage de 7,37% seulement; Spetsae, par contre, se maintient au second rang, moyennant un effectif redoublé; Santorin passe du troisième au sixième rang, bien qu'ayant triplé la capacité de sa flotte; Galaxidi, qui se classait septième en 1821, occupe la troisième place en 1855 et le Pirée, dont nul ne fait état au début de la Révolution (il n'alignait en effet que quelques barques de pêcheurs) se hisse, en 1855, au cinquième rang, directement après Hydra, avec 6,17% de l'effectif. Outre le Pirée, l'on voit aussi surgir sept autres nouveaux centres maritimes: Nauplie, Kranidi, Skopelos, Amaliapolis, Pylos, Kalamata et Kyllini. Entretemps, Hermoupolis (Syros), édifiée par les réfugiés chiotes de 1822 et favorisée à la fois par la protection française dont elle bénéficiera tout au long de la Révolution, et la position géographique privilégiée qu'elle occupe

sur le réseau maritime de l'époque, se distinguera bientôt en tant que premier port de Grèce (son effectif passe de 1,42% à 40,28%) et centre majeur de commerce transitaire, équipé de chantiers navaux respectables et développant une activité industrielle intense (dans le domaine de la tannerie notamment).

L'on peut invoquer plusieurs raisons quant à la déchéance progressive des ports traditionnels qui avaient édifié leur puissance économique sur des activités maritimes et jouèrent d'ailleurs un rôle primordial dans le processus de développement du pays. Tout en nous abstenant d'interprétations générales, il nous faut constater cependant que lors de la généralisation de la navigation à vapeur, dans les années 1860-80, la tradition grecque s'est avérée incapable de défier la concurrence internationale croissante sur les réseaux de transports maritimes. Avant l'introduction de la vapeur, les armateurs de la Méditerranée orientale avaient pu mettre sur pied une industrie navale respectable, avantagés par le monopole naturel que leur conférait leur position géographique et par la possibilité qu'ils avaient d'utiliser des voiliers fabriqués à faible coût dans des chantiers grecs, sans compter les avantages économiques et sociaux que leur octroyait l'Etat. Mais au fur et à mesure que l'utilisation de la vapeur prit de l'extension dans le domaine de la navigation, les formes traditionnelles de transport maritime s'avérèrent condamnées à disparaître. Le principe de la petite propriété et le morcellement des capitaux qu'elle avait pour corollaire étaient incompatibles avec les exigences de cette nouvelle forme de navigation qui, d'une part, impliquait de lourds investissements et, de l'autre, dépassait largement les critères et mobiles régionaux. Car, de fait, la navigation ne tardera pas à devenir une entreprise économique de portée considérable, se développant progressivement en une véritable industrie de compétition, signifiant dès lors la fin définitive des activités marchandes du bon vieux temps...

Par ailleurs, cette nouvelle forme d'entreprise maritime implique une réduction sensible du facteur "travail" dans la formation du profit; l'exploitation économique en acquiert un caractère à la fois plus individuel et plus souple, exigeant désormais que l'on s'organise pour décrocher les crédits nécessaires sur le marché international des capitaux et étayer l'entreprise d'un vaste réseau d'agences maritimes.

On ne s'étonnera guère que les Chiotes, forts de leur longue expérience du commerce européen, aient fait de Syros (Hermoupolis) le

centre le plus actif dans ce domaine, à une époque où l' "héroïsme" tend à céder la place à la "planification" systématique et la compétitivité, sur la base des données d'une rationnalisation économique eu égard aux fluctuations des prix du transport et à la garantie d'un emploi maximal. Il convient de noter toutefois que Syros elle-même, centre incontesté du commerce transitaire en mer Egée qui, en 1864, concentre près de la moitié de l'effectif naval du pays, affrontera vingt ans plus tard, les "sévices" auxquels avaient succombé jadis les centres maritimes traditionnels, et se verra contrainte de céder la place aux ports et aux centres du commerce d'exportation (le Pirée, Patras, Volos, Kalamata), où se transpose inévitablement l'axe organisationnel de la navigation nouvelle, vers où affluent les capitaux grecs de la diaspora.

A en croire les informations de l'époque —à défaut de données concrètes— à partir de 1853, alors qu'on observe une augmentation de la capacité (tonnage) de la flotte grecque mais une diminution du nombre des bâtiments, il semble que les propriétaires grecs aient commencé à développer des initiatives qui échappaient au cadre de l'économie nationale proprement dite, inscrivant certaines de leurs unités sur des registres autres que grecs; il s'avère impossible, dès lors, de préciser avec certitude le potentiel exact de la flotte marchande grecque. Nous recourrons donc au Tableau ci-dessous, paru dans *Pandora*, le 1.2.1859, comprenant tous les bateaux grecs —à pavillon grec— qui sortirent des chantiers navaux depuis le début de 1843 jusqu'à fin octobre 1858. Ce Tableau, élaboré sur la base de données fournies par le Ministère de la Marine, ne nous permet pas toutefois de conclure à l'existence d'une "marine internationale" d'initiative grecque, si l'on considère qu'en 1841, la flotte grecque comptait 3.200 bâteaux d'un tonnage global de 100.000 T., alors qu'en 1858, les chiffres afférents dont nous disposons révèlent un total de 3.920 bateaux immatriculés, d'une capacité totale de 268.000 T. Par contre, il se confirme que pendant la période othonienne, dans le domaine de l'industrie, les chantiers navaux présentent un essor remarquable puisque, dans l'espace de 15 ans (1843-58) la flotte marchande grecque a été réadaptée, en territoire grec, dans une proportion de 91,2% de son effectif (ce qui a représenté une dépense globale de plus de 50 millions de drachmes étalés sur cette période), dont la capacité totale a ainsi été portée à plus du double de son tonnage antérieur.

Chantiers navals grecs

Lieux de construction	Gabarres	Bricks	Goélettes	Bombardes	Cotres	Sacolèves	Mystika	Vratserai
Hydra	—	48	10	7	—	—	—	5
Spetsai	2	225	—	21	—	—	—	5
Le Pirée	—	31	6	18	—	—	—	56
Poros	—	—	—	5	—	—	—	1
Coroni	—	1	—	—	—	—	—	—
Syros	7	524	123	87	—	11	3	25
Myconos	—	—	—	—	—	2	—	—
Santorin	—	3	10	1	—	22	12	6
Andros	—	4	1	6	—	1	—	4
Milo	—	—	1	—	—	1	—	3
Skiathos	—	44	34	2	1	—	3	7
Chalkis	—	2	5	2	1	—	—	8
Amaliapolis	—	24	10	—	—	—	—	—
Skopelos	1	52	22	—	—	—	—	8
Kymi	—	9	21	1	—	—	—	3
Messolonghi	—	—	2	—	—	1	—	7
Patras	—	1	1	—	—	—	—	14
Pylos	—	—	1	—	—	—	—	4
Galaxidi	—	62	28	1	—	—	—	57
Kalamata	—	—	—	2	—	1	—	15
Total	10	1.030	275	153	2	39	18	228

La crise de 1848 pose pour la première fois le problème de la réadaptation de la marine marchande grecque à l'introduction de la vapeur, produit de la Révolution industrielle de l'Europe occidentale. Sans doute le voilier prévalait-il encore partout, mais ce changement capital qui allait influencer plusieurs secteurs de l'activité économique européenne, n'avait pas tardé à être adopté dans la navigation (cabotage) occidentale, dès avant la crise. Dans le cas de la marine grecque, la crise économique s'est manifestée au lendemain des événements en Europe; elle doit être mise en rapport direct avec la nature et le volume des activités maritimes pendant la période post-révolutionnaire. L'économie du pays, le comportement nouveau des capitaux et la concurrence croissante dans les transports maritimes internationaux ont accéléré le processus d'adaptation de la marine marchande grecque aux conditions nouvelles impliquées par l'introduction de la vapeur.

Cependant, ce n'est qu'à un rythme très lent que la Grèce s'est

(1843-1858)

Trechantiria	Tzernikia	Bacs	Caïques	Barques "tratai"	Barques "lemvoi"	des bateaux	L'ensemble de la capacité	des marins
251	—	—	—	1	11	333	11.141	1.990
356	1	—	—	3	30	643	44.337	3.375
98	—	—	—	—	48	257	9.112	1.291
12	—	—	—	—	8	26	331	97
255	—	—	—	—	—	256	2.130	880
15	53	16	—	4	41	909	134.318	6.685
—	9	1	—	4	5	21	113	102
8	5	—	2	2	8	79	1.598	286
1	12	24	—	7	11	71	1.210	359
1	—	9	—	—	—	15	75	48
23	8	—	8	—	23	153	9.098	898
14	24	—	—	5	19	80	685	325
7	6	—	—	—	8	55	5.862	328
16	20	—	7	—	26	152	11.981	868
4	—	—	—	—	11	49	2.770	390
—	26	—	—	—	24	60	749	241
—	—	—	33	—	17	66	989	262
—	—	—	22	2	25	54	418	162
—	—	—	—	—	14	162	17.982	1.000
—	—	25	90	4	8	445	772	355
1.061	164	75	162	32	337	3.586	255.671	19.942

mise au goût du jour. Le pays ne disposait ni des capitaux ni de la technique requis par une réadaptation qui s'avéra même difficile pour les "grandes puissances" de l'époque. Vers 1870, la Grèce ne comptait guère qu'une flotte de 12 bateaux à vapeur; ce chiffre augmentera toutefois à un rythme rapide vers la fin du siècle. Des banquiers et négociants des provinces (de l'Eptanèse en particulier) s'efforceront, dès 1900, de concentrer un capital exclusivement nouveau, recueilli d'ailleurs à un niveau très élevé. La question se pose ainsi de chercher à voir dans quelle mesure la "nouvelle classe maritime", dans le contexte de l'industrie à vapeur cette fois, a pu insuffler un vent nouveau à ce secteur, par le biais d'un "mécénat" renouvelé; de voir aussi dans quelles conditions la vieille aristocratie maritime a disparu complètement de la scène. Quoiqu'il en soit, il est un fait certain que l'apparition des bateaux à vapeur vers le milieu du siècle a signifié le départ d'une période nouvelle pour la marine marchande grecque.

Dans l'Etat grec en particulier, affecté par la crise de 1848 qui vient interrompre la croissance du secteur le plus rentable de l'activité économique de l'époque, ce sont la Banque Nationale —le plus grand représentant du capital et du crédit en Grèce—, certains milieux politiques et commerciaux (surtout des régions productrices des produits destinés à l'exportation) ainsi que certains gros négociants grecs de la diaspora qui témoignent l'intérêt le plus réel quant à la réadaptation qui s'impose. Le point commun entre eux consiste en les rapports qu'ils entretiennent avec les modèles traditionnels de l'activité maritime, en ce sens qu'ils relient leurs pratiques commerciales aux transports. Toutefois, l'activité qui prévaut est non point celle des transports, mais bien celle du commerce; et, précisément, dans la mesure où le volume des investissements qu'ils réalisent ou se proposent de réaliser n'atteste pas de l'existence d'une stratégie économique susceptible d'impliquer le contrôle des transports, l'introduction en Grèce du nouveau modèle occidental d'activité maritime —et plus particulièrement la constitution de zones économiques dans lesquelles elle fonctionne— revêt une importance primordiale en raison du rôle fondamental qu'elle est appelée à assumer dans le cadre de l'économie nationale. Car du moment que les rôles équilibreurs constituent un mécanisme essentiel et stable de l'économie nationale, il importe sans nul doute d'approfondir la recherche afférente: en effet, la question de la réadaptation s'avère être un problème dont la solution revêt des dimensions spécifiques —sans pour autant porter atteinte, bien sûr, à la promotion des rapports capitalistes au stade de l'industrialisation— puisqu'il se peut qu'elle vienne renforcer (ou miner, au contraire) le système des équilibres sur lequel est fondée l'économie d'ensemble, à l'échelle nationale.

Le gonflement relatif d'un secteur spécifique de l'activité économique absolument dépendant de la production de base — la production agricole, crée un clivage encore plus profond entre le développement de cette production d'une part et, de l'autre, les mécanismes d'écoulement de ses produits, à savoir en l'occurence, le commerce et la navigation marchande. Attendu ce qui précède, l'incidence la plus probable pour les années ultérieures est le déséquilibre. Eu égard aux modèles économiques préexistants, la conjugaison des capitaux commerciaux et maritimes s'intensifiera sans cesse en vue de dépasser le déséquilibre, lequel, en fait, ne pourra que s'accroître. Entretemps, l'activité économique actionnaire des commerçants visant à la constitution d'entreprises

maritimes et l'introduction de la vapeur en elle-même tendent à débouter la navigation à voile traditionnelle, cependant prédominante, sans toutefois proposer au départ l'alternative d'un autre modèle concret, lequel, en effet, n'apparaît guère que dans des termes de potentialité dans l'effort d'ensemble. La création ou le renforcement des activités économiques maritimes n'impliquent pas nécessairement leur développement ultérieur, non plus d'ailleurs, a fortiori, que leur fonctionnement autonome sur le marché. Nous pouvons émettre sans peine l'hypothèse que ces activités ne constituent guère que des compléments à l'activité maritime proprement dite.

Dans ce même contexte et du point de vue de l'Etat, l'apparition de la machine à vapeur dans la navigation occidentale coïncide avec la montée de la marine marchande grecque qui s'est développée en rapport de dépendance étroit d'une part avec les besoins du capitalisme occidental en ce qui concerne les transports maritimes en Méditerranée orientale et, de l'autre, avec les orientations de l'Etat lui-même. Par conséquent, la décision de l'Etat de procéder à la création d'une flotte à vapeur nationale (venant en renfort des tentatives qui visent objectivement à débouter les Autrichiens), à l'échelle du territoire, est parfaitement conforme à ses choix généraux et particuliers, tels qu'exprimés sur les plans économique et politique.

L'appréhension des problèmes qui surgissent dans la région au cours de cette même période, dans le contexte de la "question orientale", met en cause les ambitions de la Grèce de promouvoir son intégration nationale et l'incite au contraire à reconsidérer ses positions face aux Etats qui cherchent à jouer un rôle important dans l'évolution de son choix fondamental en matière de politique extérieure, traduit par la formule consacrée de "la Grande Idée". Et dans la mesure où cette reconsidération ne l'entraîne pas à dépasser les limites imposées par l'économie locale, mais bien à affronter les problèmes immédiats demeurés en suspens, elle s'avère complètement justifiée dans les faits et atteste clairement des rapports harmonieux établis entre la politique intérieure et extérieure. Et ceci, en particulier, dans les moments où l'Empire ottoman menace quelqu'autre Etat avec lequel la Grèce serait susceptible de coopérer, sur la base d'intérêts communs. En fonction de tels critères, les limites entre la politique intérieure et extérieure de l'Etat hellénique ne se confondent pas dans la réalité; elles se déterminent mutuellement.

TABLEAU CHRONOLOGIQUE

Dates	Histoire générale	Navigation à vapeur (GR)
1848 22.02	Révolution française - Troubles dans les campagnes grecques - Mouvements de mécontents.	
06.03	Démission de Tzavella (Parti français)	
08.03	Gouvernement Kountouriotis (favorable à Othon) - Réactions des Anglais - Essor des mouvements	
04.04		Promulgation de la loi concernant le délai de 5 mois pour le remboursement des traites
25.06	Large remaniement gouvernemental à la suite des efforts infructueux du trône de s'assurer un soutien anglais ou russe	
09.08		Promulgation d'une deuxième loi en ce même sens - La BNG accorde
17.08		à l'Etat un crédit de 500 000 frs.
15.10	Gouvernement Kanaris (aile française et russe - Eloignement de la France et tournant vers la Russie - La "question orientale" reprend vigueur.	
16.12		Avis de la BNG concernant la reprise des remboursements
1849 02.02		Election de G. Stavros à la fonction d'administrateur (à vie) de la BNG
17.02		Promulgation du DR afférent
14.04		Requête du Lloyd pour l'abrogation de la convention de 1843 (postes) et conclusion d'un nouvel accord de trois ans
21.04		Amendement des statuts de la BNG permettant sa participation dans des entreprises de transports et d'assurances
juin		Réponse négative à la requête du Lloyd: le gouvernement accepte le principe d'une nouvelle convention, mais sous des conditions inacceptables pour les Autrichiens

Dates	Histoire générale	Navigation à vapeur (GR)
1849 02.09		Soumission du projet de loi sur "la constitution d'une société de bateaux à vapeur" (K. Economou)
30.09		Introduction du projet de loi sur "la mise à disposition de la moitié des capitaux de réserve de la Banque pour l'amélioration des moyens de transport"
10.10		Promulgation du DR "sur la constitution d'une société de bateaux à vapeur et le creusement du détroit d'Evripos" (BNG - Tositsas)
11.10		Proclamation de MM Tositsas et Stavros
31.10		Première AG des actionnaires de la Société - Election du Président, secrétaires et d'un conseil de 7 membres chargé des statuts - Actions: 500
12.12	Démission de Kanaris - Gouvernement Kriezis (pro-Othon)	
20.12		Actions: 954
1850 16.01	Blocus des côtes grecques par la flotte anglaise ("parkerika")	
06.07	Levée du blocus - Les intérêts dus sur l'emprunt de 60 millions sont bonifiés pour éviter la faillite totale de l'économie grecque	
sept.	Remaniement partiel du gouvernement - Désignation des chefs des partis aux fonctions d'ambassadeurs à l'étranger	
nov.		Actions de la Sté: 1500
18.12		Soumission de l'accord postal Grèce/Autriche et de la convention afférente entre le gouvernement et le Lloyd. Le champ de la concurrence demeure libre. Réactions parmi la représentation grecque
1851 03.01		Le gouvernement rejette les statuts de la Société
02.02		Le Parlement approuve la convention sous conditions

Dates	Histoire générale	Navigation à vapeur (GR)
1851 12.03		Le Parlement approuve la convention postale
18.08		Propositions d'Evripidis "sur la constitution de la Sté grecque de bateaux à vapeur"
sept.	Elections - Parlement royaliste	
13.12		Reconduction des accords avec l'Autriche suite au refus du Lloyd d'accepter les conditions de la représentation grecque
14.12		Signature des propositions d'Evripidis
1852 12.02		Approbation du Parlement sans conditions - Actions: 1.500
1853 15.10		Introduction du projet de loi sur le creusement du détroit d'Evripos
05.11		Constitution d'une commission à Patras pour la création d'une société de bateaux à vapeur
30.11	Guerre de Crimée (combat naval de Sinope)	
1854 11.01	Soulèvement des sujets grecs en Epire, Thessalie et Macédonie	Promulgation du DR approuvant la création de la Sté de bateaux à vapeur de Patras
26.01		Actions: 2.880
02.02		Actions: 2.927
22.03	Interruption des relations gréco-turques - Intervention des Anglais/Français dans la guerre	
22.04		Report de l'AG en raison des événements
24.05	Occupation du Pirée par les Anglo-Français - Proclamation de neutralité - Gouvernement Mavrokordatos - Famine - L'Autriche s'immisce dans la guerre	
1855 31.03		Introduction du projet de loi sur la constitution de sociétés de bateaux à vapeur (Mavrokordatos) - Loi sur l'établissement de communications entre les îles et les côtes de la Grèce
27.05	Rétablissement des relations gréco-	

Dates	Histoire générale	Navigation à vapeur (GR)
1855	turques: traité commercial et maritime (Kalindzas)	
28.09	Démission de Mavrokordatos - Gouvernement Voulgaris	
1856 30.03	Fin de la guerre de Crimée - Traité de Paris	
20.10		Loi "sur l'amendement de la loi sur la navigation à vapeur"
28.10		DR approuvant la constitution d'une Société grecque de bateaux à vapeur
1857 03.01		Création de la première Société siégeant à Syros (gouvernement-BNG-commerçants de Syros)
15.02	Retrait des armées d'occupation	
13.11	Démission de Voulgaris - Gouvernement Miaoulis.	

TRAIAN STOIANOVICH

L'ESPACE MARITIME SEGMENTAIRE DE L'EMPIRE OTTOMAN

Le système fondamental de circulation et de communication de l'Empire ottoman s'est dessiné, à mon avis, en *dromocratie*,[1] c'est-à-dire, en un ensemble de commandement des routes maritimes et terrestres mis en place afin d'assurer le mouvement réitéré de troupes, de transports, de messages et de fonctionnaires, depuis la capitale jusqu'aux provinces et depuis les provinces jusqu'à la capitale; afin d'effectuer la redistribution des richesses et le port des tributs à la capitale; afin d'assurer l'approvisionnement de la capitale, des villes provinciales et portuaires et de l'armée et de la marine de guerre. En état de création depuis deux siècles, le système dromocratique ottoman atteint son apogée vers 1560. Sans être jamais complètement miné, il subit d'importantes transformations à partir des années 1580. Je me charge ici, en particulier, de la tâche plus modeste de mettre en évidence et d'expliciter le système dromocratique maritime, dès ses premiers remaniements jusqu'à la fin du XVIIIe siècle.

Pour mieux mettre en lumière les vicissitudes du système dromocratique ottoman maritime, je me reporte à la pensée maîtresse de Fernand Braudel. Ecartons donc l'idée, inopinément attribuée à Braudel, d'une Méditerranée en toute occasion unitaire.[2] La Méditerranée est conceptuellement une, bien sûr, mais elle se partage en outre en

1. Jacques Ancel, *Géographie des frontières*, Paris, Gallimard, 1938, pp. 32, 58-61; B. G. Spiridonakis, *Essays on the Historical Geography of the Greek World in the Balkans during the Turkokratia*, Thessaloniki, Institute for Balkan Studies, 1977, p. 60.

2. Andrew C. Hess, *The Forgotten Frontier: A History of the Sixteenth Century Ibero-African Frontier*, Chicago, University of Chicago Press, 1978, pp. 1-10.

deux, quatre et même cinq grands ensembles, et il s'étend une "plus grande Méditerranée" au-delà de la Méditerranée de nos habitudes. Et ne doit-on pas entendre par surcroît, sous ce vocable de Méditerranée, plus d'une centaine d'aires diverses de circulation à allure variable d'hommes, de croyances, de nouvelles et de biens matériels?[3]

Dans un sens surtout la Méditerranée s'avère-t-elle unitaire. Nantie d'un climat relativement semblable, elle a favorisé la constitution d'une "même civilisation agraire" trinitaire du blé, de l'olivier et de la vigne, et d'un même ensemble d'élevage: cire et miel, cuir de mouton et laine. Sans être identiques, ses productions rurales se ressemblent, d'où l'âpre rivalité entre ports, marchands et voituriers méditerranéens, détenteurs des mêmes marchandises, frères ennemis presque toujours.[4] Car la cité qui ose délaisser l'esprit de concurrence risque de tomber dans la décadence.[5]

La Méditerranée comprend toutefois "une série de mers étroites" animées, douée chacune de ses usages particuliers et séparée presque toujours d'une autre mer étroite animée par une vaste solitude maritime. L'étroite mer Egée civilisatrice (la mer Blanche de l'époque) est éloignée ainsi de la mer animée des Syrtes par le vide de l'immense mer Ionienne, dite aussi mer de Crète, tandis que la mer animée Tyrrhénienne et la mer des Syrtes sont désunies de la "Manche" méditerranéenne par les solitudes de la mer de Sardaigne.[6] N'oublions pas non plus les mers étroites de la plus grande Méditerranée —la mer Rouge et le golfe Persique— et la complexe mer Noire.

Pendant le XVIe siècle, l'Empire ottoman s'efforce de convertir cette chaîne de mers étroites et mers désertiques en une seule mer Méditerranée. Il doit renoncer pourtant à cette intention pour épouser le but plus restreint de reconstituer l'autonomie de ces multiples mers méditerranéennes ou les mettre en association duelle — une mer étroite animée liée à une mer plus vaste de solitudes. Mais, en fait, ce compartimentage comment s'est-il manifesté?

Pour répondre à cette question, tournons d'abord notre regard vers la mer Rouge et le golfe Persique. Peu après sa conquête de la

3. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, seconde édition revue et augmentée, 2 tomes, Paris, Armand Colin, 1966, I, pp. 148-55.

4. *Ibid.*, I, pp. 214-16.

5. *Ibid.*, I, pp. 134-36.

6. *Ibid.*, I, pp. 99-126.

Syrie et de l'Egypte, l'Empire ottoman donne la chasse aux Portugais, alors nouvellement arrivés en océan Indien, qui menacent de le priver inopportunément des épices de l'Inde et de l'Insulinde. Une première escadre ottomane se présente en océan Indien dès 1517. Puis, en 1538, les Ottomans vont s'emparer d'Aden et, en décembre 1546, de Bassorah. Par leur établissement à Bassorah, ils menacent de détourner les épices vers les routes terrestres en direction d'Alep et d'Istanbul. Depuis quelques années cependant, les Portugais avaient adopté la pratique d'accorder périodiquement à prix modique, à un certain nombre de navires indiens, des laisser-passer ou *cartazes* autorisant le cabotage entre Goa et Ormuz. Bientôt ils vont se désister, d'ordinaire, d'entraver le commerce entre l'océan Indien et la mer Rouge. A partir de 1550, par conséquent, le commerce des épices à destination du Caire et de Venise va reprendre son essor.

L'Empire ottoman est sujet d'ailleurs à ses propres impératifs, qui imposent des bornes à ses ambitions en océan Indien. On peut constater, en premier lieu, que le bois de construction fait défaut dans l'arrière-pays de la mer Rouge et du golfe Persique. Pour pourvoir la mer Rouge d'une escadre, par conséquent, il doit faire passer en caravane des galères démantelées depuis Alexandrie ou Damiette jusqu'à Suez. D'où s'ensuit le plafond établi sur le nombre de galères assignées à la défense de la mer Rouge à 25 bâtiments. Bien que propres à la navigation en Méditerranée et en mer Rouge, ces galères de construction et de techniques méditerranéennes se révèlent inférieures aux voiliers portugais et occidentaux, non seulement en armement mais en capacité de navigation océanique. Hors de la Méditerranée, le bois de construction le plus proche se trouve en Afrique orientale et en Inde, mais trois puissances —la Perse, l'Inde et l'Ethiopie— barrent la route à l'expansion turque vers ces ressources essentielles.[7] Songer d'ailleurs à gagner accès

7. *Ibid.*, II, pp. 458-59; Carlo M. Cipolla, *Guns, Sails, and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400-1700*, New York, Pantheon Books, 1965, pp. 101-3; Vitorino Magalhães-Godinho, *L'Empire portugais aux XVe et XVIe siècles*, Ecole Pratique des Hautes Etudes - VIe Section, "Ports, routes, trafics", 26, Paris, S.E.V.P.E.N., 1969, pp. 761-80; Andrew C. Hess, "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Discoveries, 1453-1525", *American Historical Review* LXXV, 7 (décembre 1970) 1910-14 (1892-1919); M. A. Cook, "Economic Developments", *The Legacy of Islam*, éd. Joseph Schacht et C. E. Bosworth, Oxford, Clarendon Press, 1974, p. 221 (210-43); Bailey W. Diffie et George

à ces forêts lointaines est illusoire, car une économie-monde ne peut dépasser, par le moyen des transports ordinaires, un rayon de 40 à 60 jours de voyage en convoi entre son foyer politique et ses périphéries,[8] rayon atteint par l'Empire ottoman déjà vers 1550.

Etant donné que la mer Rouge et le golfe Persique débouchent sur l'océan Indien, leur compartimentage est relativement facile à comprendre. Des compartimentages se font au même titre cependant en Méditerranée proprement dite. Ils ne s'y font pourtant qu'après un premier effort d'en élaborer une mer ottomane cohérente.

Afin de supprimer les courses des Chevaliers de Saint-Jean, d'abord à partir de leur point d'appui sur l'île de Rhodes, puis, après 1530, de leur base sur l'île de Malte, afin d'assurer la sécurité des routes maritimes du pélerinage aux lieux saints islamiques, afin de combattre la puissance des Habsbourg et de gêner les ambitions de l'Empire du Maroc, allié de la Perse des Safévides, l'Empire ottoman étendra son pouvoir aux cités corsaires de Tunis, Alger et Tripoli.[9] Peu avant sa défaite à Lépante, en 1571, il dispose en Méditerranée, d'une flotte de 228 ou même 250 galères et 100 autres navires, ce qui lui a permis de mettre en ligne à Lépante 230 vaisseaux de guerre.[10] Il est à croire qu'il s'en est remis vite, car plusieurs mois après Lépante, une source occidentale estime que l'Empire turc "pourra avoir", avant la fin mai 1572, "deux cens gallères ou galliottes, et en auroit beaucoup davantage sans l'extresme faulte qu'il a de bronze pour faire de l'artillerie pour les gallères, et de fer pour les ancres et autres ferremens nécessaires".[11]

D. Winius, *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1977, pp. 204-5, 416-17.

8. Braudel, *La Méditerranée*, I, pp. 339-40.

9. *Ibid.*, II, pp. 176-212, 226-31, 238-40, 282-96, 301-8, 319-25, 334-36, 373, 392-98, 410-13, 418-27; Paul Coles, *The Ottoman Impact on Europe*, New York, Harcourt, Brace & World, 1968, pp. 88-98; Donald Edgar Pitcher, *An Historical Geography of the Ottoman Empire from Earliest Times to the End of the Sixteenth Century*, Leiden, E. J. Brill, 1972, pp. 114-19.

10. E. Charrière, *Négociations de la France dans le Levant*, III, Paris, Imprimerie Impériale, 1853, pp. 185-89; Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949, pp. 935, 938; pour d'autres estimations relativement semblables, voir R. C. Anderson, *Naval Wars in the Levant, 1550-1853*, Princeton, N.J., Princeton University Press, 1952, pp. 37, 42, 45.

11. Charrière, *Négociations*, III, p. 243, communication attribuée à l'Evêque d'Acqs (*sic*).

En 1573, Venise cède Chypre à l'Empire ottoman, tandis que Don Juan d'Autriche s'empare de Tunis. Puis, le 13 juillet 1574, une flotte ottomane de 240 galères, 25 grandes galiotes, 16 *maonas* (mahonnes) et 3 galions, et d'une douzaine de grands voiliers, voire, la plus grande armada jamais réunie par l'Empire ottoman, arrive dans les parages de Tunis. Après son triomphe, cependant, dans cette campagne censée la plus coûteuse du XVIe siècle, la flotte ottomane doit se retirer.[12] Car Tunis est séparé d'Istanbul par une distance de 1 500 kilomètres, et il est éloigné aussi des lieux d'approvisionnement ottomans situés dans l'Archipel et dans les ports de la mer Ionienne. Tunis se trouve, en effet, à la limite extrême de la logistique des galères ottomanes.[13]

Dès 1577, des relations antagoniques se précisent entre Alger et la Porte ottomane et, à partir des années 1580, Tunis et Alger vont agir en puissances relativement autonomes.[14] Accueillant dès lors les techniques de navigation propres à l'Atlantique, achevant le transfert technologique facilité par la présence de nombreux Chrétiens renégats, les marines de guerre et de course maghrébines —comprenant non seulement celles de Tripoli, de Tunis et d'Alger, mais aussi celle du Maroc, sans attaches avec l'Empire turc— se chiffrent, dans la première moitié du XVIIe siècle, à 150 bâtiments armés de 1 000 canons et disposant de 20 000 hommes.[15]

Bientôt cependant, une donnée nouvelle s'impose en Occident. Après 1700 la distinction entre marine de guerre et marine marchande y devient plus claire.[16] En affermissant son pouvoir, l'Etat y est devenu enfin "*the relevant unit of competition*".[17] Les puissances maghrébines ripostent de leur côté par la manifestation d'une préférence croissante pour des tributs réguliers aux profits précaires de la course. Afin d'entre-

12. Hess, *The Forgotten Frontier*, pp. 91-95.

13. John Francis Guilmartin, Jr., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Londres, Cambridge University Press, 1974, pp. 105, 177.

14. Hess, *The Forgotten Frontier*, pp. 102-14.

15. G. N. Clark, "The Barbary Corsairs in the Seventeenth Century", *Cambridge Historical Journal* VIII/1 (1944) 22-35.

16. G. N. Clark, "War Trade and Trade War, 1701-1713", *Economic History Review* I/2 (janvier 1928) 262-80.

17. Richard T. Rapp, "The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution", *Journal of Economic History* XXXV/3 (septembre 1975) 514-15 (499-525).

tenir la "protection" d'Alger, par exemple, la Hollande et le Danemark doivent lui livrer chacun un tribut annuel de cent mille livres tournois en munitions navales. Venise à son tour est redevable à Alger d'un tribut annuel de 10 000 sequins d'or, tandis que la Suède est assujettie au paiement d'un don consulaire bisannuel et la France et l'Angleterre doivent lui présenter un don à chaque mutation consulaire.[18] Les autres puissances maghrébines bénéficient de droits semblables.

D'autres facteurs s'y ajoutant, la course maghrébine devient plus rare. Le nombre d'esclaves chrétiens, un des objets les plus indicatifs de la fréquence de cette course, y diminue donc au cours du XVIIIe siècle. Entre 1580 et 1600, par exemple, il se trouvait régulièrement à Alger et dans ses faubourgs environ 25 000 esclaves chrétiens. Vers le milieu du siècle suivant, ce chiffre oscille toujours entre 25 000 et 35 000.[19] En 1790, par contre, il y est réduit à 500 ou 700. En comptant les esclaves chrétiens que la peste de 1787 et 1788 y a fait mourir —600, peut-être même 760— et les 700 esclaves rachetés par l'Espagne et Naples peu auparavant aussi bien que les 40 esclaves corses rachetés par la France en 1779, on peut supposer le nombre d'esclaves chrétiens présents à Alger vers 1775 à 2 000, à peine donc 8 pour cent du nombre retenu en captivité vers 1650. A Tunis, on ne trouve plus, en 1790, que 200 esclaves chrétiens.[20]

Ce qui rend la course moins obligatoire pour la régence de Tunis et peut-être aussi pour celle d'Alger, c'est l'extension et le renforcement de la fonction redistributive de l'Etat à l'égard de ses propres sujets.[21]

18. Bibliothèque Nationale (Paris), Nouvelles Acquisitions Françaises (ci-après: BN, NAF) 9134: Jean-Michel de Venture de Paradis, "Barbarie — Tunis, Alger et Tripoli: Notes générales".

19. Hess, *The Forgotten Frontier*, p. 175; Charles-André Julien, *History of North Africa — Tunisia, Algeria, Marocco: From the Arab Conquest to 1830*, éditée et revue par R. Le Tourneau, trad. du français par C. C. Stewart, Londres, Routledge & Kegan Paul, 1970, pp. 290, 306, 320.

20. BN, NAF 9134: Venture de Paradis, "Barbarie—Tunis, Alger et Tripoli", et "Notes sur Alger".

21. Traian Stoianovich, "Commerce et industrie ottomans et maghrébins: Pôles de diffusion et aires d'expansion", *Contributions à l'histoire économique et sociale de l'Empire ottoman*, dix-sept études réunies et présentées par Jean-Louis Bacqué-Grammont et Paul Dumont, Istanbul, Paris, Louvain, Institut Français d'Etudes Anatoliennes d'Istanbul et Association pour le développement des études turques, 1983.

Enfin, en donnant lieu aux mêmes résultats, l'Etat de Tunis s'engage, après 1760, à encourager l'agriculture, le commerce et les manufactures, notamment, par l'assurance de la sécurité des propriétés et par les autorisations plus régulières et plus fréquentes des sorties d'huile et de grains à destination de Marseille, Livourne et Barcelone.[22]

Bien avant ce résultat inattendu, voire, depuis la fin du XVIe siècle, les corsaires du Maghreb organisent leur action, semble-t-il, par la jonction des mers deux par deux: "Manche" méditerranéenne et océan Atlantique, "Manche" méditerranéenne et mer de Sardaigne, mer des Syrtes et mer de Sardaigne. Et aussi par la jonction, accomplie par les soi-disant Tripolins —dont les capitaines et équipages musulmans sont souvent originaires de Dulcigno— des côtes albanaises aux côtes tripolitaines, à travers la mer Ionienne, touchant de cette façon aux marges des mers voisines.[23] La zone d'opération de la flotte ottomane proprement dite se limite donc, d'ordinaire, à la mer Noire, à la mer Egée et à la mer Ionienne.

Jusqu'aux premières décennies du XVIIe siècle, l'Empire ottoman concentre la moitié de sa flotte —une centaine et parfois jusqu'à 150 galères et autres bâtiments de guerre— à Istanbul, d'où, à la fin avril ou au début mai, il sort tous les ans une partie pour faire la croisière dans les mers Egée et Ionienne. A la veille de la guerre de Candie cependant, la flotte ottomane est réduite à 90 ou 100 navires, dont 50 à 60 galères et 3 ou 4 galéasses vont faire l'hivernage à Istanbul, tandis qu'une quarantaine de galères appartenant aux gardes-côtes sont destinées à la défense des côtes et des îles de la Méditerranée orientale.[24] Sur les 81 galères dont l'Etat dispose à la fin de la guerre de Candie (1669), 24 sont assignées à la défense et au service d'Istanbul et 57 sont réparties dans les ports de l'Archipel, en Morée et en mer Ionienne: 1 à Istanköy, 13 dans les parages de Chio et d'une petite île voisine, 2 à Smyrne, 2 à Mytilène (Lesbos), 1 à Cavalle, 7 à Négrepont, 5 à Naples de Romanie (Nauplion), 1 à Coron, 1 à Modon, 6 à Fama-

22. BN, NAF 9134: Venture de Paradis, "Barbarie — Tunis, Alger et Tripoli" et "Ville et royaume de Tunis".

23. Archives Nationales (Paris), ci-après AN, B^1 470, lettres des 18 avril, 25 juillet, 4 septembre et 17 novembre 1765, et des 30 janvier et 25 septembre 1766; AN, B^1 471, Le Maire, 18 septembre 1768.

24. AN, B^{iii} 244, mémoire de l'ambassadeur de France de La Haye, 7 septembre 1669.

gouste, 5 à Alexandrie, 2 à La Canée, 1 à Candie (Hérakleion) et 2 à Navarin.[25] Augmentant de 24 à 32 le nombre des navires tenus responsables de la sécurité de la capitale, la table d'organisation instituée en 1688 établit le nombre des bâtiments chargés de la défense de la Méditerranée orientale à 33: 2 à Smyrne, 6 à Chio, 6 à Négrepont, 7 en Morée, 4 à Rhodes, 4 à Chypre et 4 à Alexandrie.[26] Entre 1666 et 1730, en effet, le nombre des vaisseaux de guerre maintenus à Istanbul n'a presque jamais dépassé 32, et il a souvent été inférieur à 24. Toute la flotte ottomane ne dépasse pas alors une soixantaine de vaisseaux de guerre, le quart ou le cinquième de la force navale ottomane des années 1580.[27]

Cet affaiblissement est à relier en partie à la dépendance de l'Empire turc d'une marine de guerre dont la moitié des armements se font aux frais des particuliers, notamment des garde-côtes. Les équipages des galères des garde-côtes sont à la solde d'ailleurs du propriétaire du navire, qui est rémunéré par l'Etat vers 1730, pour le service rendu à l'armée navale, d'une somme annuelle de 16 000 à 18 000 piastres, soit, 40 000 à 45 000 livres tournois.[28] Enclins à favoriser leurs propres intérêts, les garde-côtes s'adonnent de plus en plus, à partir du milieu du XVIe siècle, à l'écoulement des ressources locales en blé (mais aussi en d'autres marchandises) aux marchands et navires qui peuvent offrir le meilleur prix, en général, les marchands d'Occident.[29]

25. Jean Tavernier, *Les Six voyages de Jean Tavernier, écuyer baron d'Aubonne, en Turquie, en Perse et aux Indes, faits pendant l'espace de quarante ans*, 3 tomes, La Haye, chez Henri Scheurler, 1718, I, pp. 356-59. Tavernier ne précise pas la date et il donne un total de 80 galères.

26. BN, Fonds Français (ci-après: FF) 7176, Etat des places fortes; AN, B^7 481, mémoire concernant les vaisseaux et galères du Grand Seigneur, 1688; Etat de la marine du Grand Seigneur, sans date mais écrit vers 1730.

27. *Loc. cit.*; AN, B^{iii} 244, de La Haye, 7 septembre 1669; AN, B^7 205, Arnoul, 12 mai 1671. Pour des chiffres moins élevés encore, voir Mary Lucille Shay, *The Ottoman Empire from 1720 to 1734 as Revealed in Despatches of the Venetian Baili*, Urbana, University of Illinois Press, 1944, pp. 77-78.

28. AN, B^7 481, Etat de la marine du Grand Seigneur, sans date mais écrit vers 1730; BN, FF 7176, Etat des places fortes.

29. Braudel, *La Méditerranée*, I, pp. 535-37; II, pp. 65-67; Maurice Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVIe siecle*, Ecole Pratique des Hautes Etudes - VIe Section, "Ports, routes, trafics", 20, Paris, S.E.V. P.E.N., 1966, passim.

A cette époque cependant, une ou plusieurs années d'abondance sont suivies souvent d'une ou de plusieurs années de disette, d'où la poursuite par l'Empire ottoman d'une politique contradictoire mais logique, pratiquée également par les pays d'Occident. Des autorisations de sortie sont suivies ainsi d'interdictions et les garde-côtes et ceux qui aspirent à ce privilège apprennent vite à en réaliser un double profit, d'abord par l'autorisation semi-officielle de l'exportation de marchandises en principe interdites, puis en mettant à la rançon les navires munis de cette même autorisation. C'est ce qui se passe souvent, en tout cas, au XVIIIe siècle. Lorsqu'un armement ottoman rencontre un navire marchand occidental, il s'attend à en recevoir un riche présent, exigeant une rançon qui monte parfois jusqu'à 500 écus, le tiers ou le quart de la valeur du chargement normal d'un navire à blé.[30]

Les Turcs se plaignent à leur tour de la piraterie des navires arborant le pavillon fleurdelisé. Doléances qui ne sont pas sans fondement, car de nombreuses petites voiles —jusqu'à 400 navires selon certaines estimations et sûrement beaucoup plus de 80 voiles— portant le pavillon de France se sont emparées du commerce de cabotage en Méditerranée orientale (la France elle-même détenait alors peu de marchandises propres à l'exportation au Levant), tandis que les Anglais et les Hollandais se bornent à noliser un petit nombre de grands bâtiments chargés de leurs propres marchandises. Mais peu après le commencement de la guerre entre la France et l'Europe en 1689, le Kapudan Pacha ou Grand Amiral des forces navales ottomanes propose aux puissances belligérantes occidentales une ligne de démarcation allant depuis la côte nord-africaine jusqu'à l'extrémité occidentale de l'île de Candie (Crète), qui servirait à interdire aux corsaires des puissances chrétiennes de pénétrer à l'Est et au Sud.[31] La Porte est alors trop faible pour donner poursuite à cet objet, mais la proposition elle-même, combien symptomatique de la décision ottomane de limiter sa sphère d'action à la Méditerranée orientale!

Au fur et à mesure de l'augmentation des manufactures françaises

30. AN, B^1 470, Le Maire (à Coron), 6 et 19 septembre 1765; AN, B^4 120, fol. 50, de Lyle, 4 janvier 1774.

31. AN, B^1 376, fol. 4-5, de La Haye, 3 septembre 1668; AN, B^7 462, mémoire sur le commerce et la navigation de la France en Levant, sans nom d'auteur et sans date mais écrit probablement vers 1780; AN, B^{iii} 234, mémoire sur le négoce du Levant en 1664 et mémoire du 17 juin 1769, également sur le commerce du Levant.

et des produits coloniaux —draps, sucre, café— le gouvernement de France se désintéresse du commerce de cabotage. Ou il préfère plutôt limiter le cabotage aux navires construits dans ses petits ports méditerranéens —La Ciotat, Saint-Tropez, Six-Fours, Cassis— ne voulant plus prêter son pavillon à des navires étrangers. Son cabotage se réduit ainsi, après 1717, à quelques 50 ou 60 navires.[32]

Dès 1724, par contre, pour protéger son commerce grandissant, la France institue au Levant un système de croisières plus ou moins régulières, réclamé déjà en 1694 par les échevins et députés du commerce de Marseille en préférence au système tellement lent des convois.[33] Quand d'autres puissances sont en guerre, les croisières françaises s'intensifient. Pendant les années 1770 à 1774, par exemple, lorsque la guerre en mer entre la Russie et l'Empire turc bat son plein, la France divise la mer Egée en trois zones, la première zone surveillée d'une frégate et les deux autres zones d'une frégate ou corvette: une aire occidentale à l'entrée de l'Archipel, une aire centrale, une aire septentrionale. Après le renouveau d'hostilités entre la Russie et l'Empire turc en 1788, la France partage l'Archipel et la Méditerranée orientale en quatre zones de croisières: les côtes moréotes, une zone septentrionale (Smyrne-Salonique-Dardanelles), une zone centrale et une dernière zone des îles de Crète et Rhodes et des côtes syriennes.[34]

A la suite du désistement du gouvernement français de la promotion du cabotage en Levant, des navires grecs se mettent à cette tâche. Sollicitant des patentes, "passeports" ou laisser-passer —documents qui font penser aux *cartazes* de l'océan Indien et du golfe Persique— émis par le Grand-Maître de Malte ou par des notables grecs (ces derniers laisser-passer sont en langue grecque), les acheteurs les revendent bientôt à d'autres capitaines, qui plus tard agissent de même. Pourvus souvent d'un équipage de 50 ou 60 hommes, les navires grecs sont armés et capables de se livrer tour à tour au commerce ou à la piraterie.

32. Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, 3 tomes, Paris, Armand Colin, 1979, III. *Le Temps du monde*, p. 410.

33. AN, B^7 119, fol. 95-97 (95-105), mémoire du Roi pour servir d'instruction au sieur de Grandpré, capitaine entretenu dans la Marine, 8 mars 1724; Robert Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVIIe siècle: Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, Paris, Librairie d'Adrien Maisonneuve, 1962, pp. 597-600, 625-30.

34. AN, B^4 54, fol. 252, Mairargue, 20 décembre 1771; AN, B^4 272, fol. 115-23, instructions du comte de Thy.

De même manière, des navires dulcignotes et missélonghiotes sont munis de patentes de course par la cité corsaire de Tripoli.[35]

Il se crée ainsi deux petites marines marchandes rivales: d'un côté, une marine de plusieurs cités grecques et gréco-albanaises, de rite orthodoxe, dont les équipages sont recrutés surtout dans les îles de Psara, Hydra et Spetsai, et dont l'armement et la navigation sont financés en partie par les marchands grecs de Chio et de Smyrne; de l'autre, une marine des Albanais de foi islamique des cités de Dulcigno (Ulcinj), de Durazzo (Durrës) et de Missélonghi(on), qui jouissent souvent de l'appui de Tripoli. Les conflits dans lesquels se mêlent ces pays-cités, ainsi que la marine renouvelée de Raguse (Dubrovnik), celle-ci de foi catholique romaine, reflètent l'éternelle concurrence, revêtue de religion (idéologie), pour l'achat, pour la vente et pour le transport de denrées si souvent de même caractère.[36] Sans les navires des îles Ioniennes, alors toujours sous la dépendance de Venise, la marine marchande grecque ou gréco-albanaise se chiffre, en 1786, à 400 bateaux et, en 1812, à plus de 600 (sans ceux des îles Ioniennes).[37]

Alors que se constituent ou reconstituent en Méditerranée orientale des marines quasi autonomes, la marine de guerre ottomane n'est plus capable de résistance efficace pendant la guerre russo-turque de 1768 à 1774. En juillet 1774, par exemple, une escadre russe venue du Nord par le détroit de Gibraltar attaque l'escadre du Kapudan Pacha à Tchesmé, dans le canal de Chio. Le Kapudan Pacha est soutenu de 15 vaisseaux de ligne, de 5 chébecs, de 2 caravelles et de 8 demi-galères. A la conclusion de la bataille, il ne lui reste qu'un vaisseau de ligne, 5 demi-galères et un petit nombre de chaloupes et canots.[38]

35. Traian Stoianovich, "L'Economie balkanique aux XVIIe et XVIIIe siècles (principalement d'après les archives consulaires françaises)", thèse de doctorat, Faculté des Lettres, Université de Paris, 1952, pp. 107-11, 114-17, 127-40.

36. *Ibid.*, pp. 102-57; AN, B^4 54, fol. 256-58, copie d'une lettre au comte de Narbonne-Pelet, 20 août 1771; AN, B^{iii} 241, Projet de détruire les forbans grecs, mars 1775; AN, B^4 272, fol. 96-97, lettre du chevalier de Ligondès, 30 mai 1786; AN, B^4 277, de La Vintinaye, 7 juin 1788; Traian Stoianovich, "The Conquering Balkan Orthodox Merchant", *Journal of Economic History* XX (juin 1960) 273-76 (234-313).

37. George B. Leon, "The Greek Merchant Marine (1453-1850)", *The Greek Merchant Marine (1453-1850)*, éd. Stelios A. Papadopoulos, Athènes, Banque Nationale de Grèce, 1972, pp. 25-44 (13-44, 469-83).

38. AN, B^7 277, Supplément aux Nouvelles extraordinaires de divers endroits, Leyde, 8 septembre 1788, chiffres attribués au Maréchal Prince Poniatowski.

Jusque vers 1730, la marine de guerre ottomane est demeurée de type essentiellement méditerranéen, composée en grande partie de galères. Avant le milieu du XVIe siècle, la galère de guerre employée en Méditerranée était pourvue d'habitude de 24 bancs de chaque côté et de 3 rameurs par banc, en tout, de 144 rameurs. Puis, vers 1570, quelques changements survenus dans la manière de ramer en Méditerranée occidentale y ont fait augmenter le nombre de rameurs par galère à 200 hommes ou davantage, tandis que les Turcs s'accoutument à ces changements beaucoup moins vite. Toutefois la galère dite bâtarde ou réale du Kapudan Pacha dispose, vers 1730, de 30 bancs de chaque côté. Et les galères *capitanes*, qui accompagnent le Kapudan Pacha à la sortie du Bosphore de l'escadre chargée de la perception annuelle de la capitation, du dixième du produit territorial provenant de l'Archipel (l'île de Tinos en est exceptée) et aussi —lorsque la guerre n'y fait pas obstacle— du tribut et des prélèvements en blé de l'Egypte, sont pourvues d'habitude de 28 bancs de chaque côté. Par contre, les galères plus nombreuses des garde-côtes n'ont que 22 à 25 bancs et 3 ou 4 rameurs par banc: chiffre nettement inférieur au nombre des rameurs par galère en Méditerranée occidentale.[39]

L'amélioration de la défense des places fortes a peut-être contrebalancé l'infériorité navale ottomane. Mais l'Etat ottoman n'a pas su surmonter un obstacle qui menace tous les grands Etats: les frais croissants de la guerre et de l'administration, l'insuffisance des ressources fiscales.[40] Et parmi les dépenses d'Etat rien n'est plus coûteux alors que l'entretien d'une marine de guerre pourvue d'artillerie.[41] Même sans les frais de réparations, le coût d'entretien d'une galère d'Etat monte vers 1580 à 5 000 ou 6 000 ducats d'or par an (l'entretien des galères des côte-gardes doit coûter moins cher).[42] L'entretien d'une flotte de cent galères d'Etat eût exigé donc une dépense annuelle de 500 000 pièces d'or, soit, 5 à 6 pour cent des revenus de l'Etat ottoman en 1527/1528 ou en 1553, 8 à 10 pour cent de ses revenus en 1567, plus

39. AN, B^7 281, Etat de la marine du Grand Seigneur, sans date mais écrit vers 1730; BN, FF 7176, Etat des places fortes.

40. Braudel, *La Méditerranée*, II, pp. 46-48.

41. Fernand Braudel, "Les Empires au XVIe siècle", Collège de France, 2 février 1951.

42. Hess, *The Forgotten Frontier*, p. 91.

de 12 pour cent en 1582, le tiers de ses revenus en 1597, 20 pour cent en 1598, 5 ou 6 pour cent en 1637, 17 ou 18 pour cent en 1648 ou 1649, 11 à 12 pour cent en 1650, 1652 ou 1653, 10 pour cent en 1661, le tiers des recettes ottomanes en 1669. En effet, l'Empire turc ne réussit qu' après 1840 à augmenter ses ressources fiscales, accomplissement dû surtout aux encouragements donnés à la propriété privée et à l'accroissement de la production céréalière.[43] C'est pourquoi la flotte ottomane se chiffre, entre 1640 et 1730, à moins de cent navires de guerres dont, à partir des années 1660, environ 20 ou 30 seulement sont des galères d'Etat.

Le soi-disant refus technologique de l'Empire ottoman au cours du XVIIe siècle est probablement en grande partie un refus des coûts technologiques. Quelques petits changements surviennent, par contre, entre 1730 et les années 1760, notamment, l'introduction d'un plus grand nombre de voiliers et des techniques de navigation de l'océan Atlantique. Mais c'est surtout pendant la guerre russo-turque de 1768 à 1774 que l'Empire ottoman va essayer, enfin, de créer une marine de guerre au niveau des techniques de l'époque.[44]

Cependant tout se complique. Pendant une centaine d'années, les sujets ottomans ont joui d'un droit presque exclusif à la navigation en mer Noire. Puis, à partir de 1588, des corsaires riverains cosaques montent des raids répétés sur les territoires du khanat du Crimée et sur l'espace voisin ottoman. Ces razzias s'intensifient surtout pendant les années 1620, s'étendant alors jusqu'au Bosphore.[45] Entre 1696 et 1711, Pierre 1er de Russie s'efforce d'établir une marine russe en mer

43. Traian Stoianovich, "Balkan Peasants and Landlords and the Ottoman State: Familial Economy, Market Economy and Modernization", *La Révolution industrielle dans le Sud-est européen — XIXe s.*: Rapports présentés au Colloque International de la Commission de l'AIESEE sur l'histoire sociale et économique, Hambourg, 23-26 mars 1976, Sofia, Institut d'Etudes Balkaniques, Musée National Polytechnique, [1977/78], pp. 172-74, 179-80, 189-90 (164-204).

44. William H. McNeill, *The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society since A.D. 1000*, Chicago, University of Chicago Press, 1982, p. 147.

45. Carl Max Kortepeter, *Ottoman Imperialism during the Reformation: Europe and the Caucasus*, New York, New York University Press, 1972, pp. 18, 104-6, 177, 186; N. A. Smirnov, *Rossiya i Turtsiya v XVI-XVII vv*, Moscou 1946, II, p. 18; Paul Rycaut, *The History of the Turkish Empire from the Year 1623 to the Year 1677*, Londres, John Starkey, 1680, pp. 6-7; Mantran, *Istanbul*, pp. 83-85.

d'Azov. Il n'aboutit pas à son dessein et l'Empire turc n'accède pas à la demande russe de la libre navigation en mer Noire,[46] châsse gardée de l'Empire pour ses besoins en blés, viandes, cuir, cuivre, fer et bois de construction et de chauffage.[47]

Le traité de paix russo-turque de 1774 accorde enfin aux navires et aux marchands russes les droits de naviguer librement sur le Danube et d'entrée et sortie par le Bosphore. Cependant les Turcs refusent aux navires russes le libre passage des Dardanelles jusqu'à la conclusion de nouveaux traités en 1783 et 1784. Puis, en 1784, 1799, 1802 et 1806, cette navigation est ouverte successivement à la Monarchie des Habsbourg, au Royaume-Uni, à la France et à la Prusse.[48]

Dès 1780, l'Impératrice Catherine de Russie va affirmer la présence russe en mer Noire par le projet d'y construire 12 vaisseaux de ligne. En mai 1781, la marine de guerre russe y comprend déjà 32 frégates de 20 à 40 canons chacune et quelques petits bâtiments. En 1786, la puissance russe y atteint 8 vaisseaux de ligne de 50 à 74 canons chacun, 12 frégates de 40 canons chacune, 18 ou 19 frégates et autres bateaux de 20 à 40 canons chacun. En tout, par conséquent, la Russie dispose alors en mer Noire d'un armement mobile de plus de 1 500 canons.[49]

L'Empire turc doit concentrer alors sa flotte en mer Noire et adopter la nouvelle technologie coûte que coûte. Au début de 1788, à la veille de la reprise de la guerre avec la Russie, il y détient une marine de guerre de 121 bâtiments armés de 2 226 canons et 25 mortiers. Sa force navale en mer Egée est réduite à 29 bâtiments armés de 656 canons. En effet, les navires turcs se répartissent alors entre les deux mers de la manière suivante:[50]

46. B. H. Summer, *Peter the Great and the Ottoman Empire*, Oxford 1949, pp. 17-25.

47. Karl M. Kortepeter, "Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century", *Journal of the American Oriental Society* LXXXVI/2 (avril 1966) 86-113; Braudel, *Civilisation matérielle*, III, p. 411.

48. Stoianovich, "The Conquering Balkan Orthodox Merchant", p. 288.

49. AN, B^7 481, Etat des forces navales de la Russie dans la mer Noire, mai 1781, et Etat de la marine de l'Empire de Russie, fait à Paris par le Marquis de la Galissonnière, 15 mars 1787; AN, B^7 453, Observations sommaires sur l'état actuel des ports de Kherson et de Sébastopol, copiées sur les MSS remis au Maréchal de Castries par M. de La Colinière, 1787.

50. AN, B^7 481, Etat de la marine ottomane en 1788.

Bâtiments	En mer Noire	En Méditerranée orientale	En port ou en construction, capables d'être armés en 1788
Vaisseaux	16	2	2
Frégates	6	2	2
Barques longues	7	2	
Corvettes	9	2	1
Kirlanguichs	11	20	9
Transports armés	7	1	3
Galiotes à bombes	4		
Prames	1		2
Galères	5		
Bombardes	20		43
Canonnières	35		2
Brûlots			2
Total	121	29	66

Cependant, à la bataille navale du 24 juillet, au voisinage de l'île de Feodonisi, la supériorité de l'escadre turque en nombre de canons et probablement en calibre —15 vaisseaux de ligne dont 5 de 80 canons chacun, 8 frégates, 3 bombardes et 21 chébecs, polacres et kirlanguichs— ne peut prévaloir de la vivacité du feu de l'artillerie de l'escadre russe, qui comprend 2 vaisseaux de 66 canons chacun, 2 frégates de 50 canons chacune, 8 frégates de 40 canons chacune et 24 navires de force plus faible.[51]

L'Etat ottoman se met donc trop tard à la tâche difficile de réviser son système dromocratique maritime et —c'est ce que montrerait, je pense, un examen détaillé de ces efforts entre 1730 et 1780— avec trop d'interruptions, avec une détermination insuffisante, sans avoir amélioré sa fiscalité, sans l'adoption préalable d'un programme de réformes sociales. Un tel programme eût provoqué sans doute —comme il l'a fait dès les années 1780— une forte résistance de la part des groupes privilégiés. Mais ayant négligé une telle politique, l'Etat doit faire face à la fois, maintenant, à cette même résistance et aussi aux oppositions qui mettent d'un côté une marine marchande grecque (ou gréco-albanaise), secourue au moment critique par la Russie et aussi par l'Occident, et de l'autre côté une marine marchande albanaise musulmane, con-

51. AN, B^2 277, fol. 275, Supplément aux Nouvelles extraordinaires de divres endroits, Leyde, septembre 1788, chiffres attribués au Maréchal Prince Poniatowski.

fédérée d'abord de la cité corsaire de Tripoli, puis, à la suite des guerres napoléoniennes, de l'Egypte du gouverneur habile albanais, Mohammed Ali. La riposte ottomane n'est point égale, par conséquent, à ce double, même triple, défi.

Une mise au point qui met en lumière le compartimentage de l'espace maritime ottoman et l'insuffisance de son système dromocratique maritime est utile aussi peut-être d'un autre point de vue. Par cette analyse on peut voir à quel moment et pendant quelle période s'est affaiblie une des structures fondamentales du système de commandement ottoman. Depuis longtemps des savants se demandent à quel moment précis ce système total est devenu enfin presque irréparable. D'un côté on affirme qu'il est en décadence depuis les années 1560 ou 1580, d'un autre côté on insiste que le système fonctionne sans défauts sérieux jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, voire, jusqu'aux premières décennies du XIXe. La même réponse n'est peut-être point valable à l'égard de toutes les nombreuses structures de commandement. En ce qui concerne le système dromocratique maritime, cependant, la réponse est sans ambiguïté: Ce système s'affaiblit entre 1580 et 1640, puis il périclite entre 1640 et 1730, sans subir une révision adéquate entre 1730 et 1780. Bouger un peu en avant, comme le fait l'Etat ottoman entre 1730 et 1780, c'est, sous les circonstances de l'époque, bouger trop peu en avant, voire, tomber de nouveau en retard par rapport à ses voisins, surtout la Russie, et par rapport aux exigences des nouvelles contraintes intérieures.

DISCUSSION

ROBERT MANTRAN: Nous en avons terminé avec la présentation des communications. Je remercie tous ceux qui les ont présentées ici et qui nous ont apporté des informations extrêmement importantes, et parfois capitales. Je pense que nous avons un peu de temps, maintenant, pour poser des questions aux différents intervenants et pour que ceux-ci apportent des réponses. Qui veut poser des questions et sur quels sujets plus particulièrement?

JOSÉ-GENTIL DA SILVA: Puisque nous sommes réunis pour participer à un travail d'ensemble afin d'arriver à une synthèse pour aider à mieux voir les problèmes de l'histoire méditerranéenne, enfin, je dirais de l'histoire qui se trouve dans nos cartons qu'elle est, en général, méditerranéenne. Je voudrais poser une question, mais surtout faire une sorte d'appel, et ceci à propos du rapport de notre ami Tucci et des communications de MM. Kremmydas et Michailaris et de Mme Cicanci. En réalité, dans cette séance, nous étudions deux termes, les affaires ou les liaisons commerciales et les mouvements des navires. Les mouvements de navires me semblent avoir été traités d'une façon excellente. Le sujet est très important. Je regarde plutôt de l'autre côté, du côté des liaisons commerciales. Il y a un aspect qui m'est très cher et que Mme Cicanci a abordé de très près. C'est celui des correspondances commerciales, non seulement les livres des comptes mais les correspondances commerciales. Or, en réalité, je me demande si on est toujours aussi attentif, s'il n'y a pas un risque, celui de perdre de vue que, dans les correspondances commerciales, s'expriment les possibilités, les conditions, les initiatives, les entreprises des gens d'affaires. C'est-à-dire que par là nous voyons les techniques, l'application et l'emploi des techniques, nous savons qui fait le commerce, commerce qui est méditerranéen mais, Léon Poliakov par exemple nous l'a montré, qui est aussi nordique. Ces gens-là ne sont pas isolés, ils ne sont jamais isolés. Je pense à l'article magnifique de Stoianovich. Mais je voudrais souligner que, dans ce qu'il a écrit, dans ce qu'on publie dans les Balkans, dans ce qu'on dit ici, dans ce qu'on a fait en Bulgarie concernant les juifs qui sont un peu partout, on trouve des gens, des personnages qui sont en dehors de tout Etat. Il y a une sorte de commerce qui demeure en dehors de l'organisation politique de l'Europe qui se fait. Et je me demande (c'est une sorte d'appel à nos collègues) s'ils envisagent, soit de voir dans le détail ces activités, soit éventuellement même, et c'est ce que j'aimerais, de faire l'édition des correspondances marchandes.

UGO TUCCI: Je remercie M. Da Silva pour son intervention qui est fondamentale. Personnellement, je suis tout à fait converti à sa demande et il faut souhaiter que de plus en plus on s'intéresse, non seulement à des documents d'archives d'Etat, mais

également à la correspondance privée qui est souvent beaucoup plus riche et beaucoup plus en dehors des normes et des contraintes officielles.

ROBERT MANTRAN: Si vous permettez, nous verrons cet après-midi qu'elle nous manque cruellement pour le 18ème siècle.

JOSÉ-GENTIL DA SILVA: Oui, c'est assez curieux. Il y a des trous dans notre documentation, précisément aux époques où le pouvoir de l'Etat se renforce. Sur le plan de la recherche, en général, j'ajouterais de mon point de vue que parfois, trop souvent, les choses sont vues abstraitement, au détriment des hommes eux-mêmes. Ce sont des hommes qui font marcher la machine, quoique à certains moments ce soient peut-être des décrets, ce soient peut-être des lois, ce soient des Etats; mais il ne faut pas oublier le rôle de l'homme, de l'homme en tant qu'individu dans l'Etat, mais aussi de l'homme en tant qu'individu privé avec sa propre initiative, son propre comportement et ses propres interrogations.

ROBERT MANTRAN: Peut-être que Mme Cicanci veut dire quelque chose.

OLGA CICANCI: Les résultats des investigations entreprises dans différentes archives sur le rôle des marchands sud-est européens dans le commerce de l'Europe Centrale avec l'Orient ont été largement exposés dans notre thèse de doctorat "Les compagnies grecques de Transylvanie et le commerce sud-est européen entre 1636 et 1746", parue en 1981, en roumain. Le livre a un résumé assez étendu en français. Mais si Monsieur Da Silva est intéressé, je peux lui envoyer un exemplaire et nous pouvons discuter, en particulier, du problème en détail.

ROBERT MANTRAN: Y-a-t-il d'autres questions, d'autres remarques?

D. TSOURKA-PAPASTATHI: Je ne sais pas si c'est vraiment une question pour le rapporteur général. Je voudrais attirer l'attention sur une lacune des communications du thème-cadre: l'évaluation du rôle de l'empire autrichien dans le commerce méditerranéen aux 17ème - 18ème siècles, un rôle peut-être indirect mais présent. Le marché autrichien a toujours cherché un débouché vers, et à travers, l'empire ottoman. Un intermédiaire en a été le commerce par terre à longue distance, effectué par les marchands itinérants des pays du sud-est européen vers, et à partir, des ports de la Méditerranée et de la Mer Noire. Mme Cicanci en a parlé aussi. Il faut dire que les Pays Roumains ont une place à part dans le commerce oriental vers la Hongrie et l'Autriche, égale à celle des autres peuples orthodoxes de l'empire ottoman. Organisés en communautés marchandes en Hongrie, en Autriche et en Transylvanie aux 17e-18e siècles, ils assurent le commerce oriental, surtout d'épices et d'étoffes, qui constitue un des facets du commerce méditerranéen.

ROBERT MANTRAN: Je vous signale que, tout de suite après ce congrès, à partir de dimanche prochain, commence à Vienne un colloque sur les relations entre les Habsbourg et les Ottomans, du 16ème au 18ème siècle. Peut-être que la question que vous posez sera présentée. Je le crois d'ailleurs.

UGO TUCCI: J'ajoute seulement que je vis à Trieste, par conséquent l'Autriche est toujours présente à mon esprit.

ARISTOTELIS STAVROPOULOS: Μιὰ ἐπισήμανση νομίζω πὼς εἶναι ἀπαραίτητη γιὰ τὶς διαδικασίες τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τοὺς παράγοντες ποὺ τὴν ἐπηρέαζαν. Δὲν ἄκουσα οὔτε κὰν νύξη γιὰ τὸ ρόλο ποὺ ἔπαιξε ἡ ἐπιδημιολογία τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου στὶς ἐμπορικὲς σχέσεις μὲ τὴν Δυτική. Καὶ ὅμως εἶναι γεγονὸς ὅτι οἱ δρόμοι τῆς ναυσιπλοΐας ἦσαν καὶ οἱ δρόμοι μετάδοσης τῶν ἐπιδημιῶν, ὅπως ἀντίστροφα οἱ ἐπιδημίες ἐπηρέαζαν τὴν ἐμπορικὴ διακίνηση τῶν πλοίων.

Ἔτσι μέσα στὴ σχέση ποὺ τοποθέτησε ὁ κ. Tucci, ναυσιπλοΐα ποὺ καθόριζε τὴν οἰκονομία καὶ οἰκονομία ποὺ καθόριζε τὴ ναυσιπλοΐα, θὰ πρέπει νὰ τοποθετηθεῖ καὶ νὰ διερευνηθεῖ, σὰν βασικὴ καὶ ὑπολογίσιμη, ἡ παράμετρος τῆς ἐπιδημιολογίας καὶ ἰδιαίτερα τῆς πανώλης, στὴν Ἀνατολικὴ λεκάνη τῆς Μεσογείου ἀλλὰ καὶ τῶν Ἀφρικανικῶν παραλίων.

Οἱ τροποποιήσεις τῆς ἐμπορικῆς διακίνησης τῶν πλοίων πρὸς τὴν Εὐρώπη ἀλλὰ καὶ ἀντίθετα ἀπ' αὐτὴν πρὸς τὴν Ἀνατολή, τὶς ἐποχὲς τῶν ἐπιδημιῶν εἶχαν ποσοτικὲς καὶ χρονικὲς ἐπιπτώσεις πάνω στὴν οἰκονομία καὶ τὴν ἐμπορικὴ ἀνταλλαγή.

Γιὰ τὶς διαδικασίες αὐτῆς τῆς ἐπίδρασης θὰ μοῦ δοθεῖ εὐκαιρία νὰ μιλήσω αὔριο στὴν ἀνακοίνωσή μου. Τώρα ὅμως θέλω νὰ τονίσω πὼς εἶναι καιρὸς πιὰ νὰ μποῦν, θετικὰ ἢ καὶ ἀρνητικά, οἱ ἐπιδημικοὶ παράγοντες σὰν βασικοὶ παράγοντες διερεύνησης στὸ θέμα ποὺ μᾶς ἀπασχολεῖ σήμερα.

UGO TUCCI: Ici se trouve M. Grmek qui connaît mieux que moi la question. Je sais seulement quelque chose sur la variole. Si vous voulez, je parlerai de la variole mais, dans votre communication, j'ai vu que vous avez traité surtout de la peste. Alors je pense qu'il faudrait le demander à M. Grmek, qui est là. Mais franchement, je crois que la question est un peu éloignée de la navigation et du commerce. Je vous signale à ce sujet que vient d'être soutenue à Paris, il y a 4 mois, une thèse de doctorat d'Etat de quelqu'un que je connais bien, Daniel Ponzac, sur "La peste et l'épidémie dans l'empire ottoman entre 1750-1850", un travail qui va être édité, non pas seulement à Smyrne, mais dans tout le bassin oriental. Il parle notamment du cordon sanitaire autrichien, il parle des limites mises en place par les Occidentaux, mais c'est très intéressant parce que ça concerne tout l'empire ottoman.

YOL. TRIANTAFYLLIDOU-BALADIÉ: Justement sur ce qu'a dit M. Da Silva, et en allant un peu plus loin sur le rôle de la marine et des investissements, M. Kremmydas a parlé tout à l'heure du rôle et du développement de la marine marchande grecque, et moi je dirais que, quand on parle de marine marchande grecque, il vaut mieux parler des Turcs, parce que nous étions sous la domination ottomane et qu'il n'y a pas seulement la marine grecque. Ce n'est pas seulement le rôle des Grecs, mais il y a aussi les Turcs, les capitaux turcs qui ont joué un très grand rôle dans le développement de cette marine. Je ne veux pas dire grecque, mais enfin, il y a une réalité qui est grecque. Malgré tout il y a le rôle qu'a joué le capital turc et je regrette qu'il n'y ait pas ici des Turcs pour nous donner des renseignements et des éclaircissements sur cette affaire.

ROBERT MANTRAN: Je vous rejoins tout à fait dans ce regret car il aurait été utile d'avoir l'autre volet oriental de ces liaisons inter-méditerranéennes et, évidemment, il est regrettable que l'on ne puisse pas l'avoir aujourd'hui. Ceci étant, il est vrai qu'il n'y a pas une marine grecque et une marine turque, mais une marine ottomane et en évoquant ce mot "ottoman", nous sommes alors en face d'un problème que chacun d'entre nous peut évoquer, mais je crois que cela va trop loin pour le moment.

MICHEL FONTENAY: A propos du rôle des Ottomans et de la marine, j'aurais voulu demander des précisions à M. Stoianovich. Il est évident qu'il y a eu un effort ottoman pour dominer la Méditerranée au milieu du 16ème siècle. Que cet effort ait réussi sur le plan militaire me paraît également évident. Il y a eu une suprématie navale, disons entre 1530 et 1560-1570. Mais est-ce que cela a entraîné des conséquences économiques réelles, c'est-à-dire une sorte d'unification méditerranéenne dans l'orbite ottomane? Je ne le crois pas, mais j'aimerais avoir son avis là-dessus. Deuxième problème, concernant cette fois le 17ème siècle. Je suis tout à fait d'accord avec lui pour penser que le déclin de la marine de guerre ottomane est très précoce, qu'il date des premières années du 17ème siècle. Je ne pense pas que, sauf au moment de la guerre de Candie, l'empire ottoman était en mesure d'entretenir une centaine de galères. Les construire: oui; les armer: non. L'effectif tout le long du siècle (sauf, encore une fois, au moment de Candie) a toujours été très inférieur à ce chiffre. Ça ne veut pas dire qu'il n'y ait pas eu des efforts en ce domaine. L'empire ottoman n'a pas attendu la fin du 18ème siècle et l'époque des guerres navales avec la Russie pour essayer de relancer une marine. Dans les années 1680, il y a des efforts pour créer une marine de vaisseaux ronds. Et auparavant, on reparle périodiquement à Istanbul d'armer une grande flotte de galères. Mais ce qui m'a frappé dans la lecture de la correspondance consulaire et de la correspondance des ambassadeurs français et vénitiens c'est que sans arrêt, du côté ottoman, on sent une volonté d'essayer de reprendre pied en Méditerranée mais que, sans arrêt, cet effort qu'ils *voudraient* faire pour dominer à nouveau sur mer, ou à tout le moins ne pas être dominés par les autres, eh bien cet effort, sans arrêt, avorte, parce qu'à Istanbul on est détourné par les problèmes que crée la pression germanique, hongroise, et surtout cosaque sur le "*limes*" continental. J'ai vraiment l'impression, dès les débuts du 17ème siècle, que les problèmes slaves, en particulier les razzias des cosaques, obnubilent véritablement la Porte au détriment de ses velléités navales en Méditerranée. Quand les Ottomans parviennent à lancer quelques galères de plus pour la police des mers impériales, elles sont aussitôt utilisées en Mer Noire. Et donc, les Ottomans sont contraints d'abandonner la "Mer Blanche" aux Occidentaux, qu'ils soient marchands ou corsaires.

TRAIAN STOIANOVICH: Je pense que M. Tucci a raison. L'empire ottoman a essayé de recréer une flotte méditerranéenne si vous voulez, mais les problèmes qui ont existé, je pense, ont entravé cet effort. Il est vrai que l'empire ottoman, en principe, ne pouvait pas maintenir une centaine de galères pendant une très grande partie du 17ème siècle pour moi, à vrai dire je le mets dans ma communication, en principe la flotte ottomane a été réduite au $^1/_5$, entre le $^1/_3$ et le $^1/_5$ de sa grandeur au

16ème siècle. Il en a été de même au début du 17ème siècle et je pense que la flotte ottomane a atteint son plus bas niveau au début du 18ème siècle. Cependant il faut penser à ce qu'est l'empire ottoman: c'est une masse continentale en trois continents. C'est le continent euro-asiatique, si vous voulez on peut ajouter l'Afrique, c'est un seul continent. C'est l'ancien monde, et l'empire ottoman se trouve dans les trois parties de cet ancien monde, et il faut maintenir des armées, il faut payer les frais de ces armées, donc il faut choisir comment on va dépenser les revenus de l'Etat, d'autant plus que ces revenus sont gaspillés en grande partie par les fermiers. Les impôts sont gaspillés, c'est-à-dire qu'une grande partie de l'argent s'en va des paysans, des producteurs, des citadins, et n'arrive jamais jusqu'au trésor de l'empire. Donc toutes ces difficultés, c'est-à-dire les ennuis qu'a eus l'empire ottoman, ne sont pas uniques: il y a eu d'autres empires, d'autres Etats, qui ont subi le même genre d'ennuis, surtout au cours du 17ème siècle. Ils ont dû choisir entre le maintien des fortifications terrestres et l'artillerie de guerre navale, donc on ne pouvait pas dépenser n'importe quelle somme. Cela a été une gêne énorme.

ANDRÉ NOUSCHI: Deux choses, la première qui concerne les conséquences de la défaite ou de la bataille de Lépante. Je crois que l'on n'a pas encore mesuré les effets à long terme sur le plan naval de cette bataille, car non seulement des bateaux ont été détruits, mais il y a eu surtout perte d'hommes et on ne fabrique pas un marin, même dans la marine traditionnelle, en deux ans, trois ans. Ce n'est pas vrai. Même si on peut faire des bateaux rapidement. Ça, c'est le premier point et je pense que le monde ottoman a subi lourdement les effets à long terme de la bataille de Lépante. Pour la seconde remarque, je pense que nous devons distinguer deux choses. D'une part ce que j'appellerais la navigation en long cours, celle qui parcourt de grandes distances: depuis la Hollande jusque vers l'empire ottoman, de l'Angleterre vers l'empire ottoman, de la France vers l'empire ottoman. Et puis la navigation de cabotage; or je ne suis pas sûr, je dirais même qu'il y a de fortes chances pour que les Ottomans n'aient jamais pu maîtriser la navigation au long cours, la navigation à longue distance. Or qu'est-ce qui enrichit une entreprise? c'est le fait de pouvoir tenir les deux bouts de la chaîne, à la fois le point d'embarquement des marchandises et le point de débarquement des marchandises. Les Hollandais, les Anglais, les Français (voir la thèse de Carrière, pour Marseille au 18ème siècle, les négociants Marseillais au 18ème siècle), tous ces gens-là tenaient les deux bouts de la chaîne, à la fois le bout en Europe et le bout dans l'empire ottoman. Les Turcs, eux, ne tenaient que le petit bout de la chaîne, une partie du petit bout de la chaîne, c'est à dire essentiellement dans l'empire ottoman, et de ce point de vue là, ils se trouvaient dans une situation de facto infériorisée par rapport aux grands, c'est-à-dire aux Européens, et le retard ne fait que s'accumuler. Je voudrais renvoyer à une session qui a eu lieu, il y a plusieurs années, sur l'argent et la circulation des capitaux et de la même façon le commerce; il apparaît d'une façon très évidente que les pays de la Méditerranée ont perdu le contrôle de leur destin, c'est-à-dire la possibilité de décider par eux-mêmes dans le courant du 17ème siècle, fin du 17ème siècle début du 18ème siècle. Je crois qu'à ce moment-là, et là le rapport de Ugo Tucci le montre très très bien, les dés sont déjà jetés, la partie est déjà jouée.

MAROULA EFTHYMIOU: Θά ἤθελα ἀπὸ τὸ βῆμα νὰ μιλήσω γιὰ τὴν Ὀθωμανικὴ πλευρὰ τοῦ κεφαλαίου μιὰ ποὺ τέθηκε τὸ ζήτημα αὐτό. Στὴν περιοχὴ ποὺ μελετῶ (τὰ Δωδεκάνησα στὸν 18ο αἰώνα) ἔχω ὁρισμένες ἐνδείξεις γιὰ τὴν δράση τοῦ Τουρκικοῦ κεφαλαίου, τόσο τοῦ ἐμπορικοῦ ὅσο καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ.

Μεγάλο ρόλο στὴν περιοχὴ τουλάχιστον τῆς Ρόδου καὶ τῆς Κῶ (ἡ ὁποία ἔχει μεγάλη ἐπαφὴ μὲ τὴν Ἀλεξάνδρεια καὶ ἔχω ἀρκετὰ ἐνδεικτικὰ στοιχεῖα γιὰ αὐτὸ τὸ ἐμπόριο) παίζει ἡ παρουσία τῶν Τούρκων ποὺ εἶναι πολυάριθμοι σὲ ἀντίθεση μὲ τὰ ἄλλα νησιὰ τῶν Κυκλάδων ὅπου οἱ Τοῦρκοι εἶναι ὀλιγάριθμοι. Παρουσιάζονται ναυλωτὲς Τοῦρκοι μὲ μεγάλη δραστηριότητα ποὺ ἀναλαμβάνουν τὴν μεταφορὰ τῶν προϊόντων τῆς περιοχῆς —ποὺ συνίσταται κυρίως σὲ ξυλεία καὶ φροῦτα— πρὸς τὴν Ἀλεξάνδρεια καὶ ἀπὸ τὴν Ἀλεξάνδρεια. Ἡ δράση τῶν Τούρκων καὶ τῶν Ἑλλήνων εἶναι τέτοια —ὅπως δηλώνεται καθαρὰ στὴν προξενικὴ ἀλληλογραφία τῶν γάλλων προξένων τῆς Ρόδου καὶ τῆς Ἀλεξάνδρειας— ποὺ ὑπερσκελίζει τὴν δράση ἄλλων ἐθνικοτήτων στὴν περιοχὴ ὄχι μόνο σὲ ἀριθμὸ ἀλλὰ καὶ σὲ τόνους, δηλαδὴ σὲ δυνατότητα μεταφορᾶς καραβιῶν. Τὸ τονάζ τῶν Ἑλληνικῶν καὶ τῶν Τουρκικῶν καραβιῶν αὐξάνεται συνεχῶς. Ἐδῶ μάλιστα πρέπει νὰ σημειώσουμε ὅτι πρὸς τὰ μέσα τοῦ αἰώνα οἱ Τοῦρκοι ἀρχίζουν νὰ κατασκευάζουν καράβια ποὺ ὀνομάζονται «Ἀλεξανδρινὰ» καὶ ποὺ συνδυάζουν τὸν ἐμπορικὸ καὶ τὸν πολεμικὸ ρόλο, δηλαδὴ εἶναι κατὰ τὸ ἥμισυ κρατικὰ ἀλλὰ ἀνήκουν καὶ σὲ ἐμπόρους. Κατὰ τὸ διάστημα τῆς εἰρήνης ἐκτελοῦν μεταφορὲς ἐμπορευμάτων, ἐνῶ στὸν πόλεμο ἐπιτάσσονται ἀπὸ τὸ Τουρκικὸ κράτος γιὰ τὶς ἀνάγκες τοῦ πολέμου. Αὐτὰ ἀκριβῶς τὰ καράβια ἔχουν μεγάλο τονάζ καὶ δυνατότητες μεγάλων μεταφορῶν οἱ ὁποῖες καὶ ἐπισημαίνονται τακτικότατα ἀπὸ τοὺς Γάλλους προξένους τῆς περιοχῆς ποὺ ζητοῦν ἐπίμονα νὰ σταλοῦν κουρσάροι Μαλτέζοι γιὰ νὰ τὰ ἐξουδετερώσουν. Ὑποδεικνύουν μάλιστα καὶ τὴν πορεία αὐτῶν τῶν καραβιῶν, ὥστε νὰ διευκολύνουν τὴ δράση τῶν κουρσάρων.

Τελειώνοντας θὰ ἤθελα νὰ τονίσω τὸν ἰδιαίτερο ρόλο τῶν ἀξιωματούχων τῆς Κυβέρνησης στὴν περιοχή, οἱ ὁποῖοι ἐνισχυόμενοι ἀπὸ τὸ κράτος ἐπενδύουν τὰ κεφάλαιά τους τόσο σὲ ἐμπορικὲς ὅσο καὶ σὲ ἐφοπλιστικὲς δραστηριότητες· οἱ δυνατότητες ἐκμετάλλευσης φτηνοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ ποὺ ἔχουν ἀπὸ τὶς ἀγγαρεῖες τῶν Ροδίων καὶ τὴν ὑποχρεωτικὴ ἐργασία τῶν νησιωτῶν καὶ ἡ ἄνεση κινήσεων ποὺ τοὺς ἐξασφαλίζει ἡ διοικητικὴ θέση τους εὐνοοῦν τὶς δραστηριότητές τους αὐτὲς ποὺ ἐπιτείνονται πρὸς τὸ τέλος τοῦ 18ου καὶ τὶς ἀρχὲς τοῦ 19ου αἰώνα.

C. DANIELOPOLU-PAPACOSTEA: Une très brève réponse à l'appel fait par M. Da Silva et au sujet peut-être des préoccupations de M. Kremmydas et M. Marinescu. Il s'agit de signaler des fonds très intéressants que nous avons en partie à Bucarest et en partie à Marseille (dont nous possédons les microfilms), qui sont particulièrement intéressants pour connaître le commerce danubien. Riches et très vivants sont —pour les grands ports du Danube— les rapports consulaires, des consuls français surtout, très inquiétés par les progrès des Autrichiens et des Anglais. La Chambre de Commerce de Marseille fournit une autre correspondance particulièrement intéressante. Je signale deux aspects qui s'en détachent: les données économiques proprement dites, concernant cette concurrence et, en second lieu, non moins important pour l'histoire de la mentalité (justement ce que M. Da Silva a souligné) on y trouve,

pour le côté des relations humaines, des détails très pittoresques et intéressants sur l'époque, sur les moeurs, sur les idées.

MAURICE AYMARD: Je voudrais revenir sur les points qui ont été posés dans les deux ou trois dernières interventions, et me demander peut-être, de quoi le commerce est-il l'indicateur? Puisqu'en fait nous sommes amenés à l'utiliser, il faut savoir de quoi l'on parle. Je crois que M. Tucci a volontairement laissé dans l'ombre, il l'a juste mentionné un moment dans son texte, que ce qui s'est passé en Méditerranée occidentale au cours du 16ème siècle, c'est-à-dire aussi ce qui prépare à un énorme affaiblissement des trafics internes à la Méditerranée occidentale, essentiellement du trafic pondéreux, c'est cet affaiblissement qui est lié à un échec des Italiens, du Nord essentiellement, à maintenir ou à organiser des marchés de matières premières, interrégionaux. C'est très évident pour le sel que le marché vénitien interne recourt en grande partie à la Méditerranée orientale, après la perte de Chypre, pour redevenir un marché local. C'est très évident pour le blé; on voit les Méditerranéens, au milieu du 16ème siècle, essayer de créer un marché méditerranéen du blé, englobant la partie turque de l'empire. Ça échoue vers 1560, et le marché proprement méditerranéen occidental du blé échoue définitivement entre 1590-1620. Il n'y a plus de véritable marché méditerranéen du blé; il y a une petite section d'un commerce atlantique, d'un commerce européen du blé, dont les méditerranéens n'ont plus le contrôle et on voit l'ensemble des villes italiennes se replier sur le millet de ferme. Même chose aussi pour la soie, qui était l'un des grands commerces méditerranéens, ou avec le développement de la production de la soie grège en Italie du Nord; on voit des marchés comme la Calabre, la Sicile ou même aussi la soie anatolienne et iranienne diminuer en pourcentage important dans l'approvisionnement global. Il me semble qu'il y a toute une série d'évolutions. Ceci étant dit pour l'évolution du 16ème et 17ème siècle, il me semble que l'un des éléments de classement dans les différentes communications de ce matin serait de voir dans quelle mesure les initiatives, qui ont été décrites, et dont on peut dire qu'elles sont positives, ou qu'elles sont des demi-échecs, ont réussi, soit à réorganiser le marché méditerranéen de tel ou tel produit, voyons Marseille et le blé au 18ème siècle, soit au niveau du transport ou au niveau du commerce à réanimer, et de façon assez autonome, les activités marchandes ou bien la commercialisation d'un produit et ce serait comme pour le marché de l'huile dans l'Adriatique au 18ème siècle, ou des économies véritablement régionales, parce qu'il me semble que l'un des dangers, avec la juxtaposition des communications que nous avons eues, c'est de nous perdre dans un fragmentaire, sans avoir une ligne générale d'interpretation, et il me semble qu'on pourrait la chercher de ce côté-là.

RUGGIERO ROMANO: Je ne sais pas s'il faut continuer à parler encore de ce problème mais, ce matin, j'ai eu l'impression que, à partir d'une série de données sur le commerce, on a voulu faire un bilan sur l'empire ottoman. Une phrase m'est revenue à la mémoire après 40 ans. Lorsqu'il y a eu la guerre de Lépante, l'ambassadeur de Venise se trouve à Constantinople. Il est prisonnier, mais le sultan le reçoit. Il a des conversations assez agréables avec lui. Et quelques jours après l'annonce de la défaite

de Lepante, le Sultan convoque l'ambassadeur de Venise et lui dit: "E voi distruggendo la nostra flotta ci avete strappato un pelo della nostra barba; noi, togliendovi Cipro vi abbiamo strappato un braccio". Je crois que cette phrase est très importante.

C'est vrai, comme on l'a dit tout à l'heure, qu'on ne reconstitue pas les équipages en deux ans. Il ne faut pas oublier, tout de même, que le monde ottoman va depuis l'Algérie jusqu'à la Grèce, et que les marins existent sur place. Il ne s'agit pas de reconstituer des officiers avec une technologie très poussée. Il y a des hommes, un peu partout, et on peut les embarquer sur les bateaux. Je ne crois pas, non plus, que la flotte ottomane, après cette époque, a subi un déclin. S' il y avait eu un déclin, croyez-vous que Venise se serait amusée à lancer tous les ans, jusqu'à la fin du 17ème siècle—18ème siècle, 100 galères légères et 12 galères lourdes, par an, comme ça, pour le plaisir, pour le défilé? De toute évidence, c'est parce que la puissance maritime ottomane était encore de tout premier poids. Encore, je voudrais vous faire remarquer une chose; ne commettons pas à propos de la Méditerranée orientale, la même erreur que l'histoire économique a commise à propos de la Méditerranée occidentale. Ne croyons pas que le va et vient des bateaux représente un thermomètre valable. Ce n'est pas vrai. C'est faux. Et désormais, pour la Méditerranée occidentale, est démontré. Il y a vingt ans, quand je le disais, on m'a insulté. Maintenant, je me permets de le dire pour la Méditerranée orientale. J'étais à Alep le mois dernier; c'est une ville impressionnante. Il y a encore un grand nombre de caravansérails: venitien, anglais, hollandais... de toutes les "nations". Mais ces caravansérails étrangers, de quoi vivent-ils? Vraiment d'un trafic international? Ou, plutôt, ils tirent leur raison d'exister en fonction de cet ensemble caravanier qui est Alep et qui répond aux intérêts internes de l'empire ottoman?

ROBERT MANTRAN: Je remercie M. Romano pour sa remarque qui me réjouit profondément car, depuis quelques années, j'ai écrit quelques articles sur le commerce de l'empire ottoman du 18ème siècle, et je rejoins parfaitement ce qu'il a dit sur l'importance relativement restreinte du commerce extérieur par rapport à l'immense masse du commerce intérieur. Je ne suis pas sûr que ce commerce extérieur représente même 10% de l'ensemble. Il ne faut pas refaire, comme vous l'avez dit, l'erreur qui a été commise pour la Méditerranée occidentale. Il faut étudier l'empire ottoman de l'intérieur pour voir quels sont ses revenus, ses ressources, sa circulation financière. Il n'y a pas de crises financières dans l'empire ottoman au 18ème siècle, ni à la fin du 17ème. Il y en a une à la fin du 16ème: elle est mondiale. Il n'y en a pas au 17ème siècle ni au 18ème et il est vrai qu'alors une certaine stabilité joue. D'autres problèmes vont intervenir: ce sont les problèmes politiques et militaires, ce ne sont pas des problèmes proprement économiques. Il y a beaucoup à dire là-dessus. L'ottomaniste que je suis est particulièrement heureux ce matin de voir combien cet empire ottoman est au coeur de beaucoup de problèmes, de problèmes de tout genre que nous avons évoqués tout à l'heure. Et il y a, véritablement encore, énormement d'efforts à faire pour bien le comprendre, non seulement en tant qu'état impliqué dans cette razzia dont parlait Michel Fontenay tout à l'heure. Ce monde ottoman est quelque chose d'énorme, il représente une place, une stratégie, une importance géographique, militaire, diplomatique, économique, qu'on ne peut pas négliger. Il a sa propre

stratégie, et cette stratégie évolue avec le temps. Elle n'est jamais la même au 16ème, 17ème, 18ème siècle. Il faudrait faire intervenir un certain nombre de facteurs. Nous n'avons malheureusement pas le temps ce matin de nous y arrêter, mais je crois que cette discussion sur la place de l'empire ottoman dans le monde méditerranéen, entre, disons, la fin du 15ème siècle ou depuis la prise de Constantinople jusque peut-être 1774, est au coeur du problème. Le traité de Kutchuk-Kainardja, en 1774, va modifier sensiblement les données de ce problème et une ère nouvelle commence avec l'arrivée des Russes. Mais je pense, de ce point de vue, qu'il faut lutter contre un certain nombre d'idées préconçues, d'idées préétablies, qui ont parcouru, malheureusement, les ouvrages d'histoire depuis le 19ème siècle, qui sont répandues et qui donnent une mauvaise image, pas toujours, d'ailleurs, de façon erronée; il existe un concept "ottoman" qu'il faut mettre en évidence, avec ses bons côtés et ses mauvais côtés, avec ses aspects positifs et ses aspects négatifs. Je reviendrai sur deux points: André Nouschi parlait de la bataille de Lépante. Cette bataille de Lépante est importante. Je l'ai étudiée plus particulièrement à travers les chroniques. Eh bien, je m'aperçois que, dans l'hiver qui a suivi Lépante —où une centaine de navires ottomans ont été détruits— on fait appel à l'activité de tous les arsenaux turcs et, au printemps 1572, une flotte de plus de 250 navires défile dans le Bosphore: ce ne sont pas seulement des navires; ce sont aussi tous les hommes qui se trouvent à bord. Comme le disait Romano, il y a dans cet Etat ottoman des ressources en hommes, en biens, en matériaux, qui sont considérables. Jusqu'à la période, disons, du milieu du 17ème siècle, il est incontestable que l'empire ottoman a réussi à survivre, à faire quelque chose, non pas à imposer, mais à jouer un rôle qui en imposait aux autres. C'est à partir des premières défaites militaires que, véritablement, quelque chose va changer, à partir des difficultés de la guerre de Candie, une guerre qui, pour conquérir une petite île, dure plus de 24 ans. C'est beaucoup et cela n'est pas sans causes. Et ensuite l'échec du siège de Vienne de 1683: là aussi, la puissance ottomane montre sa faiblesse mais les problèmes posés sont nombreux, complexes, et, véritablement, on ne pourra les étudier un par un qu'après avoir approfondi l'étude des documents d'archives, des correspondances privées, et de maints autres documents. Je rejoins Da Silva en cela parce que, véritablement, il y a encore un travail énorme à faire en profondeur pour mieux comprendre les problèmes et ne pas en rester aux idées reçues.

SPYROS ASDRACHAS: On a utilisé l'expression économie-monde. Moi je pense à ces corrélations positives, bien décrites par Emile Sereni, qui sont insérées dans un système de l'échange inégal, et cette notion de l'économie-monde par rapport à la réalité ottomane, j'ai l'impression qu'elle s'accorde un peu bizarrement. Je me réfère à l'unification de la Méditerranée; cependant, il s'agit d'une unification à partir des moyens militaires, alors que l'économie n'est pas le résultat de l'empire: dans cette notion c'est l'économie qui prédomine l'empire. Et dans l'optique de cette vie économique, interne, grandiose, je me demande si les trafics méditerranéens, pour ce qui concerne la partie orientale, ne sont pas plus considérables dans cet aspect qu'on n'envisage pas: c'est-à-dire les liaisons, les communications entre les îles et entre celles-ci et l'Asie Mineure. C'est ça l'essentiel, et c'est ça qui est lié avec

la vraie économie de l'empire et non pas les liaisons tout à fait conjoncturelles. On a évoqué l'exemple du commerce du blé: M. Romano a très bien démontré pour le 18ème siècle que c'était tout à fait dû à la conjoncture. Est-ce que l'essentiel n'est pas dans ces médiocres communications entre les économies régionales auxquelles a fait référence Maurice Aymard?

VASSILIS KREMMYDAS: Δυὸ τρεῖς παρατηρήσεις θὰ ἤθελα νὰ κάνω καὶ ἴσως χρειάζονται καὶ κάποιες διευκρινίσεις γιὰ ζητήματα πού, καθὼς ἀκούστηκαν ἀνάμεσα στὰ Γαλλικὰ καὶ στὰ Ἑλληνικά, ἔχουν δημιουργήσει κάποιες παρεξηγήσεις. Συμφωνῶ μὲ τὴν ἔκκληση τοῦ κυρίου Da Silva γιὰ ἔρευνα τῶν ἰδιωτικῶν ἀρχείων καὶ γιὰ μελέτη τοῦ ρόλου καὶ τῆς δραστηριότητας τῶν ἀνθρώπων. Θὰ ἤθελα μόνο νὰ προσθέσω ὅτι (ὅσον ἀφορᾶ τουλάχιστον τὴν Ἑλληνικὴ ἱστοριογραφία) σχετικὰ μὲ τὸ ρόλο καὶ τὴ δραστηριότητα τῶν προσώπων τὸ ἔχουμε λιγάκι παρακάνει. Καλὰ θὰ ἦταν σὲ κάποια στιγμὴ νὰ δοῦμε συνολικότερα τὰ φαινόμενα, χωρὶς φυσικὰ νὰ ἐξαιρεῖται ὁ ρόλος τοῦ ἀνθρώπου.

Ὁ κύριος Nouschi μίλησε γιὰ Ὀθωμανικὸ στόλο. Φυσικὰ ἐννοεῖ τὸν ἐμπορικὸ στόλο τῶν Ὀθωμανῶν ὑπηκόων. Εἶπε ὅτι ὡς πρὸς τὴν δραστηριότητά του στὴν Δυτικὴ Μεσόγειο δὲν ἦταν ὁ ρόλος του κυριαρχικός. Αὐτὸ δὲν εἶναι ἀλήθεια. Φοβοῦμαι ὅμως πὼς δὲν εἶναι ἀλήθεια τὸ δεύτερο. Ὅτι δηλαδὴ τὰ κέρδη τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἦταν συναρτημένα μὲ τὴν προέλευση καὶ μὲ τὸν προορισμὸ τοῦ ἐμπορεύματος, δηλαδὴ μὲ τὸν ἀποστολέα καὶ μὲ τὸν ἀποδέκτη τοῦ ἐμπορεύματος. Ἡ ἰδιομορφία τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου —μιὰ ἰδιομορφία ἀπὸ τὴν ὁποία κυρίως προερχόταν τὸ μεγάλο κέρδος— ἦταν ὅτι τὸ ἑλληνικὸ πλοῖο ἔκανε τὸ ἴδιο ἐμπόριο. Δὲν ἦταν ἁπλὸ μεταφορικὸ μέσον ἀλλὰ ἦταν ἕνα πλοῖο «ἔμπορος». Αὐτὴ εἶναι ἡ μεγάλη ἰδιομορφία. Θὰ μπορούσαμε —ἂν θέλαμε νὰ χρησιμοποιήσουμε ποσοστὰ— νὰ μὴν δώσουμε στὶς ἁπλὲς μεταφορὲς περισσότερο ἀπὸ 20% τῆς δραστηριότητας τῶν ἑλληνικῶν πλοίων στὸν 18ο καὶ στὶς ἀρχὲς τοῦ 19ου αἰώνα.

Σχετικὰ μὲ τοὺς Ὀθωμανοὺς ὑπηκόους θὰ πρέπει νὰ κάνουμε ἕνα συνδυασμὸ μὲ τὴν παρατήρηση τῆς κυρίας Εὐθυμίου. Μίλησε γιὰ τουρκικὲς ἐπενδύσεις σὲ ἐμπόριο καὶ σὲ πλοῖα γιὰ τὰ Δωδεκάνησα. Στὴν περίπτωση αὐτὴ πρόκειται ὄχι γιὰ Ὀθωμανοὺς ὑπηκόους γενικά, ἀλλὰ γιὰ Τούρκους. Ἡ περίπτωση τῶν Δωδεκανήσων καὶ ἡ περίπτωση τῆς Κρήτης ὅπου τουρκικὰ κεφάλαια —ὄχι ὀθωμανικὰ— ἐπενδύονται σὲ ναυτιλιακὲς καὶ ἐμπορικὲς ἐπιχειρήσεις εἶναι —ἂς μοῦ ἐπιτραπεῖ νὰ πῶ— οἱ μοναδικὲς στὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειο.

Στὸν ἑλληνικὸ χῶρο, μόνο στὴν Κρήτη καὶ στὰ Δωδεκάνησα ἔχουμε ἐπενδύσεις Τουρκικῶν κεφαλαίων σὲ δραστηριότητες ναυτιλιακές, ἐμπορικὲς καὶ βιομηχανικές. Πουθενὰ ἀλλοῦ δὲν ἔχουμε βρεῖ πλοῖα ἢ μεγάλες ἐμπορικὲς ἐπιχειρήσεις Τουρκικῆς ἰδιοκτησίας. Εὐχαριστῶ πολύ.

ROBERT MANTRAN: A propos de ces investissements turcs, je voudrais ajouter qu'il n'y a peut-être pas que le Dodécanèse et la Crète, car les études sur les notables (les Ottomans disent "ayan") montrent que ces notables ont investi des capitaux provenant de la propriété foncière ou provenant de la rentabilité de certaines fonctions administratives dans le commerce. Je vous signale à ce sujet un article de G. Veinstein sur les "ayans" de Smyrne du 18ème siècle, tout à fait caractéristique;

mais cela n'est pas propre à Smyrne, on en trouve ailleurs. Il est incontestable que ces gens qui ramassent de l'argent, qui gagnent de l'argent sur le dos de l'Etat, finalement ils l'investissent soit dans des propriétés foncières qu'on peut acheter à partir du 17ème siècle, soit dans le commerce, commerce maritime ou commerce en association avec des étrangers. De ce point de vue, je crois que cela dépasse le petit rayon du Dodécanèse et de la Crète et va beaucoup plus loin.

Il faut mettre fin à cette séance qui s'est prolongée plus tard que prévue. Je voudrais simplement préciser pour terminer qu'au fond, on a beaucoup à apprendre sur l'empire ottoman et, notamment, dans ce qu'on appelle cette économie-monde dont on a parlé. L'empire ottoman a été en quelque sorte victime, à partir de la fin du 16ème siècle, mais pas avant, du renversement du courant de certains produits qui échappent à la Méditerranée. Mais on ne détruit pas du jour au lendemain des réseaux commerciaux, on ne détruit pas des chaînes, on ne détruit pas des caravansérails, ces relais dont parlait tout à l'heure Romano. Il y a quelque chose qui existe et qui dure, et qui fait que l'empire ottoman a pu résister à ce changement, à cette inversion des courants commerciaux; il a pu continuer à vivre encore pendant plus de deux siècles avec des désavantages certains, c'est vrai, mais il a existé. Pour terminer, je voudrais remercier tous ceux qui ont présenté des communications en commençant par Ugo Tucci et son rapport qui est tout à fait lumineux, et tous ceux qui sont intervenus dans cette discussion. Merci.

AU COEUR DE L'ÉCONOMIE MARCHANDE: LES MONNAIES ET AUTRES MOYENS DE PAIEMENT ET DE CRÉDIT

JOSÉ-GENTIL DA SILVA

AU COEUR DE L'ÉCONOMIE MARCHANDE: LES MONNAIES ET AUTRES MOYENS DE PAIEMENT ET DE CRÉDIT

A propos du sujet

Nos merveilleuses sciences sociales ne parviennent pas à s'entendre faute d'interdisciplinarité, et l'Histoire, toute nouvelle qu'elle soit, piétine. Au fond, elle piétine parce qu'elle ne sait pas avec précision quelle formation économique et sociale il lui faut justifier. Mais, dans les faits, elle n'avance guère parce qu'il n'y a d'Histoire que comparative et nous étudions des périodes ou des "aires culturelles" que nous n'avons aucun intérêt à définir. Ici et pour le moment, nous nous voulons ambitieux. Nous nous sommes réunis pour étudier les monnaies et autres moyens de paiement et de crédit dans le cadre méditerranéen de l'économie, des équilibres et des intercommunications.

Cet énoncé heureux répond déjà à notre critique initiale et explique notre présence. Les équilibres auxquels parviennent les sociétés, portent sur la longue durée ou provoquent, par leur rupture, leur propre renouvellement, quelles que soient les structures et les superstructures élaborées ad hoc. Il arrive que ces structures comprennent des temps ou s'articulent dans des périodes, des moments, des instants[1] que rythment des conjonctures. La vie des hommes coule dans ces rythmes dont certains sont naturels,[2] d'autres, artificiels, créés de toutes piè-

1. Sur ces questions du temps, cf. José Gentil Da Silva, "I fattori monetari nella storia del capitalismo", *Studi storici* 3(1969) 447 et s., ainsi que, du même, "L'Histoire: une biologie de l'événement politique", *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations* 3-4 (1971) 854-72.

2. Les saisons et les jours rythment le travail et le commerce, les livres de *mercatura* en donnent les éléments que les marchands comprennent dans leurs "conjonctions". L'homme et l'événement sont d'une importance essentielle dans ces cadres.

ces.[3] Dans nos mondes méditerranéens, les intercommunications crèent des civilisations qui s'épanouissent et meurent, renaissent et s'agitent avec violence.[4]

Les monnaies en semblent un élément constant quoique pas nécessairement omniprésent.[5] Aussi pouvons-nous, ou plutôt devons-nous les distinguer selon le registre dans lequel elles jouent.[6] Mais de quelle

3. Les hommes d'affaires crèent des rythmes d'ensembles opérationnels, dont l'exemple, du point de vue monétaire et du crédit, sont les foires des changes. Les réunions qui se suivaient dans les villes de Champagne et Brie étaient à peine rythmées, mais leur répétition était sûre. A partir du XVe siècle, les foires-paiements de Lyon, trimestrielles, donnent le *timing* de toutes les foires monétaires: "*Bisenzone*", Pise, etc. Les Castillans n'ont jamais compris que la recurrence était l'élément de base, mais les *casas de feria* de Valence seront forcées, pour servir un intérêt au Capital, de faire comme si des réunions se suivaient régulièrement à Medina del Campo. Cf. à ce sujet, José Gentil Da Silva, "De Lyon à Perpignan; le change, les arbitrages et la fructification du capital à la fin du Moyen Age", *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610)...*, 1969 (1972), pp. 283-97.

4. La terrible civilisation qui est la nôtre, commence à être étudiée: cf. Jean Delumeau, *La Civilisation de la Renaissance*, Paris 1973², et, du même, *La Peur en Occident (XIVe-XVIIIe siècles). Une cité assiégée*, Paris 1978.

5. Nous verrons que le refus de la monnaie, assez général dans le commerce du Nord, se généralise à partir du XVIIe siècle. Des pays autrefois très travaillés par la circulation monétaire en souffrent par la suite la pénurie. Par exemple le Portugal qui reçoit de l'argent d'Europe, de l'or de Tunis et Sidjilmassa, avant de se lancer sur le Maroc et la Guinée, à partir du XVIIe siècle devra augmenter le prix du métal jaune. Il avait connu des moments de forte dépréciation monétaire, à la fin du XIVe siècle, quand il a dû surmonter de grandes difficultés politiques et affirmer un choix économique et social, celui qui condamne le marché intérieur et la production nationale. Au XVIIe siècle, il sort à nouveau d'une crise politique.

6. Celui-ci, nous le verrons, est l'aspect qui détermine l'ensemble des jeux monétaires. Il ne faut pas être dupe, c'est Milton Friedman qui a une vue historique réelle de l'emploi des monnaies, cf. Danièle Blondel et al., *Essais sur la Nouvelle théorie quantitative de la Monnaie*, Paris 1970, en particulier, Danièle Blondel, "La place de l'école de Chicago dans la théorie monétaire contemporaine", p. 17 et ss. Pour un autre aboutissement, présenté dans le sens d'une transition financière et du crédit, cf. Gregory Grossman, éd., *Money and Plan. Financial Aspects of East European Economic Reformas*, Berkeley 1968. Pour l'observation d'expériences récentes, cf. Frank Mintz, *L'autogestion dans l'Espagne révolutionnaire*, Paris 1970, pp. 139-40. Une sorte de bilan, dans David T. Bazelon, *The Paper Economy*, New York 1959, 1962, 1963, pp. 6 et ss., 433 et ss. Un projet pour l'avenir immédiat, dans F. P. Thomson, *Money in the Computer Age*, Oxford 1968. Plus près de nous à tous les points de vue, sur le "problème de la mobilisation morale" et les pratiques monétaires des ménages, cf. Paul Culturello-Francis Godard, *Familles mobilisées. Accession*

partition ou de quel jeu s'agit-il? Avant d'en parler, je voudrais faire le point. Est-ce un bon sujet, le nôtre?

En effet, les monnaies sont un élément particulièrement superflu de la vie sociale et même de l'économie. Autrement dit, tout ce qui est monétaire est artificiel, superfétatoire, à l'usage du pouvoir politique exclusivement. Les Méditerranéens le savent bien, qui négocient selon la foi, la confiance, le crédit enfin, que mérite l'interlocuteur. Rappelons à ce propos, les contrats *à la voce* dont a parlé Maurice Aymard par exemple.[7] Dans le monde des affaires même, "il n'y a que la *boa fama* (la bonne réputation) qui compte". L'argent vaut ce que vaut la réputation du preneur.[8]

Ceci ne veut pas dire qu'il s'agisse de questions superficielles, loin de là. Les monnaies, le fait monétaire sont ancrés aux grandes peurs, aux angoisses dont souffre notre monde européen.[9] Par là même, les

---

à la propriété du logement et notion d'effort des ménages, Nice 1980, ainsi que Dale W. Adams, "Mobilizing household savings through rural financial markets", *Economic development and cultural change* 26/3 (1978) 547-560.

7. Cf. Maurice Aymard, "Monnaie et économie paysanne", Istituto Internazionale di Storia Economica "Francesco Datini", Prato, *VII Settimana di Studio, La Moneta nell'Economia Europea, secoli XIII-XVIII*, Prato 15 Aprile 1975, ainsi que John Day, "The Decline of a Money Economy: Sardinia in the Late Middle Ages", *Studi in memoria di Federigo Melis*, Napoli, III, pp. 155-76, et du même, "Colonialisme monétaire en Méditerranée au Moyen Age", communication à ce colloque.

8. A Lyon, par exemple, il arrive qu'un grand écart sépare le prix de l'argent prêté par les Médici et les autres Florentins et Lucquois, cf. José Gentil Da Silva, "Marchandises et finances à Lyon. Données nouvelles des livres marchands (XVIe siècle)", *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610)...*, 1959 (1960), pp. 320 et ss.

9. Curieusement, dans le livre cité de Jean Delumeau, il n'y a pas de dossier sur la peur des pratiques monétaires, sur l'avenir et le risque de connaître le sort des exploités, des banqueroutiers. Un dossier moderne, dans Paul Durand et al., *Influence de la dépréciation monétaire sur la vie juridique privée. Etudes de Droit Privé*, Paris 1961. Les moralistes ont uniquement cherché à justifier le change, les intérêts, délimiter l'idée d'usure. Böhm-Bawerk (1851-1914) trouvera l'explication qui convient à son époque: il "fait jaillir la vérité sur... les transformations que subissent les biens économiques dans le temps". Cf. Arthur Birnie, *The History and Ethics of Interest*, London 1952. Auparavant, le choix n'est réussi que vers le XVe siècle, entre ce que l'historien appelle "l'intérêt individuel et terrestre et les superstructures religieuses"; cf. Christian Bec, *Les marchands écrivains à Florence, 1375-1434*, Paris 1967. Par ailleurs, L. A. Boiteux, *La Fortune de Mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris 1968, sur la recherche de la sécurité, ses limites certaines. Mais si la question ne concerne pas exclusivement le prêt à intérêt, si les marchands s'adressent parfois

monnaies sont un des éléments misogynes de l'Histoire. Il n'est pas question d'intervention féminine dans ces chroniques rebarbatives. La monnaie? il s'agit d'une idée non seulement abstraite, mais fausse. Le côté métaphorique de tout le vocabulaire monétaire,[10] répugne à l'esprit féminin. Il s'apparente à la chasse,[11] plus nettement encore à la botanique,[12] mais tout au contraire de "la finalité sans objectif" que Georg Simmel à la suite de Kant, attribue à l'action et à l'art féminins. Dans les activités monétaires seul compte l'objectif: le pouvoir, d'où leur caractère presque inhumain que justifie uniquement la peur de l'avenir et la préservation des patrimoines.[13]

En effet, ce sujet d'Histoire est mauvais mais a un immense intérêt à cause de la situation de violence faite à l'Homme par l'Homme dans la petite Europe qui voulut dominer le monde, faute de pouvoir se

à l'Université et à des Jésuites respectés, c'est qu'ils voient quotidiennement les résultats du change vertical et ont peur pour eux mêmes. Cf. Henri Lapeyre, *Une Famille de Marchands: les Ruiz*, Paris 1955, p. 126 et ss., et José Gentil Da Silva, *Stratégie des Affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607*, Paris 1956, p. 17 et ss. Il est vrai que la peur menaçait aussi les débiteurs indélicats, cf. A. Esmenin, "Débiteurs privés de sépulture", *Mélanges d'Archéologie et d'Histoire publiés par l'Ecole française de Rome*, 1885, pp. 223-242.

10. Cf. à ce sujet, José Gentil Da Silva, "La métaphore dans les relations et les règles de l'activité économique: finances et métaphores dans l'histoire", *Actes du colloque 'Formes d'expression et prospectives culturelles', Nice, 28-30 Avril 1980, Métaphores* 3 (1981) 39-50.

11. C'est une piste française, celle de la vénerie: la bête donne le change quand elle "fait lever une autre bête à sa place. Les chiens prennent le change, tournent au change, quittent la bête levée pour la nouvelle". Cf. id. *ibid.*, p. 49.

12. N'importe quel bon dictionnaire vous dira de *cambium*: n.m. (1560; lat. bot., de *cambiare*, "changer"). Bot. Assise génératrice annulaire des tiges et des racines (Dicotylédones, gymnospermes), qui donne naissance au bois et au liber sécondaire (*cambium interne*), et au liège (*cambium externe*)". Cf. à ce propos, Jacob Lorch, "The elusive cambium", *Archives internationales d'Histoire des Sciences*, 80 (1967, année 20) 253-283.

13. Nous citons une version portugaise de Georg Simmel, *Cultura feminina*, Alfragide (Damaia) 1969, p. 92. Une bonne partie des mesures prises contre les femmes à partir du XIVe siècle (plus tardivement et avec moins de force au Portugal), concernent la protection du patrimoine. Mais l'attitude misogyne se justifie aussi par le trouble, la fatigue et la perte de temps qu'elles provoquent. Cf. un traité exemplaire, celui de Joachim Heinrich Campe, *Theophron, oder der erfahrne Rathgeber für die unerfahrne Jugend...*, Tübingen 1786, souvent réédité, et traduit en français: *Cléon, ou entretiens d'un vieillard avec son fils...*, Paris 1803, 3 vol.

satisfaire d'elle-même.[14] Est-ce une attitude masculine, due à cette faiblesse humaine et terrestre de ce continent étriqué et conscient de sa minceur face aux grands réservoirs d'hommes qui menacent et envahissent?[15] Les formes les plus sophistiquées des monnaies sont méditerranéennes et répondent au constant affrontement des hommes, des cultures et des civilisations.

Quand au XIXe siècle, l'homme européen parvient à se rendre maître d'un terrain de chasse qu'il confond avec le vaste monde, l'esprit misogyne atteint le faîte. Plus, au XXe, la décolonisation sonne le glas de cet esprit dominateur, les "systèmes" monétaires se décomposent, la misogynie se trouve au banc des accusés. Le grand sujet est celui-ci qui se confond avec l'Histoire de l'Europe entre la Renaissance et la fin des empires coloniaux. Quoique nous n'ayons qu'à nous intéresser

14. Il serait intéressant d'étudier les origines de l'agressivité européenne, naissante dans cette "cité assiégée". Sur le choix d'exemples antiques, cf. Elizabeth Rawson, *The Spartan tradition in European Thought*, Oxford 1969, et sur la révision du concept de Renaissance, Jean Delumeau, "Réinterprétation de la Renaissance: les progrès de la capacité d'observer, d'organiser et d'abstraire", *Revue d'Histoire moderne et contemporaine* (1967) 276-310. Pour une image d'ensemble concernant le Sud-Ouest européen, cf. José Gentil Da Silva, "Le Moyen âge et les modernes: A propos des femmes et du mariage dans le Sud-Ouest européen," *Regards sur le Moyen âge et la Renaissance (Histoire, langue, littérature), Mélanges Jean Larmat, Annales de la Faculté des Lettres et Sciences humaines de Nice* 39 (1983) 473-488, ainsi que, du même, "La Mujer en España en el Siglo XVI", *II Jornadas de Investigación interdisciplinaria sobre la Mujer, Madrid 20-21 de Abril 1982* (sous presse).

15. Des indications sur les tensions qui mènent à la création d'un système mondial, dans, par exemple, Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System. Capitalist agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, I, New York 1974 (il existe une horrible version française), en particulier, p. 351 et s. Notre historiographie se passionne avec la dispersion des Européens, leurs investissements et la diffusion de leur technologie, l'imposition de leur conception de l'échange, à leur seul profit (si ce n'est des retombées qui en font encore partie). Cf. par exemple, William Woodruff, *Impact of Western Man. A Study of Europe's Role in the World Economy 1750-1960*, New York 1966. Or, vers 1750, la population européenne ne dépasse pas celle de l'Afrique et approche à peine du quart de celle de l'Asie et occupe une aire infime (1/17e environ de la surface de l'Afrique et de l'Asie ensemble, ce qui explique peut-être les tensions vérifiées en Occident). Quand les Portugais tentent une alliance avec la Chine, cet Empire compte à peu près la même population que l'Europe entière. L'Empire ottoman menaçait le Saint-Empire romain germanique. Mais ce qui détermine sans doute l'agressivité occidentale est le type des relations entre les êtres, en particulier avec les enfants.

à un petit aspect de cette manifestation de peur et de faiblesse, agissante pendant quelques cinq, six ou sept siècles, situons avec précision le sens de nos travaux. De plus en plus il nous semble que nous nous occupons d'un monde fini.

Toutefois, il arriva que dans cette faible Europe, les peuples méridionaux, favorisés par le climat, aient été les plus généreux et donc, les vaincus de notre civilisation avec précisément les femmes. A la richesse de ces peuples ont répondu le travail, l'invention et, enfin, la force des Nordiques. Au fait, nous étudions des temps tristes, durs, malheureux de la geste humaine. En conséquence l'Histoire n'est jamais neutre quoique l'on dise; il y a dans chaque étude historique des sortes d'anathèmes lancés contre certains comportements. Ce n'est pas un hasard que l'Eglise catholique utilise largement l'anathème et que, dans exactement le même sens, Marx et le marxisme tirent de leur connaissance du Capital le grand enseignement de la lutte des classes qui comporte peut-être davantage une condamnation qu'un espoir. Cependant, en Méditerranée et en particulier dans les pays du Sud-Ouest européen, malgré les tribunaux ad hoc, l'anathème prodigué par le concile de Trente ne triomphe pas de la liberté des femmes qui par ailleurs sont à l'occasion des administratrices de biens et transmettent des patrimoines ou des charges d'importance.[16] Il y a là encore un de ces signes dans lesquels Polonais et Flamands voyaient l'infériorité des méridionaux.[17]

Il me semble que ceci devait être dit avant de nous engager dans des analyses particulières, pour vastes qu'elles se prétendent ou semblent, notamment dans le temps. Il est bien de savoir quelle voie nous empruntons et pourquoi. Si vous voulez, l'Histoire a ceci de viril qu'elle veut servir. Tant qu'il le faudra, elle a l'objectif de reprendre les équilibres et les intercommunications de façon à rendre possibles ou da-

16. Les charges dans la marine et dans les colonies sont héritées par le fils ou la fille; les patrimoines se transmettent souvent par les femmes. Des exemples d'administratrices: la duchesse de Viseu, veuve de D. Fernando, l'épouse de Duarte Coelho, homme de l'Inde portugaise, donataire de terres au Brésil.

17. Au moment où les engagements portugais en Afrique se combinent avec les arrivages réguliers d'or soudanais, le Polonais Nikolaus von Poppelau, Léon de Rozmithal, de Blatná, et d'autres sont impressionnés par la place faite aux femmes et aux Africains; au XVIe siècle, l' "humaniste" Cleynaerts donne du pays une image tendancieuse qui a fait foi.

vantage ouvertes les "finalités" auxquelles nous rêvons tous et qui nous déterminent.

Avec préméditation, ce sujet n'a pas été enfermé dans une des fausses périodes délimitées par les écoles. En attendant que le roi s'habille, l'Histoire méditerranéenne qui nous intéresse ici va du XIIIe siècle au XXe. Il s'agit du monde moderne, si l'on veut, celui de la montée marchande, du triomphe de la marchandise et de la misogynie. Cette vaste époque a elle encore démontré que "les dieux cachèrent aux mortels le secret d'une vie frugale" et tiré toutes les conséquences de cette condamnation.[18] Espérons que nos collègues spécialistes d'autres époques, anciennes, médiévales, pourront nous entendre et s'aligner avec nous. Les communications présentées justifient cette ambition très mesurée.

Politique comme il se doit, cette histoire des monnaies concerne le crédit fait aux hommes et toutes sortes de règlements. La faiblesse des états,[19] ou leur intérêt même, laisse le premier rôle aux hommes et aux familles. Au coeur de l'économie marchande, nous y sommes, avec les études sur le XIXe siècle. Antoine Marchini (1817-1822), Maria Cristina Chatzioannou (1823-1842), C. C. Spiliotakis (1802-1893) et Haris Kutelakis (fin du siècle) nous parlent d'affaires, de monnaies et de crédit, en Corse, en France et à Livourne, en Asie Mineure, en Grèce et à Trieste, en Méditerranée Orientale, dans la Mer Noire, la Mer Egée et aussi en Méditerranée Occidentale, même au delà, jusqu'à Londres. Le Corse est celui qui traite de la façon la plus vaste des questions monétaires, de paiements et de crédits qui sont pratiquement perçus comme au Moyen âge, bien que précisément l'état français, moderne s'il y en a, soit concerné ou même complice. La contribution de Lilian da Fonseca Salomão, en revanche, se place au niveau des métaux précieux et des monnaies les plus riches. Mais à propos de ce XVIIIe siècle que les rivières brésiliennes envahissent avec leur or, l'historienne brésilienne voudrait exactement savoir davantage sur les raisons qui font

18. Hésiode, *Les travaux et les jours*. Du XIIIe siècle date l'intérêt nouveau pour le vase dont Pandore soulève le couvercle, ou si l'on veut, âges d'or, d'argent et d'airain se suivirent. Celui-ci est notre sujet.

19. Cf. I. Wallerstein, *op.cit.*, p. 348: "*Capitalism is based on the constant absorption of economic loss by political entities, while economic gain is distributed to "private" hands.* (...) *...the economic factors operate within an arena larger than that which any political entity can totally control*".

que la Méditerranée demeure le régulateur monétaire, quel est ce rôle des métaux précieux, quelle est l'utilisation des espèces d'or, qui s'en sert et dans quel sens (ou avec quel profit). C'est ce que nous disent pour les XIIIe, XIVe et XVe siècles, John Day et Alan M. Stahl, à propos de l'empire byzantin et de la Grèce, de Venise et de ses colonies, de la Sardaigne, du Latium, des relations entre les économies "fortes" et les pays dominés. Colonisation et action locale des pièces étrangères et des espèces fiduciaires, flux des métaux précieux, nous montrent les fondements de jeux aussi durables que dominateurs et en même temps appauvrissants du point de vue de l'économie nationale (si l'expression a un sens).

Evidemment, la Méditerranée est le cadre privilégié de cette Histoire qui est la nôtre et qui s'étend et se développe, je répète, du XIIIe siècle au XXe.[20] Nous allons être forcés de présenter l'utilisation de la monnaie par le commerce, dans la création du crédit mais également dans la pratique savante, autant qu'intéressée, des compensations. Tout commence et finit là. Mais il faut encore suivre le commerce des monnaies, le change, les arbitrages, au service du Capital (en lui servant des intérêts); finalement, nous verrons comment les affaires se rendent indépendantes des monnaies qui gardent leur rôle de mobilisation du Capital social (la seule arme de la résistance populaire étant la thésaurisation qui, précisément, juste retour des choses, fait la richesse des parures féminines, et celui-ci est l'unique élément de réponse que nous pouvons offrir à Lilian da Fonseca Salomão, aux questions que pose aujourd'hui l'historien et a déjà faites Goschen).

1. *Les monnaies au service du commerce*

L'historien cherche des explications a posteriori et c'est son tort. Jamais il n'arrive à trouver le motif des actions ou des comportements qu'il enregistre, date et situe géographiquement. C'est pourquoi le tentent les analyses des époques qui précèdent celle qu'il étudie, les recherches sur d'autres sociétés, les travaux poursuivis dans d'autres disciplines: l'anthropologie, la sociologie, la psychologie, que sais-je. En effet, les

20. Ceci corrige en quelque sorte, la citation de la note précédente. En effet, l'institution politique fait des progrès, de l'époque des traités "de Tordesillas" (XVe siècle) à celle des "conférences coloniales anglo-néerlandaises de 1613 et 1615", et par la suite, tout autant que les "facteurs économiques".

spécialistes patentés ne donnent d'autre justification pour la représentation de la richesse par l'or qu' "une attraction sentimentale" pour ce métal dont toutes les langues semblent vouloir évoquer la couleur jaune et la brillance: *chrysos*, *aurum*, *gold*, *gulden*, *zloto*... Parure, fétiche, médecine, l'or accorde toutes les faveurs; à son sujet, les Européens n'ont rien inventé. Quand les Portugais entendent parler d'un souverain asiatique extraordinairement puissant, le Grand-Mogol, les trésors fabuleux entassés à Agra leur inspirent des pages[21] qui montrent combien il est difficile de décrire l'éblouissement.

Pourtant, cette puissance a une faiblesse: l'argent peut la remplacer dans des conditions politiques données (César assoit son pouvoir à Rome sur l'argent ibérique et les Castillans réussissent à employer le métal blanc pour leur politique européenne, les Portugais l'utilisent dans le commerce oriental, et les autres européens les suivront là aussi. Certes, en arrière-plan, l'or détermine ce pouvoir de l'argent. Le commerce se sert de monnaies qui ne sont pas toujours en or, de moyens de paiement et de compensation très divers, parfois, de simples jeux d'écritures.

Les monnaies entrent au service du commerce après que la division du travail ait, précisément, créé des monnaies différentes. Celles qui rétribuent les travailleurs et la production, destinées essentiellement à des paiements quotidiens, sont de petites monnaies; celà ne pouvait pas être autrement.[22] Les paiements importants, qu'ils représentent des transactions considérables ou des ensembles de services, réglés à des termes espacés, exigent des pièces de plus de valeur,[23] utilisées de même pour les paiements à distance.[24] Mais dans ce dernier cas, la confiance,

21. Dans par exemple, Fr. Sebastião Manrique, *Itinerário de las Missiones... (1629-43)*, éd. Roma 1643, qui est resté vingt sept jours à Agra (décembre-janvier 1640-1).

22. Des exemples, dans José Gentil Da Silva, "A propos de Nice: Dépréciation de la monnaie courante et protection des patrimoines (XVIe-XVIIIe siècles)", *Annales de la Faculté des Lettres et Sciences humaines* 37 (1979) 46 et ss.

23. *Ibid.*, p. 56 et s.

24. Cf. par exemple, les papiers réunis dans J. R. McCulloch, éd., *Early English Tracts on Commerce*, London 1856, 1954[3], mais, aussi, en hommage à un grand historien disparu, Raymond de Roover, *Gresham on Foreign Exchange. An Essay on Early English Mercantilism with the Text of Sir Thomas Gresham's Memorandum for the Understanding of the Exchange*, Cambridge, Mass. 1949, en particulier les observations sur le pair et les "*Specie Points*" dans les motivations des flux. Les

le pouvoir, la richesse, permettent d'utiliser un simple ordre. Les compensations de dettes et créances et par la suite, les virements de compte à compte, les mandats de l'état ou d'institutions solides, valent de l'or. Plus modestement et de manière plus courante, la lettre de change ou traite (plus récemment le chèque) ont un pouvoir libératoire du seul fait de porter une signature agréée.

Ce sera plus long de parvenir à faire accepter des billets, la monnaie papier qui représente une valeur d'or et, en principe, est rachetée par l'émetteur. L'histoire ou, plutôt, la chronique, de ces modes de paiement et de ces manifestations de confiance, engage l'ensemble des développements politiques, sociaux et des mentalités ainsi que l'on aime à dire, ou peut-être plus clairement, s'explique par les superstructures qui s'articulent dans une compréhension globale de l'Histoire.

Plus près de nous et davantage expliqué par nos connaissances, le fait de la signature, la *firma*,[25] témoigne de tout un ensemble de ces développements. L'urbanisation des pays européens, avec ses étapes, "italiennes", françaises, néerlandaises, est au centre de ce que la Péninsule "italienne",[26] l'Ile de France avec l'arrière pays champenois et briard,[27] le Brabant et des contrées environnantes,[28] ont représenté dans

fines remarques sur la question en général, vue comme "une histoire de révolutions", portent un intérêt exceptionnel à l'oeuvre de G.- J. Goschen, *The Theory of the Foreign Exchanges*, London 1861, souvent réédité, traduit en France par Léon Say. Cf. notamment le chapitre III, qui explique certaines des réticences de Eliyahu Ashtor, *Les métaux précieux et la balance des payements du Proche-Orient à la Basse Epoque*, Paris 1971, et nos propres analyses, dans José Gentil Da Silva, *Banque et Crédit en Italie au XVIIe siècle*, I, Paris 1969, p. 479 et s., p. 543 et s., p. 627 et s., p. 697 et s. et passim.

25. Des détails dans José Gentil Da Silva, *Stratégie des affaires à Lisbonne*, p. 3 et s.

26. Rappelons Gino Luzzatto, "L'inurbamento delle popolazioni rurali in Italia nei secoli XII-XIII", *Studi di storia e diritto in onore de Enrico Besta*, II, Milan 1938, pp. 183-203, ainsi que Alessandro Lattes, *Il diritto commerciale nella legislazione statutaria delle città italiane*, Milano 1884, et, pour une région clé, Marco Bologna et al., *Artigianato lombardo, 1. Condizioni e sviluppo attraverso i secoli*, Milano 1977.

27. Essentiellement, citons le très beau livre de Guy Fourquin, *Les campagnes de la région parisienne à la fin du Moyen âge du milieu du XIIIe siècle au début du XVIe siècle*, Paris 1964, mais sans pouvoir négliger les travaux de Félix Bourquelot, entre autres, dont Abel Chatelain, "Brie, terre de passage", *Annales, E.S.C.* 2 (1949) 159-66.

28. Cf. toujours, Emile Coornaert, *Un centre industriel d'autrefois. La draperie*

l'histoire du commerce avec la monnaie à son service. De toute évidence, ces mondes s'interpellent. Par les cantons suisses, via Lyon, des liaisons s'établissent en direction du Sud-Ouest et de la Péninsule ibérique, où les réunions marchandes à réalisations monétaires et bancaires, sont relativement tardives (XVe siècle).[29] Via Paris et le bassin de la Seine à destination des îles britanniques, ou vers les Pays-Bas, le Nord est

---

sayetterie d'Hondschoote, XIVe-XVIIe siècles, Paris 1930, ainsi que, par exemple, J. Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation: les vins de France aux anciens Pays-Bas, XIIIe-XVIe siècles*, Paris 1958; F. L. Ganshof, *Etude sur le développement des villes entre Loire et Rhin au Moyen âge*, Paris-Bruxelles 1942, Bruno Kuske, *Köln, der Rhein und das Reinc. Beiträge aus für Jahrzehnten wirtschaftsgeschichtlicher Forschung*, Köln-Graz 1956, F. Vaczy, "La transformation de la technique et de l'organisation de l'industrie textile en Flandre aux XIe-XIIIe siècles", *Studia Historica Academiae Scientiarum Hungaricae* 48 (Budapest 1960), Hermann van der Wee, *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (XIVth - XVIth Centuries)*, The Hague 1963, 3 vol. et Hans van Werveke, "Industrial growth in the Middle ages. The Cloth Industry in Flanders", *The Economic History Review* 2e sér., VI/3 (1954) 237-45, sans insister sur les titres plus récents, mieux connus, dont Robert Duplessis, Martha C. Howell, "Reconsidering the Early Modern Urban Economy: the Cases of Leiden and Lille", *Past & Present* 94 (1982). Nous avons négligé la bibliographie sur les foires de Champagne et Brie, sur lesquelles nous reviendrons.

29. La Péninsule ibérique est méditerranéenne, cf., entre autres, Robert-Henri Bautier, "Les relations entre l'Europe et l'Afrique du Nord et l'équilibre méditerranéen du XIIe au XIVe siècle", *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610)...*, 1953-4 (1955), pp. 399-416, et les travaux de C. E. Dufourcq, "Les activités politiques et économiques des Catalans en Tunisie et en Algérie orientale de 1262 à 1373", *Boletin de la R. Academia de Buenas Letras* XIX (1946) 5-96, ou, "La Couronne d'Aragon et les Hafsides au XIIIe siècle (1229-1301)", *Analecta Sacra Tarraconencia* XXV/2 (1952) 51-93. La variété des monnaies dans les Castilles a été étudiée notamment par Jean Gautier Dalché, "L'histoire monétaire de l'Espagne septentrionale et centrale du XIe au XIIe siècle: Quelques réflexions sur divers problèmes", *Anuario de Estudios Medievales* 6 (1969) 43-95. Mais n'insistons pas sur les arrivées de pièces européennes et africaines, sur le monnayage musulman, étudié notamment par Miquel Barceló. Qu'il suffise ici de faire une rapide allusion aux relations avec l' "Italie" via Lyon et aux activités, entre autres, de Montpellier. Sur le rôle de cette dernière ville, cf. Kathryn Reyerson, "Medieval Silks in Montpellier: The Silk Market ca. 1250-ca. 1350", *The Journal of European Economic History* 11/1 (1982) 117-138. Cf. encore, à propos de Toulouse, J. Goddard, Ph. Wolf, "Un courant commercial à travers la France au début du XVe siècle: de Toulouse aux Pays-Bas", *Revue du Nord* (1950) 29-47, et Ph. Wolf, *Commerce et marchands de Toulouse, (vers 1350, vers 1450)*, Paris 1945.

acquis aux activités de la Méditerranée.[30] Ici, les cités "italiennes" ne sont ni les seules, ni les premières à élargir les échanges avec l'aide des monnaies.

Sans doute, mais la *firma* prend son pouvoir de l'urbanisation, des relations entre villes dont se distinguent des individus; leur signature vaut leur réputation marchande. C'est donc avec l'urbanisation, un autre élément, l'écriture commune,[31] qui par des relations de correspondance fait comparer les marchés, les conjonctions de situations équivalentes ou complémentaires: selon les saisons essentiellement, et donc d'après l'offre et la demande, selon des rythmes aussi que crèent les hommes d'affaires. Ces comparaisons donnent lieu aux arbitrages et déjà, aux spéculations, si l'on veut, pour ne pas tomber dans le double sens pris par certains vocables, aux supputations.

Les manuels de *mercatura*[32] annoncent ces réalités dès le XIIIe siècle, les assurent comme hautement vérifiables au XIVe, avec bien d'autres réalités de notre monde européen qui se veut rassurant. Ces ouvrages éditent les notes des hommes d'affaires réunies à la suite d'une pratique graduellement enrichie, du point de vue géographique, ainsi que quant aux biens et aux usances des différentes villes-marchés, universellement respectées, ce qui est gage de la confiance nécessaire.[33]

Ceci aide à comprendre tout ce qu'il y a désormais de restrictif dans l'ordre nouveau qui est celui du monde occidental après le XIVe

30. Le grand livre de Michel Mollat, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen âge*, Paris 1952, va très au delà de ce que promet son titre. Ajoutoms Jean-François Bergier, éd., *Histoire des Alpes. Perspectives nouvelles. Journées Nationales des Historiens Suisses*, Basel 1979.

31. L'expression nouvelle aussi des langues nationales, que des grammaires établissent graduellement (XVIe siècle).

32. Limitons-nous à citer Armando Sapori, *Le Marchand Italien au Moyen Age. Conférences bibliographie*, Paris 1952, pp. 11-2, en ajoutant Antonia Borlandi, éd., *Il manuale di mercatura di Saminiato de' Ricci*, Genova 1963 et Cesare Ciano, *La "pratica di mercatura" datiniana (secolo XIV)*, Milano 1964. Certes, il n'y a pas que des manuels "italiens", mais les autres sont plus tardifs.

33. Quand au XVIIIe siècle, la banque connait des progrès inédits par des pratiques audacieuses, en Ecosse notamment, la signature de l'homme d'affaires est un élément important de son crédit. Cf. Rondo Cameron et al, *Banking in the Early Stages of Industrialization. A Study in Comparative Economic History*, London 1967, pp. 75-6. La réputation manifeste le respect des échéances, établies par chaque place et pour cela appelées *usanze*.

siècle, grâce à l'humanisme, à l'unification religieuse, à l'émergence des états et à l'appui qu'apportent les textes choisis par les lettrés de la Renaissance. Tout ceci exige un répit, un rappel de faits qui peuvent sembler n'avoir pas grand-chose de commun avec l'utilisation des monnaies.

Particulièrement sévère à l'égard de la gent féminine, l'uniformisation religieuse condamne aussi gravement le Musulman (et oppose aux Occidentaux, les Orientaux,[34] qui toutefois, demeureront des partenaires indispensables; mais n'est-ce pas ainsi des femmes aussi?). Avec encore plus de violence, la minorité de confession juive est isolée, ici et là, convertie de force (encore une fois, tout comme l'union sexuelle doit être sanctionnée par le prêtre; dans tel pays, exactement le Portugal, il n'en est pas ainsi, mais il y manquera également telle et telle superstructure retrouvée ailleurs: notamment il n'y a pas de banques).[35]

Des nations dont l'élite des travailleurs intellectuels et manuels se trouvait être de confession juive se voient très rapidement colonisées, par le droit romain, la pratique des affaires et la religion dirigées de l'extérieur. Tout ceci doit se concilier avec les données nouvelles de l'expérience faite dans les découvertes. Aussi le Portugal gardera-t-il une part de ces hommes de confession juive, convertis, les Nouveaux-Chrétiens. Par leurs pratiques moins étriquées, ils conserveront à ce

34. Cf. les études réunies dans *L'Histoire à Nice. Actes du Colloque international "Les relations économiques et culturelles entre l'Occident et l'Orient", Nice-Antibes, 6-9 Novembre 1980*, Nice 1983, en particulier le tome II, sur "Relations marchandes et cadre culturel du VIIème siècle au XVème. Nouvelles relations et nouveaux antagonismes, l'Occident héritier de l'Orient et son aggresseur: de l'antagonisme politique à l'antagonisme doctrinal".

35. Georges Duby, *Le Chevalier, la Femme et le Prêtre. Le mariage dans la France féodale*, Paris 1981, a ouvert récemment le dossier du sacrement du mariage (mais cf., du même, "Notes brèves sur le fait féminin au XIIe siècle", dans Evelyne Sullerot, *Le fait féminin*, Paris 1978). Le changement s'impose en même temps que le gallicanisme. Au Portugal et dans le Sud-Ouest européen, il est moins contraignant. Cf. José Gentil Da Silva, "A propos des femmes et du mariage dans le Sud-Ouest européen...", *op.cit.*, ainsi, pour le XVIIIe siècle, du même ,"A situaçõo feminina em Portugal na segunda metade do século XVIII", *Revista de História das Ideias* (1982) 143-166. Le tribunal du *Santo Ofício* (*inquisição*) s'attaque dès 1547 à la famille juive (d'ailleurs déjà la cible de la législation portugaise depuis le XVe siècle), faute de pouvoir imposer la famille chrétienne. Par ailleurs, ce pays riche de métaux précieux subit l'influence marchande et financière "italienne", mais ne connaît pas de banques.

royaume une part considérable dans les affaires mondiales;[36] d'ailleurs, nous savons peu de choses de leur collaboration avec leurs anciens coreligionnaires expatriés. Quoiqu'il en soit, un va-et-vient constant de ces gens qui quittent et regagnent leur pays, témoigne cependant de l'identité de leurs pratiques moins monétaristes, au contraire de ce que l'on ne pense[37] et qui s'opposent à celles des "Italiens"[38] davantage tournées vers les placements que les investissements et la création de richesses, tout aussi bien que, plus tard, résistent à celles des Britanniques et les devancent parfois.[39] Nettement dans ce pays, le "problème

36. Cf. encore José Gentil da Silva, *Stratégie des affaires...*, passim. Ce que nous voulons rendre évident est l'élaboration d'un ordre nouveau, qui se veut sécurisant pour la majorité, mais suit des modèles étrangers et va se trouver dans ce pays en opposition avec les moeurs et les tendances profondes d'une population aussi individualiste que tolérante, cosmopolite mais venant d'exprimer avec force son sentiment national, habituée malgré des époques d'inflation, à l'abondance de l'or.

37. A l'excés, on a considéré Juifs tous les hommes d'affaires portugais. En réalité parmi ceux qui s'expatrient, certains, des premiers même à s'établir à Amsterdam, ne se sont jamais convertis au judaïsme. Cf. H. P. Salomon, *Os primeiros portugueses de Amesterdão. Documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, 1595-1606. Introdução, leitura e cartas genealógicas*, Braga 1983 (extrait de *Caminiana*, vol. VIII).

38. Cf. José Gentil Da Silva, *Stratégie des affaires...*, p. 198 et s. Graduellement, d'ailleurs "sur le fonds de l'oisiveté et de l'atonie croissantes du patriciat vénitien", les Juifs, d'origine portugaise pour la plupart, dominaient le commerce levantin. Cf. Léon Poliakov, *Les banchieri juifs et le Saint-Siège du XIIIe au XVIIe siècle*, Paris 1965, p. 237. Vers la fin du XVIIe siècle, les Marranes sont les maîtres à Livourne. *Ibid.*, p. 279. Les schémas de Benjamin Nelson, opposent le "*Universal Otherhood*" des temps modernes, au "*Tribal Brotherhood*", de l'antiquité. "L'éthique moderne ne distingue pas entre les opérateurs économiques suivant leur religion". La communauté de Venise collabore avec des financiers chrétiens tout aussi bien qu'avec les communautés juives de Londres, Amsterdam et Hambourg, au XVIIIe siècle. L'esprit de ces communautés est auto-gestionnaire, ou il le semble, parce que l'on n'en sait pas trop de choses. Cf. cependant, Daniel Levi de Barrios, *Triumphe del Govierno Popular ou la Casa de Iacob*, Amsterdam 1683.

39. Cf. à ce propos José Gentil Da Silva, "Le modèle étranger dominant et le freinage d'une pensée nationale portugaise au XIXe siècle", *Utopie et socialisme au Portugal au XIXe siècle. Actes du Colloque, Paris, 10-13 Janvier 1979*, Paris 1982, pp. 101-19. Au XIXe siècle, Solano Constâncio (1777-1846), "boursier" du gouvernement portugais en Grande-Bretagne (Edinburgh), est le traducteur en français de Ricardo, Malthus et Godwin, qu'il critique, de même qu'il critique Jean-Baptiste Say. En interprétant l'après-guerre dans la perspective de l'histoire portugaise, il montre qu'au contraire de ce que craignait Malthus, les hommes manqueraient:

monétaire" annonce les grands moments d'appropriation des moyens de production et d'appauvrissement du travail, au XIVe siècle, au XVIIe et au XIXe.[40]

Nous sommes davantage au coeur de l'Histoire que de la vie marchande; c'est bien qu'il en soit ainsi. On voit la complexité de ce fait tout simple, l'utilisation marchande des monnaies. Les relations entre questions monétaires et Histoire européenne en appellent à l'étude globale de celle-ci. Et nous pourrions poursuivre, ajouter encore que beaucoup des Portugais de confession juive, faute d'avoir pu créer un état palestinien ou méditerranéen, parce que telle n'était certainement pas leur principale finalité, s'établirent dans la Péninsule "italienne", dans l'Empire ottoman, ainsi que dans les pays capitalistes du Nord.[41] Mais nous reviendrons sur leur sort et leur rôle dans le commerce et l'utilisation des monnaies, ainsi que dans le commerce de l'argent, question particulièrement équivoque.

Beaucoup plus clair est l'usage qui va être fait, dès le XVe siècle, de la *firma* et de la lettre de change, synthèse d'ordres et résultats d'analyses dont font état les correspondances marchandes. La lettre de change est, en effet, un ordre de paiement, certes, mais elle est plus que ça. Celui qui tire une traite, qui la signe, prend en échange de l'argent. Parfois il s'agit d'un simple paiement, mais ce n'est pas la règle. Cet argent représente dans la plupart des cas une avance; disons qu'il sert toujours dans ce sens en ajoutant un avoir utilisable jusqu'à l'échéance de la traite. Celle-ci est pratiquement toujours aussi renouvelable, donne

en tant que consommateurs, là où ils auraient dû travailler, produire; faute d'emploi, déracinés, petits cultivateurs appauvris partant à l'appel de l'extérieur, des Amériques, où, il le prévoit, il faut et faudra encore des hommes. Cf. Maria Leonor Machado de Sousa, *Solano Constâncio: Portugal e o mundo nos primeiros decénios do séc. XIX*, Lisboa 1979.

40. L'historiographie bourgeoise du XIXe siècle a condamné les hommes qui, au début de la période étudiée, par exemple le prince Henri le Navigateur, le premier duc de Bragança, et au XIXe, comme José Acúrsio das Neves, ont tenté de protéger l'économie nationale et la production. Cf. à propos du "problème monétaire portugais" à l'aube de la Dictature, José Gentil Da Silva, "O 'problema monetário português' na compreensão de Portugal contemporâneo: entre a penúria e a especulação", *Análise Social*, 1982, pp. 977-993.

41. Cf. à ce propos, José Gentil Da Silva, "Les Juifs portugais entre Lisbonne et Venise: Une autre vision de la Méditerranée et de l'économie, XVIe-XVIIIe siècles", *Gli Ebrei e Venezia (secoli XIV-XVIII)*, sous presse.

l'occasion d'effectuer d'autres tirages, d'autres avances. Le rechange qui ferme l'affaire, est plutôt rare dans la pratique marchande. Qu'il se réalise dans le sens géographique contraire à celui de la première traite, cela aussi est l'exception, à moins qu'il ne soit question d'une suite de changes et rechanges.[42] Mais dans ce cas, il peut se passer de la création de traites. Très tôt, dès le XVe siècle, ces "continuations de changes" se pratiquent "*sine litteras*".[43] Le crédit est donc le premier résultat de la lettre de change (en plus sans doute de l'éventuel paiement, qui a lieu surtout s'il ne s'agit pas d'un tireur qui fait du commerce, mais par exemple d'un voyageur ayant besoin de fonds dans les lieux où il se déplace).

Qui dit crédit, dit investissements. Malheureusement, dans les très riches archives des Ruiz Embito de Medina del Campo, par exemple, ont été étudiées les correspondances avec l'étranger et jamais, ou de façon fragmentaire, celles que ces marchands-banquiers très prudents, adressent aux villes hispaniques, productrices, industrielles et consommatrices aussi de biens étrangers ou provenant d'autres régions de la Péninsule. De ces frères, nous savons que leur commerce international commence avec les ventes de leurs propres vins, comme c'était la règle.[44] Celui qui s'est installé à Séville ne sut pas cacher suffisamment ses exportations frauduleuses d'or et a dû s'enfuir en France. La suite aussi, son commerce à Nantes et les relations avec Simon,[45] demeuré en Castille, nous la connaissons, ainsi que la part que ce dernier a réussi à prendre dans certains emprunts royaux, les *asientos* de Philippe II.[46] Mais nous ignorons tout de leur action dans les provinces castillanes, à Tolède, à Ségovie et ailleurs, s'ils vendaient la camelote

42. L'ouvrage essentiel à ce propos demeure Raymond de Roover, *L'évolution de la lettre de change. XIVe-XVIIIe siècle*, Paris 1953.

43. Cf. Raymond de Roover, "Cambium ad Venetias: contribution to the history of foreign exchange", *Studi in onore di Armando Sapori*, I, pp. 629-48.

44. D'après Manuel Basas Fernandes, *Testamento y bienes del mercader burgalés Vitores Ruiz Embito, hermano de Simon*, Burgos (s.d.), vins et installations vinicoles comptent pour 60% de l'actif (et pour 2% du passif). Cf. aussi J.- E. Casariego, *El marqués de Sargadellos. Los comienzos del industrialismo capitalista en España*, Oviedo 1950, pp. 51-2, sur l'importance du commerce des eaux de vie.

45. En plus de l'ouvrage cité, Henri Lapeyre, *Une famille de marchands*, cf. Jean Tanguy, *Le commerce de Nantes au milieu du XVIe siècle*, Paris 1956.

46. Cf. essentiellement, Henri Lapeyre, *Simon Ruiz et les Asientos de Philippe II*, Paris 1953.

française ou les tissus fabriqués en Bretagne avec les laines castillanes, s'ils achetaient et quoi, si tout simplement, ils draînaient vers les villes où étaient prises les décisions politiques et financières, Valladolid et Medina del Campo, puis Madrid, l'or et l'argent qui quittaient Séville et étaient assez largement repartis un peu partout dans la Péninsule.[47]

Comment le faisaient-ils? Dans quelle mesure animaient-ils ainsi le commerce intérieur castillan? Les activités d'autres hommes d'affaires, burgalais ceux-là, sont également connues en relation à l'étranger: exportations de matières premières et importations de produits fabriqués, avec création de traites à l'excès et la faillite au bout du parcours.[48] Mais les Ruiz n'ont-ils pas fini eux-aussi par la faillite, leurs affaires davantage orientées par le commerce de l'argent que par l'utilisation des métaux précieux américains au service de l'économie espagnole?

En général, nous connaissons toujours assez mal les effets de ces métaux sur l'économie et, surtout, la vie en Europe. Le volume même des arrivées d'or et d'argent est incertain, bien que des corrections récentes aient beaucoup changé l'image d'ensemble.[49] Ce n'est certes pas le ralentissement de ces arrivées qui a cassé l'optimisme de façade du "beau XVIe siècle". La révision nécessaire de l'Histoire européenne après la Renaissance ou, mieux, après la soi-disant "révolution commerciale" du XIIIe siècle'[50] doit aller dans le sens de ces remarques

47. Cf. José Gentil Da Silva, *En Espagne, développement économique, subsistance, déclin*, Paris 1965, p. 59 et s.: "Métaux précieux au départ de Séville" (1570-1571).

48. L'exemple étudié par Manuel Basas Fernandez, "La quiebra del Banco Aragón-Aguilar de Burgos en 1557", *Revista de Derecho Mercantil* 82 (1961) 349-79.

49. Cf. Michel Morineau, "Des Métaux précieux américains au XVIIIe siècle et de leur influence", *Precious Metals in the Age of Expansion. Papers of the XIVth International Congress of the Historical Sciences*, ed. Hermann Kellenbenz, *Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte* 2 (1981) 252.

50. Cf. Raymond de Roover, "The commercial revolution of the Thirteenth Century", *Bulletin of the Business History Society* XVI (1942) 34-9, réimpr. dans *Entreprise and Secular Change. Readings in economic History*, Londres 1953, pp. 80-5. C'est à ce propos qu'il faudrait rappeler la bibliographie sur les foires de Champagne et Brie, non pas sur l'activité même des foires, mais la situation générale de ces pays et les hommes d'affaires qui les fréquentent, notamment R. H. Bautier, "Les registres des foires de Champagne", *Bulletin philologique et historique (jusqu'en 1610)...*, 1942-3 (1945), pp. 157-88, les études de Félix Borquelot, "Fragments de comptes du XIIIe siècle", *Bibliothèque de l'Ecole des Chartes*, 5e sér. tome IV, *Etudes sur les foires de Champagne, sur la nature, l'étendue et les règles du commerce qui*

répétées sur la convergence des éléments politiques et des développements économiques.

L'appropriation des moyens de production marqua le XIVe siècle, reprit de plus belle vers le milieu du XVIe. C'est une sorte de digestion du métal jaune arrivé en Europe. Les monnaies et le crédit cessent chaque fois d'avoir le rôle qui avait été le leur dans les trafics; les centres de production se déplacent, gagnent des villes nouvelles, dans des provinces auparavant secondaires d'un point de vue global de l'Histoire européenne. Des freinages résultent de ces déplacements, avec des tensions et des soulèvements ou une sorte de dégraissage de la force de travail.[51] Celle-ci ne gagne plus les anciennes villes industrielles, exactement parce que la dépréciation monétaire, la perte de pouvoir d'achat des monnaies courantes était devenue insupportable (au XVIe siècle, comme au XIVe), mais encore faute des satisfactions politiques que les travailleurs, les producteurs, les populations en somme, se virent refuser.

La réaction patronale, ou seigneuriale, au XIIIe siècle, dans les pays méditerranéens, avait culminé en Toscane et l'écrasement des Ciompi en signale l'apogée. Mais quoique de manières diverses, Venise (*falimento del "governo largo"*), Gênes (retour de "*illorum de Grimaldo, de Flisco, de Spinula, de Auria*") fermèrent aussi la voie de la démocratie. Au XVIe siècle, ces pays vécurent de pâles réflets des luttes de classes européennes, décisives de la Norvège à la Hongrie. Ici seulement et dans les pays dalmates, se manifestèrent encore des velléités paysannes et citadines. Le reste fut épisodique. Le brigandage prendrait le relais; la révolution cédait le pas à la subversion.[52]

---

s'y faisait aux XIIe, XIIIe et XIVe siècles, Paris 1865-6, *Histoire de Provins*, Provins 1839-40, 2 vol., etc. Cf. à ce propos, *Banque et crédit...*, II, bibliographie.

51. Il n'est pas question de citer ici une vaste bibliographie qui se renouvelle sur les soulèvements (encore révolutionnaires), mais nous ne devons pas étudier les monnaies et le commerce sans tenir compte des conséquences sociales et politiques. Cf. José Gentil Da Silva, "Les mouvements populaires de révolte comme témoignage sur la paupérisation aux XVIe et XVIIe siècles", *Mélanges de l'Ecole française de Rome* 88/1 (1976) 297-318, version italienne, dans: *Incontri meridionali* (Messina) 4 (1977) 18-34.

52. Cf. Jean Delumeau, *Vie économique et sociale de Rome dans la seconde moitié du XVIe siècle*, Paris 1959, 2 vol., ce grand livre où l'on trouve l'urbanisation, le divorce avec le travail, la prostitution, le banditisme, en même temps que la hausse de l'or, la multiplication des "monnaies de mixture", à l'époque des "métaux américains".

Ailleurs, à Valence et dans les comunidades de Castille, l'appel à l'Empereur Charles-Quint qui se trouvait être le roi Charles Ier de Castille, exprima la dernière protestation au nom de la production nationale condamnée, qui se trouve employer en majorité une main d'oeuvre féminine. Aussi le dernier chef qui prolonge le soulèvement des *comuneros* de Tolède est-ce une femme qu'aident les femmes, *doña* Maria Pacheco qui n'est pas que la veuve éplorée.[53]

Comment l'or et l'argent des Amériques auraient donc relancé ces productions? Ces métaux sont engloutis dans le commerce oriental ou, graduellement, dans les usages somptuaires, et thésaurisés. Les paysans qui ne peuvent acheter ni terres ni bétail, offrent à leurs femmes, des bijoux et des chaînes d'or, placement patrimonial.[54] C'est le commerce de luxe, orfèvrerie, tissus filés d'or, et d'argent, qui anime (et à la fois endette) les provinces, à l'exception de celles, d'Angleterre, dont la paysannerie produit davantage sur ses terres et nourrit ceux des travailleurs du même pays qui ont imposé le salariat pour créer des fabrications et des tissus nouveaux. Les provinces britanniques réussissent ainsi au XVIIe siècle, ce dont les Castilles n'avaient pas voulu au XVIe et qui n'avait pas été permis aux provinces "italiennes".

Dans les Balkans, l'aide des immigrants juifs s'ajoute aux initiatives qu'un interdit passager fait aux marchands occidentaux, avait sans

53. Cf. Joseph Perez, *La révolution des "communidades" de Castille (1520-1521)*, Bordeaux 1970, p. 365, J. Maldonado, *La revolución comunera...*, éd. Valentina Fernandez Vargas, Madrid 1975, p. 220 et 224, ainsi que José Gentil Da Silva, "La Femme en Espagne...", *op.cit.*

54. D'après par exemple, Luciano Ribeiro, "Uma descrição de Entre o Douro e Minho por mestre António", *Boletim Cultural. Câmara Municipal de Porto* 22 (1959) 457, document de ca. 1512. La Couronne appuie cet état d'esprit avec des lois et mesures diverses. A l'extrême oriental de l'Europe, les comportements sont semblables, cf. Magdalena Bartpiewicz, "Remarques sur la consommation d'articles de luxe en Pologne au cours des XVIe et XVIIe siècles", *Studia historiae oeconomicae*, Torun 12 (1978) 67-85 et Irena Rembowska, *La corporation des orfèvres de Gdansk depuis le XVIe jusqu'à la fin du XVIIIe siecle* (en polonais, résumé en français), Gdansk 1971. A l'époque de l'or brésilien, le Pe Agostinho Rebelo da Costa, *Descrição... do Porto (1788)*, Porto 1945², évalue à 30 millions de *cruzados* la valeur de l'or que possèdent les femmes (les patrimoines) de sa ville. Dans telle paroisse, cela fait deux ou trois arrobes (d'environ 15 kilogrammes). La ville elle même garde plus de 450 kg. Sur la véritable chasse aux pièces d'or et d'argent dans les états de l'Eglise vers la fin du XVIIe siècle, cf. José Gentil Da Silva, "I fattori monetari nella storia del capitalismo", *op.cit.*, p. 457.

doute facilitées.[55] L'inéxorable exploitation de la force de travail des *comune in territorio ad economia agricola* que le XVIIe siècle avait accentuée dans les provinces "italiennes" avait en quelque sorte épargné pour un temps, les producteurs et les travailleurs bulgares, serbes et grecs. D'où la reprise économique d'Athènes[56] et ces entreprises que les aléas mêmes des guerres et des reconquêtes favorisent, par exemple celles des gens de Čiprovec.[57]

Quoi toutefois, mieux que les auberges, les *inns* britanniques,[58] les *tabernae*[59] polonaises et les "cafés" allemands,[60] plus tard, témoigne d'une reprise qui vient du monde du travail? Là se discutent les nouvelles et se débattent les idées, se consomment les alcools nouveaux (de grains dont précisément la distillation vient en Pologne, de la Méditerranée africaine),[61] là les soldats échangent leurs belles pièces,[62]

55. Cf. José Gentil Da Silva, "L'histoire économique et sociale de l'empire ottoman et de la Méditerranée", *Bulletin de l'A.I.E.S.E.E.*, 1974, pp. 195-219 (version grecque dans *Ἡ οἰκονομικὴ δομὴ τῶν βαλκανικῶν χωρῶν*, ed. Sp. Asdrachas, Athènes 1979, pp. 349-66).

56. Cf. Dimitris N. Karidis, "Town development in the Balkans, 15th-19th Centuries: The case of Athens", *Etudes balkaniques* 2 (1982) 48-57.

57. Cf. Zadravo Pljakov, "Contribution à l'histoire du commerce bulgare aux XVe-XVIe s.", *Revue bulgare d'Histoire* 1 (1980) 88-102, Karel Telbizov, "Liste des chartes de privilège octroyées aux XVIIe-XIXe siècles aux compagnies commerciales de Bulgares de Čiprovec dans la principauté de Roumanie, en Transylvanie et au Banat", *Etudes balkaniques* 4 (1976) 64-78, et Ekatérina Vetchéva, "Les associations commerciales des habitants de Dubrovnik dans les terres bulgares durant les XVe-XVIIe siècles (structure et organisation)', *Etudes balkaniques* (1979) 173-86. La "rente fiscale" comme stimulant de la commercialisation, d'après Spyros Asdrachas, "Fiscalité et monétarisation dans les économies villageoises balkaniques (XVe-XVIe s.)", *L'argent et la circulation des capitaux dans les pays méditerranéens (XVIe-XXe s.), Actes des journées d'études, Bendor, 3-5 Mai 1979*, Nice 1981, pp. 113-9.

58. Cf. Alan Everitt, *Changes in the Provinces: The Seventeenth Century*, Leicester 1969.

59. Cf. Bodhan Baranowski, "Les recherches sur l'histoire de la gastronomie en Pologne et les problèmes principaux", *Studia historicae oeconomicae* 1977 (1978) 53-66.

60. Cf. H. J. Jacob, *Biografia del caffé*, trad. d'Aldo Oberdorfer, Milano 1936.

61. D'après B. Baranowski, *op.cit.*, p. 58; elle serait arrivée en Pologne au XVIe siècle.

62. Cf. H. J. Grimmelhausen, *La Vagabonde Courage* (1670), éd. M. Coleville, Paris 1963, pp. 65, 84, 119 et 149, sur les pièces d'or qu'en Italie elle gagnait pour les envoyer "mettre en dépôt" à Prague.

et ce sont les femmes de rien, tenancières de ces établissements de plus en plus populaires, qui exhibent les joyaux les plus beaux, les plus voyants, tentation pour les mauvais garçons.[63]

C'est ce commerce de consommation populaire, y compris de produits coloniaux, qu'animent les métaux précieux après leur tour du monde. Consommations pauvres, certes, ce thé qui fait passer le pain, nourriture exclusive des ouvriers anglais, le café presque aussitôt remplacé par la chicorée. Tous ces progrès marchands se font dans l'ombre, sont signe du dénuement des travailleurs, mais aussi de la force irrésistible du marché intérieur.[64]

A y voir de plus près, ce marché extrêmement modeste, ces consommations payantes, insistent sur le choix du salariat, évoqué précisément à propos des Anglais. Sans doute, les "gens du marché"[65] ont forcément été d'abord les travailleurs, "nombreux" et "non cultivés", c'est-à-dire, immigrants, pratiquement exclus de l'économie, de la culture et de la vie sociale. Mais le Nouveau Monde a apporté à l'Europe plus que les masses d'or et d'argent, il lui a donné des moyens nouveaux de se nourrir qui n'ont guère enrichi les spéculateurs: le maïs, les haricots et la pomme de terre (si mal reçue dans certaines contrées balkaniques).[66] Les hommes se sont déterminés sans l'aide de l'Amérique, de son or, de son argent, de ses plantes. Hommes et femmes ont continué à gagner les villes pour travailler, d'autres villes, ou pour d'autres monnaies. Cela leur arrive d'avoir à décider à la place des seigneurs et de l'état, y compris en ce qui concerne les utilisations les plus modestes de moyens de paiement, leur création même.

A l'extrême, le témoignage que nous apporte H. Kutelakis pour le

63. Ce n'est pas chose tardive l'interdiction faite aux "servantes, nourrices et propriétaires de débits de boisson, de porter des soies, des fourrures précieuses, des sayons plissés ou des bijoux" (1535), mais après les "*calades*" du premier quart du XVIIe siècle, restrictions et amendes se font plus sévères. Cf. M. Bartkiewicz, *op.cit.*, p. 83 et s.

64. Sur la nourriture des ouvriers anglais incapables d'acheter de la bière, cf. J. Morton Eden, *The State of the Poor* (1797) et J. Burnett, in T. T. C. Barker éd., *Our changing fare, 220 Years of British Food habits*, London 1966, cité par J.- J. Hémardinquer, éd., *Pour une Histoire de l'alimentation*, Paris 1970, pp. 286-7.

65. Cf. O. Trafali, *Thessalonique au XIVe siècle*, Paris 1912, pp. 15, 16, 19 et 22.

66. A ce propos, cf. Traian Stoianovich, "Le maïs dans les Balkans", in J.- J. Hémardinquer éd., *Pour une histoire de l'alimentation*, Paris 1970, pp. 272-3.

XIXe siècle finissant,[67] porte sur une île dont les deux seuls villages prétendent s'ignorer et n'ont que de rares relations avec l'extérieur. Très en marge de l'Empire ottoman, Tilos a son histoire qui n'est pas simple; un des villages est chez lui, l'autre étant considéré presque étranger, mais se trouvant près du port par lequel se font les contacts avec les autres îles et le continent. Les habitants émigrent facilement vers l'Asie Mineure. Le modèle étranger en vient avec quelque argent. Cependant l'Empire qui se meurt offre un piètre modèle en cette fin de siècle. En particulier, sa monnaie fond; le numéraire manque.[68] L'établissement religieux principal de l'île assume une fonction cambiale et émettrice de monnaie, qui est agréée par les deux villages.

Ceci qui n'est pas exceptionnel, dure jusqu'à la fin de l'empire ottoman. Voilà à la fois, un exemple de réaction populaire et d'improvisation devant les carences de l'état. Mais, de même, il faut y voir encore un signe des capacités politiques et monétaires des populations, dans des conditions particulièrement peu favorables, si ce n'est la possibilité du travail à l'extérieur et quelques exportations, surtout d'amandes.

C'est de cette perspective qu'il convient de considérer l'intervention de l'état, dans ce qu'elle a de plus brutal, en dissuadant de travailler, de produire et de participer à la vie politique.[69] Ce qui peut étonner est que l'effet de cet effort de dissuasion, continuellement renouvelé, ait été si lent à se manifester, tant les "systèmes d'équilibre", tels que

---

67. "Un modo singolare di relazioni commerciali a Tilo nel 19° secolo".

68. La dépréciation de la monnaie courante n'est pas inconnue dans le monde ottoman et islamique, loin de là. Cf. par exemple, Halil Sahillioglu, "The Role of International Monetary and Metal Movements in Ottoman Monetary History 1300-1750", in John F. Richards, éd., *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*, Durham, North Carolina, 1983, pp. 269-304; des nuances dans José Gentil Da Silva, "L'histoire économique et sociale...", *op.cit.*, pp. 206-7; sur le crédit et ses instruments, cf. Richard Grasshoff, *Le Droit de change des Arabes*, Paris 1911, et, par exemple, G. H. Bousquet, "Un curieux instrument de crédit chez les mystiques musulmans au XIIIe siècle de l'hégire", *Revue d'économie politique* 6 (1965) 1215-6.

69. L'épopée du peuple sicilien, entre les velléités des *cives*, aussi "mobiles" que la "noblesse", et la surveillance de la maison d'Aragon, finira dans une "culture extensive coloniale" de la canne à sucre que concurrenceront les îles atlantiques, et la "traite" du blé, commerce typiquement dépendant. Cf. Henri Bresc, *Economie et société en Sicile, 1300-1450*, Thèse, Paris 1982 (sous presse).

les définit John Day,[70] se sont succédés et ont repris leur action de dépouillement des salariés ainsi que de tous les travailleurs et producteurs. Ici, connivences entre notables et état,[71] là, mobilité des noblesses,[72] remettent en selle ces "systèmes d'équilibre".

Les exemples sont à notre disposition. Au XIIIe siècle, dans l'Empire byzantin,[73] il existe des monnaies en or, en argent et en bronze. Ce sont les ingrédients du "change vertical" qui peuvent assurer sa permanence. Ils peuvent être renforcés. Alan M. Stahl raconte comment la conquête du pays fait table rase, impose sa petite circulation en argent, signe d'une tendance à insérer le jeu monétaire plus profondément dans l'économie. Dans ces territoires occupés, la situation est claire: les pièces "de valeur" n'apparaissent que dans les "transactions importantes" ou sont thésaurisées. Autrement dit, il s'agit de cette sorte de monnaies fantômes[74] qui servent à déprécier les monnaies courantes, n'existent que pour celà, récupérer la valeur de la production. A quoi serviraient-elles d'autre, ces grosses pièces sur le marché des achats populaires ou dans les paiements du travail? Certes, on en trouve dans les ports principaux. Mais laissons pour le moment, le commerce des monnaies.

Laissons aux receveurs des impôts[75] leurs tracas pour échanger les *grossi* d'argent contre des espèces en or. Suivons plutôt le triomphe de ces *grossi* qui contenant quelque argent gagnent la Serbie et la Bulgarie, avant qu'un nouveau "système d'équilibre" ne les remplace pour d'autres pièces plus pauvres (les *soldini*, en 1332), en les faisant aussitôt disparaître, et tout d'abord, des trésors (mais pourquoi conserver de mauvaises pièces qui fondues, font gagner sur le métal?). Le jeu continue quelle que soit la monnaie; on est bien loin des ducats en or avec ces *soldini* qui seront encore affaiblis.

Tout ceci, remarquons-le, n'est pas que de l'histoire coloniale. Au

70. "Colonialisme monétaire en Méditerranée au Moyen Age".

71. D'après une autre grande thèse, Jean-Pierre Bardet, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles. Les mutations d'un espace social*, Paris 1983, 2 vol.

72. Cf. Henri Bresc, *op.cit.*, p. 2291 et s.

73. Alan M. Stahl, "Venetian coinage in Medieval Greece".

74. L'expression bien connue de Carlo Maria Cipolla, *Money, Prices, and Civilization in the Mediterranean World. Fifth to Seventeenth Century*, New Jersey 1956, p. 38 et s.

75. D'après Alan M. Stahl, *op.cit.*

départ il y a la large expérience vénitienne, partie de l'utilisation de la *lira pavese* et de la monnaie de Vérone (jusqu'en 1185 environ), poursuivie avec la création des *libras denarios venecianos*, dominantes jusqu'à l'apparition du ducat d'or au XIIIe siècle (1284) ce *zecchino* qui ne cessa depuis de faire rêver.[76] Nous devons le rappeler parce que l'Histoire économique, sociale et politique de la République s'exprime ainsi et manifeste le souci constant de la stabilité contractuelle malgré ces nouvelles superstructures. Au milieu du XIIIe siècle (époque du pouvoir populaire à Gênes et des luttes violentes à Venise), dans cette dernière, la *piccolo* se déprécie confronté au *grosso* qui "court le monde par sa bonté",[77] mais est déjà rare. A partir de 1331-2, le *mezzanino* et le *soldino* le nourrissent. En apparence, l'or et l'argent manquent. Le *soldino*, monnaie des marchés dépendants, put donc être affaibli (en 1396).

Certes, malgré quelques résistances,[78] la colonie n'est pas en mesure de s'opposer aux décisions des occupants. Tout au plus peut-elle ralentir son effort de production. Parce que le système marche, la pièce dominante gagne encore au delà de la Grèce et de l'Albanie, jusqu'à la Serbie et la Turquie, en se dépréciant toujours en relation à l'or, dont les pièces demeurent *ruspide*, souvenir et mesure qui fait passer la richesse à ses détenteurs. Le *tornesello* avait ajouté une source de revenus. L'expérience sert toujours, en "Italie" même, alors que Venise n'est plus la maîtresse des colonies grecques. Une parenthèse heureuse s'ouvre, répit qui ne dure guère mais suffit pour que de nouvelles productions se manifestent, des entreprises, des marchands s'activent, à l'abri des spéculations monétaires des hommes d'affaires occidentaux épaulés par leurs états.

Ces mêmes pratiques, John Day[79] nous les montre avec force, dans les paiements du travail, l'utilisation d'une monnaie surévaluée allant de pair avec la stabilisation des prix des denrées de consommation courante (XIVe siècle). Ce sort fait aux populations dominées n'est pas de

76. Sur ses dernières aventures, cf. Ugo Tucci, "Les émissions monétaires de Venise et les mouvements internationaux de l'or", *Revue historique* 260/1 (1978) 91-122.

77. Cf. José Gentil Da Silva, "La politique monétaire à Venise. Motifs techniques et motifs économiques", *Studi Veneziani* XI (1969) 57-74.

78. D'après Alan M. Stahl, *op.cit.*

79. Cf. John Day, "Colonialisme monétaire...", *op.cit.*

l'Histoire médiévale. Au risque de nous éloigner de la Méditerranée un bref instant, mais parce que nous aurons à en reparler à son propos, voyons ce qui se passe au Brésil, au XVIIIe siècle. Il s'agit encore d'une colonie solidement tenue par la Couronne portugaise. Rappelons, en passant, qu'en pleine euphorie de la production de l'or, des "billets" sont utilisés à Rio de Janeiro pour payer des farines de production nationale.[80] Les monnaies d'or de la Métropole et les pièces d'argent espagnoles en circulation, sont rares, n'apparaissent que dans une ou deux villes avant que l'or ne provoque, avec ces "innovations", des paiements de toute sorte (le roi du Portugal tirant d'ailleurs bénéfice de la faible circulation d'or et d'argent). Par la suite, une monnaie "provinciale" en cuivre est créée, l'or devant gagner l'Europe. Le commerce intérieur n'en a que faire; quelques trousseaux peut-être s'enrichissent.[81]

Dans ce contexte étriqué, l'or n'a été trouvé, du moins officiellement,[82] que quand la Couronne l'a exigé: le souverain encourage les recherches en 1674, de premiers résultats lui parviennent en 1680. Sans revenir sur les chiffres qui nous ont été présentés par Lilian da Fonseca Salomão, remarquons uniquement que de 1701 à 1780, dans les rivières du Brésil, a été prise la moitié de la quantité totale de l'or produite dans le monde. Pourquoi faire? Pas certainement pour servir le commerce ou l'industrie, interdite en Amérique portugaise.[83]

Il est vrai que si l'intervention des Britanniques dans le commerce extérieur portugais a beaucoup intéressé les historiens qui l'ont peut-être surévaluée, nous connaissons mal celle des marchands portugais et "italiens" ou autres.[84] Toutefois, à ce propos, nous retrouvons les

---

80. Selon le gouverneur de São Paulo, dans une lettre datée de Santos, 23 Avril 1745, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Tomo especial*, IV, 1957, n° 1545, p. 162.

81. Dans l'ensemble, cf. J. Pandiá Calógeras, *A política monetária do Brasil*, trad. du français (1910), São Paulo, 1960, qui indique que l'or sert en particulier, à payer les rançons exigées par les pirates qui parfois attaquent les régions côtières.

82. Cf. Lilian da Fonseca Salomão, "L'or du Brésil et le rôle de régulateur monétaire du monde méditerranéen, XVIIIe siècle".

83. Par une lettre patente (*alvará*) du 5 Janvier 1785, il a été interdit de fabriquer des broderies d'or et d'argent, des soieries, des tissus de coton, lin ou laine, à l'exception de cotonnades grossières. Autrement, d'après ce texte, la population manquerait aux mines et le commerce extérieur se trouverait appauvri.

84. Toujours d'après Lilian da Fonseca Salomão, *op.cit.*

"relations de comptes"[85] dont, malheureusement, les rapports de correspondance ont été moins étudiés pour le XVIIIe siècle que pour le XVIe. Il est indispensable que des papiers de cette époque soient édités, étudiés, afin que nous sortions de la seule et stérile discussion de séries de chiffres de production d'or qui sont de toute évidence faux.[86]

Voici cependant, que des "Portugais" de confession juive surgissent, par exemple ce Benjamin Mendes da Costa, né à Paris, établi à Amsterdam de 1700 à 1724, puis à Londres. Exilé de son pays, il négocie précisément avec des "Italiens" étroitement associés à des Portugais,[87] dont Francisco Pinheiro, brave et lourdaud marchand de Lisbonne, un des très rares dont les papiers ont été édités.[88] Il fait davantage penser aux Ruiz de Medina del Campo qu'à ses compatriotes Nouveaux-Chrétiens du XVIe siècle. L'or nonobstant, est une préoccupation constante dans ses lettres, mais qu'en fait-il?

Il faut beaucoup de finesse à l'historien pour retrouver vaguement évoqués dans ces correspondances ou des études particulières, les réseaux dominants en Méditerranée, à Venise, à Livourne, dans l'Empire ottoman tout aussi bien que dans le Nord.[89] Il s'agit naturellement, d' "Italiens", de Juifs autrefois portugais et qui ne dédaignent certainement pas les relations avec les gens d'affaires d'autres confessions, à Londres, à Amsterdam et à Hambourg, à Cadix et à Lisbonne aussi, tant il est vrai que la religion n'a rien à voir avec les affaires. Ajoutons leurs correspondances avec l'archipel des Açores, l'un des axes de ces liaisons marchandes entre le Brésil des rivières aurifères et l'Europe du Nord,[90] ce Nord qui trafique avec Livourne, le port-franc toscan devenu une sorte de fief des Juifs "portugais" après les aventures anglaises,

85. L'expression a été heureusement employée par Antoine Marchini, "Un marchand-banquier corse entre Paris, Beaucaire et l'Italie, 1817-1822".

86. D'après Virgílio Noya Pinto, *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*, São Paulo 1979, cité par Lilian da Fonseca Salomão.

87. Encore selon Lilian da Fonseca Salomão, *op.cit.*

88. Cf. Luís Lisanti, éd., *Negócios coloniais (uma correspondência comercial do século XVIII)*, São Paulo 1973, 5 vol.

89. Dans Lilian da Fonseca Salomão, *op.cit.*

90. D'après Maria Olímpia da Rocha Gil, "A rede de negócios nos Açores no século XVII. Elementos para o seu estudo", *Colóquio international "Os Açores e o Atlântico", séculos XIV-XVII, Angra do Heroismo, 8-12 Août 1983* (sous presse).

avec Venise,[91] qui de toujours, s'intéresse à l'extrême Sud de la Péninsule "italienne" autant qu'au Levant et aux Balkans.[92]

Le commerce suit son petit train, or du Brésil ou pas. A l'époque où l'Europe s'industrialise et se prépare à la conquête de l'ensemble des marchés mondiaux (tout en perdant les Amériques, au profit des Etats du Nord de ce continent), voici en Méditerranée, des pays qui gagnent bien plus difficilement que les colonies américaines, leur indépendance. Dans ces pays, les individus et les familles autant que les communautés, peuvent sembler seuls. Mais ne sont pas seuls, eux aussi, ces Juifs d'origine portugaise, tellement à l'aise en dehors d'un cadre national, fidèles à leur esprit démocratique et, probablement, autogestionnaire?[93]

D'excellents dossiers nouveaux enrichissent notre connaissance des forces qui déterminent ces agents dont l'action converge et pas seulement en obéissance aux intérêts qu'éveillent les trafics dominants, en une époque de transition. En quittant Smyrne (Izmir) pour l'île de Syros (Syra), au coeur des Cyclades, la famille Gerussi[94] participe à l'animation de l'armement naval, des manufactures et du commerce, à partir de la commercialisation de la production agricole. L'étude de Maria Cristina Chatzioannou montre ces activités en direction de Trieste, de l'Europe Centrale et du Nord, en conséquence. Entreprise familiale s'occupant en particulier de l'exportation de produits agricoles, certes, au demeurant relativement isolée, malgré quelques alliances, celle des Gerussi garde sa liberté d'entreprendre les stratégies les plus intéressantes à court terme, tout en ménageant ses chances dans le long terme.

En effet, l'esprit marchand qui invite à connaître les marchés s'accompagne de spéculations. La diversité des produits négociés

---

91. Cf. Léon Poliakov, *Les banchieri juifs et le Saint-Siège du XIIIe au XVIIe s.*, cité par Lilian da Fonseca Salomão.

92. Cf. José Gentil Da Silva, "Trafics du Nord, marchés du 'Mezzogiorno', finances génoises: recherches et documents sur la conjoncture à la fin du XVIe s.", *Revue du Nord* 162 (1959) 129-52 et, du même, "Les Juifs portugais...", *op.cit.*

93. Cf. Traian Stoianovich, "Conquering Balkan Orthodox Merchant", *Journal of Economic History*, 1960, pp. 234-313, et Spyros I. Asdrachas, "Problems of Economic History of the Period of Ottoman Domination in Greece", *Journal of The Hellenic Diaspora* (1979) 5-37.

94. D'après Maria Cristina Chatzioannou, "Sull'attività commerciale nel Mediterraneo Orientale nella prima mettà dell' 800. Un esempio: La Casa Commerciale Gerussi".

semblerait l'aspect le plus fragile d'activités de ces entreprises, disposant presque exclusivement de capitaux propres; mais est-ce ainsi? Ceci pourrait expliquer la tentation de la terre, réponse aussi à l'avenir de trafics inégaux. Mais à la fin, l'époque ouverte à toutes les innovations, porte ces spéculateurs en herbe à s'intéresser aux assurances (1856) et à la banque (1864). Le commerce international semble plein de promesses. Les Balkans s'ouvrent à l'Autriche, mais déjà tentent d'avoir recours à la compréhension et à l'aide française, aussi sympathique que réticente.[95] Les questions monétaires et du change restent assez dans l'ombre et pourtant, quelles compensations ont lieu entre les producteurs et ces exportateurs? A ce propos, la banque française ne semble pas de taille pour forcer ces portes ouvertes largement aux Austro-hongrois et aus "Italiens".

De Trieste viennent en Grèce et ailleurs, les fabrications "autrichiennes", y compris les plus modestes,[96] dont certaines sont la transformation des matières premières exportées. Les pièces de monnaie circulent entre Smyrne, Syros et Trieste, davantage à destination de cette place, pour payer des fabrications demandées par la modernisation, l'occidentalisation de la société, sinon pour les faire fructifier mieux qu'en Grèce où elles auraient été acquises grâce à des prêts à intérêt ou comme solde, précisément, de compensations léonines. Quoiqu'il en soit, la place de l'or et de l'argent est davantage dans le pays industrialisé, exportateur de son travail, que dans ces contrées dont le marché intérieur se débat pour exister.[97] Mais nous voudrions plus de détails. Il semblerait que, encore plus qu'aux XVIe et XVIIe siècles, nous soyons loin de la spécialisation de négociants ou de banquiers. Ces gens cherchent leur voie, quel commerce faire avec leur argent, ou même, où et comment l'employer. L'avenir grec est riche de promesses, lui aussi.[98]

95. Ceci a été étudié par Moktar Mahmoudi, *Les états balkaniques ottomans en marche vers l'indépendance et l'intervention française (fin du XIXe s.)*, Thèse, Nice 1983.

96. Toujours d'après Maria Cristina Chatzioannou, *op.cit.*

97. Cf. Nicolaj Todorov, *La ville balkanique aux XVe-XIXe siècles. Développement socio-économique et démographique*, Bucarest 1980, et S. B. Thomadakis, "On the development of commercial credit in a traditional economy: effects of bank penetration", *L'argent et la circulation des capitaux*, *op.cit.*, pp. 179-89.

98. Cf. Christos Hatziiossif, *La colonie grecque en Egypte, 1833-1856*, Thèse,

Ces mêmes exportations de produits agricoles grecs ont valu à une autre famille, les Iatros,[99] une place dans le commerce international qui se traduit par un rôle important dans la vie politique et, aussi, dans l'industrialisation du pays. Les vastes horizons de ces hommes d'affaires s'étendent de la Mer Noire à Malte, Tunis, Trieste, Venise, Ancône, Livourne, Marseille, et jusqu'à Londres. A ces correspondants acheteurs s'ajoute un réseau de vendeurs dans leur pays et en Crète. La famille se chargeait des transports des produits et de leur assurance, et travaillait exclusivement avec des fonds propres. Les comptes avec les correspondants étaient réglés par compensation. Certes, il eut été intéressant de suivre les dates, les périodes ou les autres raisons qui commandent ces compensations et leurs propres mécanismes. Mais ceci revient davantage au commerce de l'argent qu'à l'utilisation de celui-ci dans le commerce.

Quoiqu'il en soit, les Iatros se démarquent. Leur réputation due à leur prudence autant qu'à leur savoir-faire y a certainement aidé. Du moins depuis 1837, des équipements et des techniciens viennent d' "Italie". C'est une autre histoire qui s'ouvre en attendant l'activation d'un système national grec de crédit et de banque. L'étude de C. C. Spiliotakis touche à beaucoup d'aspects des derniers temps du capitalisme marchand et confirme les tendances majeures de son action internationale, en particulier de la préférence accordée toujours aux bonnes pièces d'or et d'argent. Nous y revenons toujours.

Ne voyons-nous pas Michael Iatros prêter et accumuler les intérêts,[100] puis acheter des terres qui en font un des producteurs des marchandises qu'il exporte lui-même? Dans quelles conditions se font ses acquisitions? Quel avantage du point de vue monétaire, représentent-elles, pourquoi donc avoir tendance à ne plus spéculer sur les compensations locales? A une époque où le marché intérieur commande davantage le commerce extérieur (ou le subit), l'or et l'argent manquent-ils tant dans le pays? Cela pousserait encore à l'activation d'établissements nationaux de crédit. Ou bien quelles compensations plus subtiles s'offrent aux Iatros, si proches du pouvoir?

Paris 1980, en particulier, p. 425 et s., ainsi que G. Dertilis, "La conjoncture économique au Levant et le comportement des capitaux de la diaspora hellénique, 1869-1873", *L'argent et la circulation des capitaux*, *op.cit.*, pp. 191-9.

99. Cf. C. C. Spiliotakis, "The concentration of Greek import and export trade during the first 3/4 of the 19th Century amongst few and large trading houses".

100. Cf. Maria Cristina Chatzioannou, *op.cit.*

Ces exemples répètent des initiatives d'hommes sans l'appui d'un état, qui ne jouent pas à l'ombre de ces républiques et de ces princes dont l'exploitation coloniale avait fait un sort spécial aux spéculations monétaires (et à la mobilité de la terre),[101] du XIIIe au XVe siècles, puis du XVIIe au XVIIIe, dans l'exploitation et l'appropriation des richesses en pays conquis. Mais qu'apporte-t-il de nouveau l'état au XIXe siècle?

Le Corse Gregory que nous présente Antoine Marchini[102] est un marchand-banquier vieux style, à l'époque de la seconde restauration. Actif dans son île, il se déplace à ces anciennes foires de Beaucaire qui depuis le XIVe siècle draînent vers Paris les bonnes pièces venant de partout dans le royaume (plutôt de l'actuel hexagone français).[103] Les lettres expédiées pour une centaine d'endroits et quatre centaines de correspondants durant six ans, donnent la mesure de son dynamisme. Elles font apparaître en tête (qui douterait), Paris (312 lettres), Livourne (168), Marseille (145), Lyon (111) et c'est mon XVIe, mon XVIIe siècle. Mais il écrit aussi à d'autres villes continentales: Toulon (48), Bédarideux (40) et de l'étranger: Rome (29), Gênes (27), Florence (11), Milan (9) et Pise (6), la Toscane étant donc fortement sollicitée.

Cependant un tiers de ces missives adressées aux correspondants les plus importants, concerne l'île où sont davantage contactées: Corte (143) avant Ajaccio (125), Calvi (80), Sartène (58), Bonifacio (33), Bastia (16), l'Ile Rousse (10), Vico (10), Calenzana (7), Ortiporio (5) et Saint-Florent (5), le Nord aussi bien que le Sud, les cités côtières autant que celles de l'intérieur. Les gens les plus cités sont marseillais (un Corse, Figarelle, 100), mais l'ensemble des Parisiens les dépasse largement (Grappin, 87, Méjean, 33, et Gibain, 32). Des interlocuteurs d'Ajaccio (Delacroix, 51) et de Corte (Vannucci, 27) l'emportent sur les insulaires, soulignant l'égalité entre l'intérieur et les ports. Cette activité épistolaire nous ravit.

D'abord il est plaisant de constater au XIXe siècle, cette présence corse dans les relations d'affaires qui combinent ce que nous savons

101. Cf. Henri Bresc, *op.cit.*, pp. 1028 et s., 2070 et s., 2291 et s.

102. Dans la communication, "Un marchand-banquier corse...", déjà citée.

103. Cf. les dictionnaires de commerce, et José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, pp. 469, 488, 715-6, 718.

des XVIe et XVIIe siècles, avec des réalités nouvelles. La participation au développement du marché national est indiquée par la concentration des correspondances avec le Sud du continent et la part relativement importante prise par l'île, comparée à celle de la Péninsule "italienne" et du continent (en nombre de lettres expédiées tout au moins).

La primauté de Paris étant indéniable, marque la prééminence des banquiers de la capitale sur les marchands-banquiers provinciaux, prééminence qui s'accentue lentement. Ce que signifie cette prééminence apparaît dans le renouvellement des contacts, des spéculations, sur les différences des prix, sur les approvisionnements et les paiements, avec tout ce que l'état manifeste de carences. Gregory demeure un de ces rabateurs qui de toujours (depuis le XIVe siècle) sont au service de la concentration des affaires, du pouvoir et des monnaies à Paris.

Les "gens du marché", producteurs, salariés, immigrants, sont la cible des états, dans l'usage que ceux-ci font des monnaies courantes. Les hommes d'affaires et les marchands qui ont à souffrir aussi de la rudesse des procédés, se défendent en jouant sur les différents marchés, les conjonctures et les superstructures politiques et culturelles, y compris les standards de consommation. Une part de leurs efforts, de leurs entreprises s'usent dans ces jeux dont ils tirent quand même profit en y ajoutant d'autres superstructures. Mais pour combien de temps? Mobilité verticale et transformation des stratégies visibles dans l'étude de ces individus, de ces familles, de ces correspondances et de ces motivations, quoique significatives, laissent dans l'ombre les tendances majeures que commande la préservation des patrimoines, dans un monde terriblement instable. Celle-ci est la caractéristique de la civilisation occidentale qui explique en partie, tout au moins, ses aspects répressifs et son agressivité.

La répétition des pratiques est une réussite, le renouvellement des "systèmes d'équilibre" aussi aide à la centralisation du pouvoir par la mobilisation du Capital social, plus qu'il n'assure le rendement et la poursuite des activités productives. A la question de savoir si cette mobilité forcenée est dans l'ensemble positive ou négative, seuls les résultats politiques, avec les éventuelles réactions provoquées donnent une réponse (sans qu'elles soient nécessairement révolutionnaires).

Ceci dit, avons-nous le droit, est-il au moins prudent, de charrier tous ces exemples que séparent des siècles et des milliers de kilomètres? Tout compte fait, nous considérons un monde fini, qui se survit. Mais

n'est-ce pas ce qui explique l'instabilité, les superstructures nouvelles, incessamment rajoutées, notre Histoire en somme?

Il n'est donc pas sans intérêt de voir ce qui tient (et tiendra probablement) dans la très "longue durée". Encore faut-il s'entendre sur ce concept.[104] Les réactions nouvelles ou, plutôt, les nouvelles réactions qui se dessinent peuvent sembler imprévisibles. Mais il y en a eu, y compris à propos de l'utilisation des monnaies par le commerce, soit-il très modeste.

Une civilisation monétaire qui a multiplié les structures (en recopiant souvent un même modèle) parvient à dominer le monde au XIXe siècle (cela fait six siècles d'efforts dans ce sens). Puis il a fallu tout recommencer. Mais peut-être que les raisons de cet apparent échec final: la dégradation du système monétaire mondial, la presque inviabilité des échanges internationaux, le refus de la misogynie et le discrédit des valeurs (y compris révolutionnaires) s'explique mieux par ce à quoi les superstructures ont abouti. Pour mieux saisir notre sujet, il nous faut voir au commerce des monnaies, dans le cadre de notre sujet qui n'est pas le meilleur souhaitable, mais pose bien des questions.

2. *Le commerce des monnaies*

Au coeur de la vie marchande, le commerce a créé des superstructures d'initiative princière ou seigneuriale, d'autres étant dues aux marchands-banquiers eux mêmes. La supériorité est indéniable des foires de "*Bisenzone*" (ainsi appelées parce que les premières réunions ont eu lieu à Besançon) dont l'organisation est due aux marchands-banquiers génois, sur Lyon, création royale. Encore est-il vrai que d'une part, il y avait la banque la plus sophistiquée et de l'autre les agents de la Couronne avec les éternels problèmes financiers liés en partie à l'affirmation face aux autres nations.[105]

De toute manière, ces superstructures appuient celles que la vie politique et sociale, les conditions religieuses et, en somme, la peur,

104. Cf. par exemple, José Gentil Da Silva,' 'I fattori monetari nella storia del capitalismo", *op.cit.*, p. 447 et s., ainsi que, du même, "L'Histoire: une biologie de l'événement politique", *op.cit.*, pp. 854-72.

105. Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit*..., I, p. 345 et s. et II, les courbes.

imposèrent en Occident. Ainsi que John Day l'a écrit et nous l'avons répété, des "situations d'équilibre" comprennent du point de vue monétaire, les moyens d'exproprier la valeur produite quotidiennement. Cette tâche contraignante est exécutée par la coexistance de monnaies différentes, indispensables, en or, en argent et en alliage pauvre ou purement en cuivre. Cette forme de leur utilisation a été désignée par "change vertical",[106] c'est-à-dire le transfert aux monnaies dominantes de la valeur du travail et de la production que représentent les monnaies courantes. Le schéma très simple comprend, en principe, des monnaies dont le métal est appelé précieux et les autres, plus ou moins fiduciaires.

Parmi ces pièces il peut y en avoir de différentes provenances. Dans toutes les villes, grandes et petites, il y a des Hôtels de Monnaie, dont la production circule partout.[107] Dans des circonstances politiques données, de véritables guerres monétaires opposent, par Hôtels de Monnaie interposés, des souverains qui s'en servent comme d'une arme politique autant qu'économique.[108] Ceci ajoute à la violence du "change vertical", mais n'est pas indispensable.

Indispensables, les petites monnaies, nous avons vu qu'elles le sont pour le paiement des salaires et des petites transactions, courantes, et il a été également dit que des espèces de plus grande valeur se justifient par les échanges plus importants, par le dédommagement des agents princiers et le règlement de services éminents. Les très grosses pièces n'ont pratiquement d'autre emploi que les liquidations entre états ou les échanges à longue distance. Certes, dans un pays comme le Portugal, exemple probablement entre autres, la circulation de l'or semble évidente tout le long de l'histoire (y compris, aux XIIIe et XIVe siècles, des morceaux de pièces), mais le marché intérieur doit se servir aussi de billon ou, au mieux d'argent, et il est rachitique.[109]

106. *Ibid.*, pp. 12-3 et passim, d'après l'index.

107. Selon, certes, les époques et les pays, pour l'existence des Hôtels de Monnaie. Leur prolifération se justifie ou non; la circulation désordonnée des monnaies est un fait. Faut-il rappeler Carlo M. Cipolla, Etienne Fournial et tant d'autres, y compris à propos de l'époque moderne? Dans *Banque et crédit*, II, la bibliographie est importante.

108. Cf. notamment, John Day, "Colonialisme monétaire...", *op.cit.*

109. Cf. par exemple, José Gentil Da Silva, "O problema monetário português", *op.cit.*, et, du même, "L'autoconsommation au Portugal, XIVe-XXe s.", *Annales, E.S.C.* 2 (1969) 250-88.

Quant aux compensations internationales, seuls les réseaux marchands les assurent, sans qu'il existe entre les états des arrangements particuliers ayant ou pouvant assumer ces fonctions. La banque elle même est demeurée jusqu'au XIXe siècle ou au XXe encore, réservée à des liquidations locales, provinciales ou nationales. C'est parce que l'Europe devenait banquier du monde que de tels arrangements ont été nécessaires.[110]

Il faut commencer par la banque, cette sorte de mise au point sur le commerce des monnaies et des métaux précieux. Déjà pour mobiliser le Capital, *casane*[111] et autres banques locales parfois destinées à venir en aide aux nécessiteux, ont donné la primeur à la Méditerranée.[112] Mais le commerce de l'argent était l'affaire des cambistes, des marchands à qui se sont accolés des gens de tout poil, marchands-banquiers qui vivent de spéculations, de crédit, d'inventions ou "chimères" (on ne disait pas escroc, mais les définitions s'équivalent).[113] Les *Monti* ne prennent de l'importance qu'au XVe siècle (comme tant de choses, pourrions-nous dire). Comme tant de choses, en effet, le concile de Trente les met en coupe réglée, sous contrôle épiscopal, ce qui provoque

110. Cf. Herbert Feis, *Europe the World's Banker, 1870-1914. An account of European foreign investment and the connections of world finance with diplomacy before World War I*, New York 1965². Une synthèse dans Paul Einzig, *The History of Foreign Exchange*, London 1962; sur la préparation de la situation actuelle, cf. par exemple, W. M. Scammell, *International Monetary Policy*, London 1964².

111. Cf. notamment, Vital Chomel, "Communautés rurales et 'casane' lombardes en Dauphiné (1346). Contribution au problème de l'endettement dans les sociétés paysannes du Sud-Est de la France au Bas Moyen Age", *Bulletin philologique et historique (jusqu'en 1610)...*, 1951-2 (1953) 225-247; Edoardo Durando, "Casane e prestatori di denaro in Pinerolo nei secoli XIII e XIV", *Bibliotéca della Società di Storia subalpina* I (1899) 243-70; Anna Maria Patrone, *Le Casane astigiane in Savoia*, Torino 1959.

112. Cf. Aboutt Payson Usher, *The Early History of Deposit Banking in Mediterranean Europe*, I, Cambridge, Mass. 1943, Danielle Ciry, *A la recherche des traditions bancaires de l'Occident méditerranéen*, Montréal 1965, Roberto S. Lopez, *La prima crisis della banca di Genova, 1250-1259*, Milano 1956, et Giuseppi Garrani, *Il carattere bancario e l'evoluzione strutturale dei primegenii Monti di Pietà*, Milano 1957.

113. A propos, par exemple, de Daniel Van der Meulen, anversois établi à Leyden (en 1598): "l'on tient cet homme d'Anvers pour un mauvais garçon, mais... l'on veut se servir de luy". Il innovait; c'est rare qu'un homme d'affaires soit accusé "d'inventions" ou comportements chimériques, mais cela signifiait sa condamnation.

des réactions, notamment à Milan.[114] Les relations entre l'action princière ou royale, et les activités des cambistes et autres marchands de monnaies et métaux précieux, n'ont jamais été simples, ces techniciens acceptant mal les exigences et les règlementations officielles. Au XVIe siècle quoique les états aient plus que jamais eu recours aux gens d'affaires, et peut-être pour celà même, ces derniers ont spéculé et créé des superstructures nouvelles de spéculation finalement très sages et rassurantes. Mais parallèlement, se développaient les établissements bancaires. Occupons-nous d'eux d'abord.

Les villes (encore l'urbanisation) font concurrence aux marchands-banquiers avec leur propres instituts de crédit et de dépôt.[115] La sécurité s'étend à la circulation des *fede di credito* et autres papiers. Le chemin est certes long, à travers les expériences suédoises, puis françaises dues à l'Ecossais Law, pour parvenir au papier monnaie. Mais, graduellement, le crédit à la consommation, les dépôts et les virements servent le public, ajoutent de nouvelles armes à l'arsenal destiné à contrôler la circulation et mobiliser l'épargne. Cette sécurité renforcée accompagne le freinage des activités urbaines, apparaît dès le XVe siècle dans les cités dont justement les entreprises productives se trouvent en perte de vitesse: Barcelone (et c'est le succès),[116] Valence (qui attire à elle les mauvaises pièces sardes),[117] Gênes aussi qui a tout essayé, Trapani, Majorque, Saragosse, puis Palerme et Messine, Gérone, Vich, Lérida.[118] Progressivement, des banques urbaines gagneront en force à Venise, Rome, Milan, Naples qui multiplie les essais, enfin les canards boîteux

114. Cf. *Archivi storici delle Aziende di Credito*, éd. Gino Barberi, Roma 1956, 2 vol.

115. *Ibid.*, ainsi que par exemple, Henry Lapeyre, *La Taula de Cambi (en la vida economica de Valencia a mediados del Reinado de Felipe II)*, Valencia 1982.

116. D'après Abott Payson Usher, *op.cit.*

117. Cf. John Day, "Colonialisme monétaire...", *op.cit.*, ainsi que Salvador Carrera Zacarès, *La primitiva Taula de Cambis de Valencia*, Valencia 1950.

118. Cf. *Archivi storici...*, ainsi que Henri Lapeyre, "La Taula de canvis dans le cadre de l'Histoire générale de la Banque", *Primer Congreso de Historia del Pais Valenciano*, I, Valencia 1973, p. 175-86 et, par ailleurs, Carmelo Trasselli, *Note per la storia dei banchi in Sicilia nel XIV s.*, Palermo 1958, du même, *Note per la storia dei banchi in Sicilia nel XV s.*, Palermo 1959 et 1968, et Jacques Heers, *Gênes au XVe s. Activité et problèmes sociaux*, Paris 1961, p. 91 et s.

tous font un sort à la banque.[119] Le cadre urbain a pourtant préparé celui, national, de la banque, comme du pouvoir.

Que leur apprentissage ait été utile ou non, là n'est pas la question. L'histoire de la banque est bel et bien celle de la concentration du pouvoir qui mène aux états nationaux. Ils ne voudront rien apprendre de Gênes qui pouvait tout leur enseigner. Les Piémontais (en 1637), les Napolitains (1728), les Espagnols au temps de Ensenada (1747) ignorent pratiquement tout ce qui a été fait à Gênes et à Venise, à Lyon et à Séville. Amsterdam regarde du côté de Rialto,[120] les Anglais (Sir Balthazar Gerbier) s'interéssent aux paiements de Lyon,[121] mais leurs objectifs et leurs moyens, leur situation ne sont pas les mêmes.

Finalement, l'exemple à suivre semblerait être celui d'Amsterdam, Delft et Rotterdam, où l'argent accepte d'être faiblement rémunéré. Les taux d'intérêt demeurent bas malgré les emballements dus à des spéculations et des périodes d'une nérvosité extrême sur les marchés.[122] Les Espagnols font étudier les réalisations de ces villes, ainsi que d'Hambourg, Copenhague et de la Suède.[123] Pour rien. Très différentes

---

119. Cf. Ugo Tucci, "Il Banco della Piazza di Rialto, première banque publique vénitienne", *L'argent et la circulation des capitaux*, *op.cit.*, pp. 155-69, Giulio Mandich, *La pacte de ricorsa et le marché italien des changes au XVIIe siècle*, Paris 1953, Gino Luzzato, "Les Banques publiques de Venise (XVIe-XVII siècles)", in J. G. Van Dillen, *History of the Principal Public Banks*, The Hague 1934, Amedeo Soresina, *Il Banco Giro di Venezia*, Venezia 1889, Jean Delumeau, *Vie économique et sociale...*, II, p. 845 et s., *Archivi storici...*, Alberto Cova, *Il Banco di S. Ambrogio nell'economia milanese dei secoli XVII e XVIII*, Milano 1972, Carlo Di Somma, *Il Banco di Santo Spirito dalle origini al 1664*, Napoli 1960, Riccardo Filangieri, *I banchi di Napoli dalle origini alla costituzione del Banco delle Due Sicilie, 1539-1808*, Napoli, et les études d'Alfonso Silvestri (1950-1953) et Luigi di Rosa (1955 etc.) dans *Bollettino dell'Archivio storico del Banco di Napoli.*

120. Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, pp. 725-8, notes 115 et 125.

121. D'après A. Andréadès, *Essai sur la fondation et l'histoire de la Banque d'Angleterre, 1694-1844*, Paris 1901, p. 21-2.

122. Cf. J. Van Dillen, "The Bank of Amsterdam...", in *History of the Principal Public Banks*, *op.cit.*, pp. 95-101, Sidney Homer, *A History of Interest Rates. 2000 BC to the Present*, New Jersey 1963, pp. 131, 177, et par ailleurs, Kristof Glamann, *Dutch-Asiatic trade, 1620-1740*, Copenhagen 1958, pp. 73, 79, 99 et passim, à propos des spéculations et de la concurrence.

123. D'après Earl J. Hamilton, "Plans for a National Bank in Spain, 1701-1783", *The Journal of Political Economy* 4 (1949) 315-36.

des leurs, les institutions néerlandaises faites de l'administration des intérêts des Provinces fédérées, aident à préserver le Capital et, du coup, à le mobiliser pour de bien folles aventures.[124] C'est, surtout techniquement, l'exemple génois qui vient à l'esprit, avec en plus, ces élans oubliés par la cité ligure depuis des siècles. Projets et tentatives, de banques foncières, de sociétés d'investissements dans le commerce extérieur,[125] ne parviennent cependant pas à faire au Royaume-Uni ce que seul l'état réussira. Les exigences de la guerre[126] font une institution nationale de l'utilisation du crédit public que pratiquaient les *country banks*,[127] en se servant des rentrées fiscales. Ainsi naquit la Banque d'Angleterre. En somme, c'est bien la centralisation du pouvoir, qui a rendu nationale la centralisation du Capital pratiquée depuis le XVe siècle.

Il fallait ce raccourci pour que prennent un sens les détails sur les superstructures grâce auxquelles les marchands-banquiers tiraient parti de la centralisation du Capital. Certes, nous avons quelque scrupule à revenir sur des questions qui semblent tabou, dont nous avons parlé souvent et qui ne sont pas aussi difficiles. Au risque de nous répéter, reprenons dans l'ordre, les ingrédients, ou les mécanismes, agencés pour la centralisation du Capital, afin de bien comprendre le commerce des monnaies, puis les agissements des hommes d'affaires et les moments de

---

124. Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit*..., I, p. 723, note 90, la Compagnie des Indes Orientales centralise les fonds des compagnies groupées dans les "Chambres" provinciales, cf. Violet Barbour, *Capitalism in Amsterdam in the 17th Century*, Ann Arbour, 1963, pp. 77, 130.

125. Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit*..., I, p. 727, et pour l'ensemble, J. Keith Horsefield, *British Monetary Experiments,1650-1700*, London 1960, p. 93 et s.

126. Cf. John Clapman, *Bank of England. A History, 1694-1914*, Cambridge 1944, 2 vol.: "*Had the country not been at war in 1694, the government would hardly have been proposed to lend it money*". Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit*..., I, p. 729.

127. Essentiellement, d'après L. S. Pressnell, "Public Monies and the Development of English Banking", *The Economic History Review*, 2e sér., V/3 (1952) 378-99, et, du même, *Country Banking in the Industrial Revolution*, Oxford 1956, qui commence à être lu, même cité. Cf. encore, J. Keith Horsefield, *British Monetary Experiments*..., p. 114 et s. Pour une vue d'ensemble, cf. George Chandler, *Four Centuries of Banking as illustrated by the Bankers, Customers and Staff associated with the constituted banks of Martins Bank Limited*, I, London 1964, et Albert Feavearyear, *The Pound Sterling. A History of English Money*, revu par E. Victor Morgan, Oxford 1963[2]. Pour les étapes juridiques des conditions techniques, cf. J. M. Holden, *The History of Negotiable Instruments in English Law*, London 1955.

tension qui font chercher des métaux précieux, c'est-à-dire, les trouver, en apporter des masses sans que nous voyons bien pourquoi, sauf si l'on nous dit qu'il en fallait pour faire la guerre.

Nous venons de dire pour la nième fois que la sorte de hiérarchie des monnaies vient de leur utilisation: pour les plus légères, rétribution indispensable à la reproduction de la force de travail; pour les intermédiaires, épargne; pour les plus fortes, *ruspide* (à fleur de coin), thésaurisation et échanges internationaux importants. Les premières qui doivent être employées quotidiennement, représentent une valeur à venir,[128] celle de la production future, ce qui permet de les discuter, de les déprécier au jour le jour. Ceci n'est pas une théorie tardive, imaginée en fin de parcours pour justifier ce qui se fait; la pratique a été telle en Occident depuis que ces systèmes d'équilibre monétaire ont existé.

Du coup, la valeur de la production réalisée, évaluée selon la production à venir, passe des petites monnaies, fiduciaires ou semi-fiduciaires (?) aux autres, présentes, ou uniquement existantes, certitude et menace de pouvoir, qui ne courent qu'un risque, celui d'arriver aussi sur le marché et perdre un peu de leur brillance, d'être également discutées. Aussi l'or ne circule-t-il que rarement, l'argent le remplace (pour peu que les conditions politiques le permettent en assurant le système).[129] Pour le remplacement de ces "bonnes" pièces, afin de les

128. Celle-ci est l'explication tardive de Böhm-Bawerk. Cf. N. Boukharine, *L'économie politique du rentier. Critique de l'économie marginaliste*, trad. française, Paris 1967, p. 155 et s. Avant, le change vertical fut aidé par la violence: "Par exemple, un marquis, un prince ou pseudo-prince, recueille une certaine quantité de menue monnaie provenant d'usuriers et obtenue par le moyen de tailles et exactions. Il fond le tout en une masse que l'on appelle vulgairement lingot, l'envoie à une foire, par l'entremise des marchands et des changeurs. Il en tirera ainsi profit et multipliera la somme". D'après G. Lefèvre, *Le traité 'De usura', de Robert de Courçon. Texte et tradution précédés d'une introduction*, Travaux et mémoires de l'Université de Lille, tome X, Mémoire n° 30, Lille 1902, p. 432. Cf. par ailleurs, Karl Marx, *Capital*, éd. Sociales, Paris, VII, liv. III, ch. XXV, XXII, XXVI; VIII, liv. III, ch. LI. Pour la discussion historique, cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, p. 399 et s.

129. Sur les "causes politiques" des mouvements de métal précieux, cf. A. Dieudonné, *Manuel de numismatique française*, II. *Les monnaies royales françaises depuis Hugues Capet jusqu'à la Révolution*, Paris 1916, p. 32. Des détails dans José Gentil da Silva, *Banque et crédit...*, I, pp. 627 et s., 702-3, et passim. Sur l'état "libéral", cf. du même, "La monnaie: note sur le champ et les agents de son usage",

protéger, on appauvrit sans cesse la monnaie qui sert d'étalon, c'est-à-dire que des espèces contenant toujours moins d'argent suffisent pour continuer l'expropriation de la valeur produite. Nous avons vérifié ceci dans nos dossiers méditerranéens.

Il y a des sortes de risques, ponctuant cette transmutation de la valeur, des moyens de paiement quelconques à l'or ou à l'argent ou à ce qui semble de l'argent et est seulement argenté. Ces risques se manifestent dans des seuils qu'il ne faut pas dépasser. Lesquels? La réponse n'est pas simple. A ce point de la synthèse, il nous faut considérer d'autres éléments de l'information historique. C'est non seulement la centralisation et la concentration du pouvoir qui sont en cause. A ce propos des seuils d'exploitation du change vertical, il faut rappeler les destins des cités industrielles, les déplacements de la production, qui témoignent des comportements des travailleurs et des producteurs autant que des stratégies du Capital.

Les migrations commencent à peine à être étudiées de manière intelligente. Elles expliquent l'effondrement de Venise, qui cesse d'attirer les immigrants,[130] les époques médiocres qu'ont connues les Pays-Bas méridionaux dont la force de travail déguerpit vers le Nord,[131] le dynamisme des cités provinciales anglaises et, au dessus de toutes, de la ville de Londres.[132] A regarder de plus près, les tableaux qu'il y a long-

---

L'argent et la circulation des capitaux, *op.cit.*, pp. 83-110. Sur l'*augumento* des bonnes pièces, cf. José Gentil Da Silva, "A propos de Nice...", *op.cit.*, passim.

130. Cf. José Gentil Da Silva, "La dépréciation monétaire en Italie du Nord au XVIIe siècle: Le cas de Venise", *Studi Veneziani* XV (1973) 297-348, et, du même, *Banque et crédit*, I, p. 329 et s., et par ailleurs, R. T. Rapp, "Real Estate and Rational investment in Early Modern Venice", *The Journal of European Economic History* 2 (1979) et, du même, *Industry and Economic Decline in Seventeenth-Century Venice*, Cambridge Mass. 1976, ainsi que Brian Pullan, "Wage-Earners and the Venetian Economy, 1550-1630", in Brian Pullan, éd., *Crisis and Change in the Venetian Economy in the 16th and 17th Centuries*, London 1968.

131. Cf. J. A. Faber, H. A. Diederiks et S. Hart, "Urbanisering, industrialisering en milieuaantasting in Nederland in de periode van 1500 tot 1800", *Afdelingagrarische Geschiedenis ... Bijdragen* 18 (1973) 251-71, Robert Duplessis et Martha J. Howell, "Reconsidering the Early Modern Urban Economy: the Cases of Leiden and Lille", *op.cit.*, p. 49 et s., mais aussi, Hermann Van der Wee, *The Growth of the Antwerp Market...*, et José Gentil Da Silva, *Banque et Crédit...*, I, p. 529 et s.

132. D'une littérature très vaste, citons Peter Clark, "Migration in England during the Late Seventeenth and Early Eighteenth Centuries", *Past & Present* 83 (1979) 57-90, P. G. Clemens, "The Rise of Liverpool, 1665-1750", *The Economic History*

temps déjà, a publiés C. M. Cipolla,[133] concernant les changes dans les villes "italiennes" médiévales, nous expliqueront le sort de ces villes à l'époque moderne, heureux pendant deux ou trois générations.[134] Mesurons en générations la durée de ces systèmes d'équilibre et nous obtiendrons certainement, un échelonnement de seuils selon les moments historiques, la situation de la production, du commerce extérieur, la réalité du pouvoir et les relations entre villes et campagnes. Ce qui a le plus freiné la recherche historique a été l'absence d'hypothèses de travail, les concepts seuls n'étant pas opérationnels, naturellement. Nos maîtres nous ont légué un héritage hypothéqué; ayons le courage de reprendre tout au départ. Les dossiers à notre disposition y invitent.

La préoccupation des marchands-banquiers génois a été d'actualiser la valeur du Capital patrimonial, sans participation directe au change vertical. Sans doute, celui-ci se poursuit à la base, mais moins brutalement à Gênes qu'ailleurs, malgré des moments de grandes invasions de pièces étrangères dans les territoires de la République. Des éléments ajoutent à la complexité et à la richesse du marché génois.[135] Par ailleurs, les foires de changes permettent de servir un intérêt au Capital.[136] L'étude des conjonctures sur les places aide à comprendre leurs motivations immédiates, mais pas le système. Les marchands-banquiers, les *feraldi* en particulier, avaient le choix parmi elles, toutes, et de toute manière, les conjonctures comprenaient des éléments soigneusement choisis, formant un ensemble clos, ponctué de sortes de "crises" pré-fabriquées.[137]

Review XXIX (1976) 211-25, P. Corfield, "Urban development in England and Wales in the Sixteenth and Seventeenth Centuries", in D. Coleman et A. John, éd., *Trade, government and economy in pre-industrial Britain*, London 1976, J. T. Evans, *Seventeenth-Century Norwich: Politics, Religion and Government, 1620-90*, Oxford 1979, R. Finlay, *Population and Metropolis: The Demography of London, 1580-1650*, Cambridge 1981. Mais d'immenses démonstrations ont été faites dans des ouvrages moins récents.

133. *Studi di Storia della Moneta*, I, *I movimenti dei cambi in Italia dal secolo XIII al XV*, Pavia 1948. Cf. José Gentil Da Silva, "La force de travail dans la cité", *La force de travail dans les cités méditerranéennes du milieu du XVIIIe siècle au milieu du XIXe. Actes des journées d'études, Bendor 19 et 20 Avril 74*, Nice 1975, p. 6.

134. D'après José Gentil Da Silva, "A propos de Nice...", *op.cit.*, p. 61.

135. Pour simplifier, cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, p. 345 et s.

136. *Ibid.*, pp. 209 et s., 217 et s. et passim.

137. Cf. José Gentil Da Silva, *Stratégie des affaires...*, p. 104.

Parce que les cours sont exprimés en monnaie présente, plus prisée que la monnaie absente, à l'aller, sur les places qui cotent pour les foires trimestrielles, ils sont inférieurs aux cours du retour des foires aux places, exprimés, eux, en monnaie absente, celle de n'importe quelle ville, monnaie dont on peut exiger à "*Bisenzone*" une forte quantité pour chaque écu de marc, monnaie des foires. C'est pourquoi ces dernières donnent le certain pour toutes les places et celles-ci ont, toutes, coté l'incertain, pour simplifier les calculs. Ce qui est vrai pour "*Bisenzone*" le sera d'ailleurs aussi pour Londres, devenue marché mondial qui elle également cote toujours le certain.

Expliquons-nous une fois pour toutes. La lettre de change vendue à Florence et payable à la foire à venir, est immédiatement payée, en monnaie locale, présente, que l'on débourse difficilement. Ce cours est donc bas, ou relativement bas; il l'est d'autant plus que l'échéance, la date à laquelle la traite sera honorée en écus de marc, demeure lointaine. Il remonte graduellement, à mesure que cette échéance approche et donc, le vendeur de la traite disposera de l'argent qu'il prend, pour moins de temps. Le cycle se termine avec la foire. Le cours demandé pour l'écu de marc, présent et payable sur les places, en monnaie absente, dépasse tous ceux qui ont été enregistrès à l'aller, de Florence sur la foire. Il s'agit bien d'un cycle. Il ne peut pas en être autrement. La foire est prolongée s'il y a des difficultés malgré tous les garde-fous; au cas où, à la suite de dérèglements dus à des hommes d'affaires ou à la situation particulière sur les places, les choses se passeraient autrement, contre la règle, il n'y aurait simplement plus de foires. Les lenteurs vérifiées dans les foires de Castille en sont la preuve. La Couronne en avait la responsabilité.[138] Le roi n'était seigneur qu'en son royaume.

Ce système simple mais inéxorable, repose donc sur les changes et rechanges et sur les conjonctures. Ces dernières, ainsi que nous l'avons répété, réunissent l'ensemble des considérations sur la situation des marchés qui faisaient préférer dans le cas d'arbitrages spéculatifs, telle ou telle voie, telles ou telles places.[139] Ces considérations se trouvent enregistrées dans les manuels de *mercatura* déjà cités, édités à partir du XIVe siècle, existant pour le XVe, le XVIe, le XVIIe et assez semblables

138. D'après José Gentil Da Silva, *Banque et crédit*..., I, pp. 597 et s., 652 et s.

139. *Ibid.*, pp. 111 et s., sur les horizons, 185 et s., sur la géographie de la confiance, 299 et s., sur le "sentiment du marché".

encore au XIXe. Graduellement, les questions de rédaction prédominent car on a perdu de vue ou tout simplement on ignore le sens de ces spéculations monétaires toujours pratiquées.[140] Mais l'essentiel, ce sont les productions, leurs saisons, la demande et son époque, les mesures, les prix habituels ou les fourchettes acceptables,[141] enfin les usances, c'est-à-dire, les conditions de paiement, d'échéance, etc. Dates, lieux, demeurent donc le matériau de cette Histoire dont les grands acteurs sont les hommes, marchands-banquiers et banquiers, négociants, producteurs, travailleurs, consommateurs, épargnants, parfois arrogants ou révoltés, souvent subissant les événements, mais capables de les créer aussi.

Des continuations des changes *sine litteras* des XVe et XVIe siècles, aux contrats sur les changes, avec un intérêt annuel garanti, des XVIe et XVIIe siècles,[142] ces schémas se maintiennent, à Lyon, à "*Bisenzone*", puis à Medina del Campo, à Valence et à Barcelone qui ont inventé des foires à Perpignan et des cotations castillanes, inexistantes, mais régulièrement copiées pour les besoins de contrats devant servir un intérêt au Capital.[143]

Ceci n'exclut la présence de l'or dans ces foires.[144] Il pèse sur les cours, tantôt on le préfère, tantôt on l'évite. Non seulement sa présence est indispensable, mais on arrive, dans ce cas aussi, à mesure que le système s'affirme, à le remplacer par l'argent (en 1671), puis par les ordres de paiement bancaires.[145] Le commerce des monnaies demeure

140. Nous avons négligé, entre autres, la question importante, de la comptabilité qui est naturellement, une arme nécessaire de ces activités et a été préparée parallèlement aux autres. Raymond de Roover a contribué fortement à son histoire.

141. Sur ces "fourchettes de cours prévues et exigées", cf. José Gentil Da Silva, *Stratégie des affaires...*, p. 9 et s., et les courbes, ainsi que, du même, *Banque et crédit...*, I, pp. 121-6, 308 et s.

142. Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, p. 209 et s. et le livre important, de Giulio Mandich, *Le pacte de ricorsa.*

143. Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, p. 661 et s. et, du même, "De Lyon à Perpignan...", *op.cit.*, pp. 283-97, et, du même, "Bisenzone, ferias de cambios de los genoveses (siglos XVI-XVIII): Un documento sobre la utopia durable y eficaz que aseguraba un beneficio regular al capital", *Revista de Economia y Estadistica* (Cordoba, Rép. Argentina), 3-4 1969 (1971) 109-32.

144. Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, pp. 131 et s., 293 et s., 299 et s., sur la présence de l'or et de l'argent, les compromis qu'ils imposent, leur influence sur les cours.

145. Certes, nous sommes devant le cas le plus sophistiqué d'utilisation des métaux précieux, dû aux marchands-banquiers ligures. L'état n'assure pas aussi

donc inséparable de celui des métaux précieux. De toute évidence, ce ne sont pas exclusivement les compensations de dettes et créances aux foires génoises qui expliquent l'empressement mis au XVIIe siècle finissant, à laver l'or des rivières brésiliennes, mais elles en ont besoin aussi. De l'omniprésence des métaux précieux, nous avons déjà répété la nécessité; ils justifient l'ensemble des mécanismes utilisés pour la mobilisation du Capital social et la rétribution, ou l'actualisation des patrimoines.[146] Ceci étant entendu, on peut mettre à leur place, presque n'importe quoi, mais la justification demeure contraignante et force à renouveler les stocks, d'où ces fringales d'or qui semblent déterminer l'Histoire européenne toute entière.

Pourquoi donc? S'il n'est pas indispensable pour le comprendre, de connaître la situation actuelle des relations monétaires mondiales dont les économistes et autres techniciens se montrent de si piètres officiants, celà aide. Chaque état impose sa loi et l'on sait jusqu'où il peut aller dans l'incohérence des tâtonnements, qu'il soit libéral on ne veuille pas le sembler. C'est autre chose à propos des relations entre états. Certes, on peut parvenir à créer des monnaies fantômes du type de l'écu de marc de "*Bisenzone*", sorte de panier de monnaies, mais il est beaucoup plus difficile d'assurer le bon comportement des systèmes nationaux concernés, toujours de ces systèmes d'équilibre que nous connaissons à partir du XIIIe siècle au moins.

Malgré la médiocrité patentée des entreprises et des programmes

parfaitement la circulation, loin de là. L'exemple de la Sicile est parlant: son économie et sa production passent rapidement sous la dépendance de l'extérieur, du commerce, puis de la maison d'Aragon, malgré les arrivées d'or africain. L'affirmation d'un système d'équilibre, elle même, demeure difficile; cf. Henri Bresc, *op.cit.*, p. 1026 et s.

146. A parler de "crises" monétaires et des métaux précieux, les historiens risquent de perdre de vue ce qui est essentiel. De ce point de vue, pourtant, l'étude des familles a le plus grand intérêt. Quel est, en effet, le sens d'une famille populaire, à des époques et dans des pays où les relations lignagères se trouvent attaquées et réservées, autant que les petites exploitations agricoles (par exemple, en Sicile, celles, médiocres, des hommes de main, s'agrandiront, les autres disparaitront)? Ainsi s'expliquent probablement, ces "locations" d'enfants, toujours en Sicile et d'après Henri Bresc (au Brésil, aux XVIe-XVIIe siècles, on trouve des ventes). Mais par ailleurs, existe-t-il une famille ouvrière avant le XIXe siècle, en dehors peut-être, du Royaume-Uni? Quelles sont ses relations avec le salariat, ou, autrement, ne témoignent-elles pas sur celui-ci?

proposés sinon menés à bien, le panier semble plutôt n'être qu'un panier percé, dont certaines monnaies tombent, tandis que d'autres s'envolent. Les corrections se suivent à une allure incomparablement plus rapide que celle de toutes les "révolutions des prix" du passé.[147] Il se peut qu'une monnaie nationale, par de simples manipulations intérieures traîne les autres en enfer, se faisant payer à des cours progressivement plus élevés, ceci malgré les fréquentes réunions des hauts responsables aux Bermudas ou dans une autre station de villégiature, malgré aussi de multiples institutions internationales, politiques, économiques et financières, voire bancaires. L'or demeure la valeur refuge (et toujours on lui demande d'être beau, aux pièces de se présenter à fleur de coin).

A des époques qui n'ont pas connu cette toute puissance des états et la folle prolifération des instances internationales, l'or seul garantit les règlements. Et comme toujours, il arrive que l'argent le remplace, pourquoi pas des coquillages (cauris et autres *moumas*).[148] Mais à condition qu'il existe.

En ouvrant ce que nous appelons la modernité, l'Europe est boulimique d'or: un ordre nouveau l'exige. A l'alchimie, elle préfère la conquête, de même qu'à suivre Matthieu juste redécouvert, elle préfère faire des anges tout en réglementant la famille. Cette boulimie se satisfait en Afrique, puis en Amérique. Le XIIIe siècle de la "révolution commerciale" avait tant et si bien dépensé ou thésaurisé[149] que le XVe en manque cruellement, lui dont les exigences grandissent avec exactement, les trafics internationaux. Pour en avoir, Venise s'adresse à l'Europe Centrale et Balkanique,[150] Gênes ayant accaparé les arrivages

147. Quoique celui-ci soit un concept (?) depuis longtemps condamné, il fait toujours recette. Nous avons présenté ci-dessus, les pertes de pouvoir d'achat des monnaies entre 1275 et 1500, par périodes de 25 ans. Le rythme est approximativement, celui des périodes de deux ans, dans les pays industrialisés d'aujourd'hui, où en effet, la dépréciation atteint facilement, de 10 à 15% annuellement.

148. Au Brésil, par exemple, d'après Serafim Leite, *Novas cartas jesuíticas (De Nóbrega a Vieira)*, São Paulo 1940, p. 240 (vers 1605-7). Certains de ces coquillages étaient exportés à destination de l'Angola, d'autres servaient à payer les aborigènes.

149. Encore parmi les questions négligées, celle des mouvements de la population; nous l'avons ignorée, car ce qui compte est l'emploi des monnaies, ainsi que l'ont démontré pour les XIIIe-XVe siècles, Alan M. Stahl et John Day.

150. Au risque de schématiser, d'après le témoignage d'Emmanuel Piloti (1420) cité par John Day, "The great Bullion Famine...", *op.cit.*, p. 10. Desanka

à Tunis, aux ports marocains et en Sicile, ce grenier à blé condamné à s'appauvrir par son travail.[151] L'intervention portugaise à Ceuta (en 1415) est nettement adressée contre les Génois.[152] C'est l'affaiblissement de l'autorité des états ou son renforcement nécessaire dans le contexte international qui oblige à avoir recours à l'or plutôt qu'à l'argent.

Quand en 1586,[153] Gênes se trouve engoncée dans des difficultés que le prudent roi de Castille semble rendre inextricables, il lui faut faire appel à l'or. La couronne de Castille avait dû l'utiliser dès 1581 sinon auparavant.[154] Mais déjà en 1562-3,[155] des signes de faiblesse forcèrent Venise à s'en servir également. Lisbonne l'avait employé en 1559.[156] Là où la banque manque le plus d'efficacité, le recours à l'or se manifeste plutôt. Aussi la France fait-elle monter son cours après Cambrai (1529).[157] Les mines européennes sont davantage sollicités; des expéditions françaises et anglaises courent vers la Guinée et le pays qui sera appelé Gold Coast. Ces actions s'accentuent vers 1530.[158]

Kovačević, "Les mines d'or et d'argent en Serbie et Bosnie", *Annales, E.S.C.* (1960) 248-58, et, encore, John Day, "Monetary contraction...", *op.cit.*, pp. 14, 30 et 32. Mais nous citons pêle-mêle, des références sur le XIVe et le XVe siècles. Cf. aussi Philippe Wolf, "Monnaie et développement économique dans l'Europe médiévale", *Histoire, économie et société* 4 (1982) 499 et 507.

151. Sans multiplier les références, cf. John Day, "The great Bullion Famine...", *op.cit.*, pp. 28 et 37. A ce propos, on peut rêver d'une recherche commune qui mette au point nos connaissances sur les monnaies des différents pays, ainsi qu'en même temps, leur situation politique et sociale, dont la signification dépasse certainement les mouvements internationaux des métaux précieux qui en sont la conséquence.

152. John L. Vogt, "Crusading and commercial elements in the Portuguese capture of Ceuta (1415)", *The Muslim World* 3-4 (1969) 287-99. Le Portugal est fréquemment cité parmi les pays qui souffrent d'une forte dépréciation des monnaies courantes à la fin du XIVe siècle. Il s'agit exactement, d'un moment de crise politique qui a menacé l'indépendance même du royaume. Par la suite, l'or vient d'Afrique, y compris de Tunis et on emploie ces pièces, parfois des morceaux, c'est à dire, dans la circulation courante.

153. D'après Frank C. Spooner, *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France, 1593-1680*, Paris 1956, p. 30; mais s'agit-il de "rareté" ou d'exigence de l'or? Cf. *Ibid.*, p. 310.

154. *Ibid.*, p. 30.

155. *Ibid.*, p. 29.

156. *Ibid.*, pp. 30, 125 et 154. Une importante législation monétaire date de 1560, exigeant entre autres, que les pièces d'or soient pesées. Donc on les rognait? Quoiqu'il en soit, les voici bien présentes.

157. D'après toujours, Frank C. Spooner, *op.cit.*, p. 123.

158. *Ibid.*, pp. 8-13, 27-8, 154.

Tout autrement, c'est parce qu'ils interviennent de plus en plus sérieusement dans les trafics mondiaux, que les Néerlandais se dirigent aussi vers ces pays appréciés. Les positions portugaises changent de mains (La Gorée, 1617, São Jorge da Mina, 1637, Arguim, 1638 et cela continue). Toutes les nations européennes commercent au loin et du coup, leurs navires hantent les côtes occidentales de l'Afrique. Les Anglais que les Portugais en avaient détournés en 1576 par un bon traité, périssable comme il se doit, rendent ces régions célèbres en frappant la pièce qui prend leur nom: *guinea* (1661).[159]

Le "beau XVIe siècle" s'affirme au delà des mers, en cherchant encore de l'or, Colomb en trouve,[160] on prend celui des misérables Arawaks, des noms évocateurs surgissent sur les cartes: Castillo del Oro (1509-10); après on fait des progrès, avec le butin des Aztèques (1519) et de l'Inka (1532-3), l'exploitation de l'or gagne l'ensemble des Amériques. Cependant, le commerce oriental que domine cet interlocuteur massif qu'est l'Empire chinois, demande plutôt de l'argent.[161] Tout va bien. On en a à Potosi (1545), Zacatecas (1548), Guanajato (1558).[162] C'est à peine si l'on rappelle l'orpaillage et les mines de la

159. Cf. Albert Feavearyear, *The Pound Sterling*..., pp. 97-8.

160. Cf. *Oeuvres* de Christophe Colomb... éd., Alexandre Cioranescu, Paris 1961, "Premier voyage", pp. 50, 60 etc., ainsi que Modesto Bargalló, *La mineria y la metalurgia en la América española durante la época colonial*..., Mexico 1955, pp. 45 et s., 67, 81, 85 etc.

161. Sans alourdir encore ces notes avec les titres sur la production américaine, limitons-nous, si l'on peut dire, à rappeler Hermann Kellenbenz, éd., *Precious Metals in the Age of Expansion*, et Artur Attman, *The Bullion Flow between Europe and the East*, 1000-1750, Göteborg 1981, ainsi que Michel Cartier, "Les importations de métaux monétaires en Chine: Essai sur la conjoncture chinoise", *Annales, E.S.C.* 3 (1981) 454-66, William S. Atwell, "International Bullion Flows and the Chinese Economy circa 1530-1650", *Past & Present* 95 (1982) 68-90, Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833*, Paris 1964, 3 tomes, I, p. 618 et s., II, p. 686 et s., III, p. 1340 et s., le renversement au XIXe siècle. Cf. encore, entre autres, Herbert Franke, *Geld und Wirtschaft in China unter der Mongolen-Herrschaft. Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte der Yüan-Zeit*, Leipzig 1949.

162. Cf. naturellement, Earl J. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, New York 1965, P. J. Bakewell, *Silver Mining and Society in Colonial Mexico, Zacatecas 1546-1700*, Cambridge 1971, Michel Morineau, "Gazettes hollandaises et trésors américains", *Anuario de Historia Economica y Social* (Madrid), 1969 et 1970, ainsi que Dennis O. Flynn, "La plata hispanoamericana

Colombie ou de l'Equateur actuels. Le Pérou et la Nouvelle-Espagne font l'affaire, avec leur argent. Mis à part les difficultés passagères des états ou des princes et des marchands-banquiers qui les traînent eux aussi en enfer, l'argent est l'essentiel. Les mines américaines assurent jusqu'à la fin du XVIIe siècle, des envois globaux d'un montant assez régulier[163] (quelles qu'en soient les péripéties, les reculs épisodiques, les aléas du recouvrement du *quinto* qui ne représente pas nécessairement 20% de la production, les aventures du transport).[164]

Du Brésil on ne parle guère. Pourtant la quête de l'Eldorado, au début du XVIe siècle quand les Portugais dominaient encore la Mina, fait remonter le fleuve Paraguay au delà du Chaco, jusqu'aux contreforts andins. Aleixo Garcia (1521-5) y meurt, mais d'autres fondent la *Província Gigante* (Paraguay), un des rares états européens d'Amérique qui ne soit pas créé par les *conquistadores* mais né du métissage.

Parce que l'on ne prête qu'aux riches, ce n'est qu'au XVIIIe siècle que l'on parle d'or brésilien. Il s'agit d'une longue histoire qui a pour nous le plus grand intérêt. Certes, le sucre fut dans les premiers temps le moyen de paiement courant (encore vers 1561 et certainement par la suite; il le fut aussi aux Canaries, de même que le blé le demeura aux Açores, malgré tant de navires débarquant une partie de leur chargement indien).[165] Des *moumas* et autres coquillages servent à payer les aborigènes ou sont embarqués à destination de l'Angola. Cependant,

---

y los mercados mundiales en el siglo XVI", *Moneda y Crédito* (Madrid) 153 (1980) 19-45.

163. Une exception à propos de la Colombie et du Chili, Frédéric Mauro, "Le rôle de la monnaie dans les décollages manqués de l'économie portugaise du XVe au XVIIIe siècle", *Settima Setimana di Studio...*, Prato (1975). Cf. encore Modestó Bargalló, *op.cit.* Un graphique peu explicite mais qui témoigne de la relative stabilité des envois, dans Michel Morineau, "Des Métaux précieux américains au XVIIIe siècle et de leur influence", *op.cit.*

164. Compliquée en Nouvelle-Espagne, cf. P. J. Bakewell, *op.cit.*, pp. 182-3, 189, 210, la question l'est encore davantage au Brésil, où ayant commencé à prendre 20% de la production, la Couronne portugaise a adopté des impôts proportionnels aux "outils" (*bateira*, 1715-25) ou aux esclaves employés (*capitação*, jusqu'en 1751), puis une quantité fixe, 100 arrobes annuellement (jusqu'en 1808). Cf. J. Pandiá Calógeras, *Historia monetária do Brasil* (1910), São Paulo 1960², pp. 10-1.

165. Cf. José Gentil Da Silva, "As ilhas dos Açores, os metais preciosos e a circulação monetária, séculos XVI-XVII", *Colóquio internacional "Os Açores e o Atlântico"*.

du XVIe siécle au XVIIe, on exploite l'or de la capitainerie de São Vicente (São Paulo); on en parle en 1629, Curitiba est créé en 1630; on n'en fera une ville qu'en 1695.

Entretemps, des inventaires et des testaments enregistrent les résultats de l'orpaillage. Mais il a fallu l'ordre royal pour que la course commence vers les rivières aurifères, que le rush déverse sur les Minas Gerais la population de la colonie et du royaume, qui se bat, paulistes contre *emboabas* européens. Dans certaines cités brésiliennes seules les femmes restent; les voilà plus nombreuses que les hommes dans un monde où elles manquent.

Cette rage de l'or vient de la sollicitation ou plutôt de l'invitation supérieure, de l'état, gage du prix à payer. Certes, dans l'Espírito Santo, dès le milieu du XVIe siècle aussi, avec l'arrivée des Jésuites et l'établissement d'une *aldeia* indienne (Rerizitigba, Benevente), l'orpaillage se faisait. Qui en parlerait? D'autres réserves avaient été sans équivoque, rencontrées (vers 1570, 1587, 1590), dont il a été tout aussi peu question. Aussi vagues demeurent d'autres découvertes. Pourquoi faire, l'or, si ce n'est quelques bijoux grossiers, quelque vaisselle, faute de la fonction monétaire, sans marchands-banquiers et l'état désintéressé? La seule monnaie brésilienne du XVIIe siècle est frappée par les Néerlandais dans leur zone d'occupation.[166]

Retenons cependant que, par exemple, en 1643, les habitants du Sud brésilien demandèrent au roi du Portugal de pouvoir fabriquer des pièces d'or; il est décidé d'établir à São Paulo, un Hôtel des Monnaies (en 1644). En 1650, il est question de l'installer à Paranagua, car peu de métal jaune parvient à São Paulo. Pauvreté de l'orpaillage ou plutôt inexistence de change et de circulation monétaire: "le secret d'une vie frugale"? La vérité est qu'en 1679 des dispositions doivent être prises pour éviter les fuites d'or. Le *quinto* doit être payé à Paranagua (1650, 1651), car en 1648-9, 'la découverte de nouveaux terrains aurifères fut connue dans la région. Avant 1673, la famille Sá: Salvador Corrêa de Sá o Velho, son fils Martim Corrêa de Sá et son petit-fils Salvador Corrêa de Sá e Benevides s'occupèrent d'orpaillage, puis négligèrent

166. Cf. J. Pandiá Calógeras, *op.cit.*, p. 6; des éléments sur les mines dans Francisco Ignacio Ferreira, *Diccionário geográphico das minas do Brazil...*, Rio de Janeiro 1885, passim.

des exploitations sans objectif. Rien n'y fait, d'autres informations annoncent leurs progrès et de fréquentes autres trouvailles.

C'est donc bien vrai, il y manque la justification qui accorde à l'or sa valeur. A l'époque, la Couronne portugaise, veut des émeraudes. Elles échauffent les imaginations et parfois l'annonce de leur existence fait interdire l'orpaillage, car les régions concernées se trouvent réservées. La circulation de quelques pièces européennes ou espagnoles suffit aux centres urbains. Voilà ce qui compte. Quand en 1694, l'Hôtel de Monnaie de Bahia reçoit la mission de fabriquer des monnaies provinciales, leur métal est fondu pour d'autres utilisations.[167]

La valse des Hôtels de Monnaie n'est pas terminée quand la fièvre de l'or obnubile les esprits, y compris des historiens, cet or qui doit partir en Europe, via Rio de Janeiro. Voici qui est vraiment nouveau, compte-tenu des masses de métal jaune qui ont été évoquées. Au Brésil même on paie avec de l'or en poudre, n'importe comment; tout est pratiquement interdit. Les marchands de Lisbonne le passent dans une clandestinité provocante, à bord des navires de guerre et sous la garde de leurs officiers. Mais ce qui compte est qu'il est attendu, particulièrement en Méditerranée.

Ainsi se confirme que l'or ne tire sa valeur que du change et de son emploi dans le commerce mondial (ou international, si l'économie d'un pays n'offre pas de garanties de solvabilité). Aussi a-t-on pu dire que les Portugais ne se baissaient pas pour ramasser l'or ou ne savaient pas le récupérer et il leur fallait des techniciens allemands. Ce qui est vrai pour l'absence totale de valeur du métal jaune sans l'intervention du

---

167. Cf. au sujet des cauris auparavant, Vitorino Magalhães Godinho, *L'économie de l'empire portugais aux XVe et XVe siècles*, Paris 1969, p. 379 et s., en particulier p. 387, à propos du Brésil. D'autres éléments sur les découvertes d'or dans *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, *op.cit.*, Sur la modestie de la circulation monétaire, cf. J. Pandiá Calógeras, *op.cit.*, ainsi que, par exemple, dans A. J. R. Russell-Wood, *Fidalgos and Philanthropists. The Santa Casa da Misericórdia of Bahia, 1550-1755*, London 1968, pp. 69 (1743) et 102 (1729); en outre, sur les prix, cf. Mircea Buescu, "Uma pesquiza sobre os preços no século XVII", *Verbum* (Rio de Janeiro) 1-2 (1970) 151-64, et, du même, *300 anos de inflação*, Rio de Janeiro 1973: la vie chère dans une société sans monnaie; ainsi que Harold B. Johnson, Jr., "A Preliminary Inquiry into Money, Prices, and Wages in Rio de Janeiro, 1763-1823", in Dauril Alden éd., *Colonial Roots of Modern Brazil. Papers of the Newberry Library Conference*, Berkeley 1973, pp. 231-83, notamment, sur la faiblesse des frappes monétaires à Rio de Janeiro, de 1765 à 1795, pp. 242-3.

change, l'est certainement moins à propos de l'orpaillage que les esclaves et les paysans de Minho méneront parfaitement et savamment, les droits de la Couronne devant être éludés autant que possible. On en viendra à des impositions par capitation, moins lourdes pour les producteurs et davantage rentables pour l'état, selon les uns, ou le contraire, selon les autres.

Cette parenthèse américaine nous a appris ce que nous voulions savoir et prouver. Elle explique l'apparition de l'or brésilien, tardivement, dans les flux monétaires et le commerce des monnaies. La voie principale de ces flux avait été la Méditerranée jusqu'aux voyages de Vasco da Gama et Pedro Alvares Cabral. Par la suite, malgré les arrivages d'or à Tunis, l'accélération de la production en Europe Centrale et le dédoublement des voies d'acquisition de l'or du Soudan, malgré aussi la sempiternelle demande levantine à laquelle répondent les Vénitiens, des navires font le tour de l'Afrique chargés d'argent américain. La concurrence internationale, l'immensité des marchés et des occasions de change dans la vaste Asie, font davantage demander l'or, ceci en plus, ou plutôt, en dehors des exigences des états européens et de leurs tristes difficultés.

Ceci nous amène à nous demander quels sont, du point de vue du commerce des monnaies, les changements qu'apportent ces renouvellements du stock. Ou plutôt, qu'est-ce qui demeure des superstructures, dans leur ensemble, tellement imbriquées?

Tout dépend du prince, des hommes d'affaires et marchands-banquiers, des agents économiques plus modestes aussi, tellement plus nombreux, producteurs agricoles ou autres, travailleurs, qui collaborent ou pas à l'établissement de ces systèmes d'équilibre, les insèrent ou non dans leurs décisions, leurs choix et leurs comportements.

Certes, la situation de la colonie américaine du Portugal n'a pas été innocente ou négligée avant l'exploitation de l'or et la lente formation d'un système monétaire. Mais les achats, plus ou moins nécessaires, notamment d'aliments méditerranéens et de fabrications européennes ou d'esclaves, peuvent être réglés en grande partie, par la compensation.

Nous y reviendrons. Mais dans le cas du très vaste, immense Brésil, le sucre suffit à payer les achats faits à l'extérieur qui, de plus, ne voient pas nécessairement leur masse augmenter dans des proportions considérables. Sans doute, le problème majeur est dans les fluctuations des prix du sucre ou des denrées que le pays offre au commerce mondial,

hier comme aujourd'hui. Si l'on considère que le soi-disant "cycle du sucre" dura jusqu'à l'époque de l'orpaillage, nous sommes devant une économie qui n'a pas besoin de monnaies, ou très peu. Ceci ne peut-il pas s'appliquer à l'explication de cas méditerranéens, balkaniques notamment, à ces expéditions de *gruppi* de monnaies d'or et d'argent raflées dans le pays, qui vont de Syros à Trieste, d'après Maria Cristina Chatzioannou?

En adoptant la civilisation monétaire, s'installent les déséquilibres économiques qui ne cessent de s'aggraver jusqu'à ces points de non retour dont nous venons de parler, exigeant le déplacement des régions productrices, le renouvellement des productions, enfin, des systèmes monétaires réformés, pour le moins. Ajoutons, en passant, qu'au Brésil, éternel pays de l'avenir, demeura une "économie des coûts minima", à peine monétaire, aux exigences mesurées et dotée de sa propre civilisation, *caipira* dont parfois les rendements surpassent ceux des exploitations sophistiquées,[168] à cause précisément de cette minceur des coûts.

De certaine manière, l'île de Tilos donne des exemples méditerranéens semblables. Il faudrait savoir combien de ces îles se trouvent dans le Dodécanèse, parmi les Sporades et ailleurs, quelle a été leur histoire récente (et aussi passée). Il serait imprudent de se prononcer sans d'autres éléments d'information, la recherche en vaut certainement la peine, pour expliquer les comportements de ces populations. La règle que nous présentent les historiens diverge beaucoup de ces situations.

C'est de tous autres mondes que nous a parlé John Day, en montrant comment du XIIIe au XVe siècle, les déplacements de l'or et de l'argent réflètent "des situations de profond déséquilibre exploitées par les économies de pointe pour renforcer leur propre position dominante". Au Moyen Age, la Sardaigne eut aussi son époque de riche production minière. Il s'agit d'argent qui comme celui des Amériques, partait au dehors, pour les besoins du commerce international. Ainsi qu'au Brésil, au XVIIIe siècle la circulation y est peu exigeante, malgré un dégré de sophistication très différent; une monnaie semi-fiduciaire quitte le pays parce qu'elle est mieux estimée ailleurs. Auparavant, l'emploi de la bonne monnaie, rare, avait mis les prix au dessous des prix étrangers.

Encore une fois, la Sardaigne avant le XVe siècle et le Brésil avant

168. D'après les recherches en cours, de Lilian da Fonseca Salomão; cf. José de Souza Martins, *Capitalismo e tradicionalismo*, São Paulo 1975.

le XVIIIe, connaissent une forme égale d'appropriation des moyens de production, de la terre et de sa production. Ceci certes, n'a pas la même importance à long terme dans l'immense Brésil et l'île méditerranéenne, mais ici et là crèe des systèmes de pouvoir, très assurés de leur droit, par exemple à São Paulo, où Pires et Camargos partagent encore au XVIIIe siècle, l'administration de leur ville. Ensuite, on en vient à l'exploitation minière. Nous retrouvons cette sorte de nécessité de changer de système. D'autres monnaies entrent en lice.

Il arrive que des raisons politiques provoquent ce changement ou y poussent. La guerre monétaire entre Venise et le duc de Milan[169] donne l'exemple de la puissance des états que sert leur expérience coloniale (en Grèce) et leur capacité à faire circuler une monnaie presque-fiduciaire, dans laquelle les populations trouvent nonobstant, des moyens de paiement indispensables à la diversification des consommations et des échanges. Qu'il ne s'agit pas que de colonialisme, l'exemple de la Terreferme et celui du Latium le prouvent. Les monnaies dominantes dans cette dernière région le montrent. Ce sont des pièces étrangères, des sous provinois. L'exemple anglais que cite également John Day, d'après A. Fearvearyear, a finalement le même sens: des monnaies sont imposées par les hommes d'affaires "italiens". Mais nous trouvons de plus, une réponse particulière, royale cette fois-ci, à la question de savoir pourquoi le système change, ou le jeu s'arrête: ici, le souverain récuse ses dettes tout simplement. Ailleurs, nous l'avons vu, la force de travail s'abstient de collaborer à la production, de prendre le chemin des cités industrielles.

Que l'idée de colonialisme doive être nuancée, sinon abandonnée, l'Afrique du Nord le montre. Celle-ci attire l'argent de l'Europe dont la fringale d'or se manifeste nerveusement. Pour l'envoyer en Orient elle le fait venir du Soudan, au prix de tout son argent. Les grands perdants, à ne pas en douter, sont les travailleurs et tous les producteurs de France, d' "Italie" et de Catalogne qui pâtiront de la pénurie de monnaie, ou de sa mauvaise qualité. L'effet multiplicateur du commerce du Levant entraîna leur appauvrissement et explique en partie, la misère de la circulation monétaire en France. La réaction ouvrière consiste à diviser la journée en deux et prendre deux employeurs, ou bien à quitter le travail tout simplement. Mais le trouble jeté dans les transactions

169. D'après John Day, "Colonisation monétaire...", *op.cit.*

par la succession de mesures contradictoires n'a pas été le résultat le plus grave de ces manipulations. Une politique était adoptée dont la France ne se séparera pas et qui contribuera à sa faiblesse constante face au Royaume-Uni.[170]

Quand à nouveau les spéculations sur le change gagnent l'Europe, on attribuera une "révolution des prix", au XVIe siècle, aux métaux précieux des Amériques. Mais désormais, ces spéculations couvrent l'ensemble des continents. Malgré sa contribution exceptionnelle à leur connaissance, Vitorino Magalhães Godinho n'a pas entièrement révélé combien est immense le nombre de ces sortes d'écluses où l'or poussant l'argent, celui-ci concentre les richesses et, pour sa part, pousse le cuivre, les coquillages, les papiers, mais aussi fait place à d'autres moyens de paiement. Quelle que soit l'importance de ces véritables châteaux d'eau régulateurs des flux monétaires, des déversements qu'ils provoquent ou consentent, une permanence s'affirme, celle de la Méditerranée, dans son rôle mondial.[171] Ce qui importe est que ceci se vérifie au moment où l'or brésilien double la production mondiale du métal jaune.

L'or va naturellement, là où il est le mieux payé, à Londres, en faisant partir tout l'argent de l'Angleterre, comme quoi l'Histoire se répète souvent. Mais il arrive aussi, en des quantités appréciables, au Piémont, en Toscane et, surtout, à Venise, dont Ugo Tucci a montré l'importance des frappes d'or et d'argent destinées à l'Orient. Les thalers "de Marie Thérèse" garderont aussi leur place et leur rôle dans les économies asiatiques et africaines, c'est une sorte de complément nécessaire.

Mais en ce qui nous concerne plus directement ici, la permanence méditerranéenne au commandement des flux monétaires s'explique encore une fois, par ces réseaux dont l'activité demeure assez en dehors des préoccupations des historiens, les entreprises des hommes d'affaires juifs d'origine portugaise en particulier.[172] D'autres aussi, sans doute, ont

170. Cf. Adolphe Landry, *Essai économique sur les mutations des monnaies dans l'ancienne France, de Philippe le Bel à Charles VII*, Paris 1910 (réimpr. 1969), passim, ainsi que Michael Prestwich, "Edward I's Monetary Policies and their Consequences", *The Economic History Review* 2e sér., XXII/3 (1969) 406-16, et José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, p. 441 et s.

171. Tout ceci a été évoqué par Lilian da Fonseca Salomão.

172. Cf. note 38.

répondu à la demande de métaux précieux par la Méditerranée Orientale.

Les pièces qu'encaisse la famille Iatros[173] valent cher dans le Levant et en Orient. Il n'en demeure certes pas moins que les vendeurs grecs devaient être payés; mais celà nous surprendrait qu'ils sachent la couleur des meilleures, si ce n'est qu'ils les ont dû débourser à cause de leurs achats. L'endettement des paysans exportateurs est une Histoire générale. D'où viennent donc celles qu'exportent vers Trieste les Gerussi? C'est à voir. Ce chapitre de nos études mérite attention: à savoir, quelles espèces gagnent les marchés grecs, ou dans quelle mesure y prédomine la compensation au XIXe siècle. Celle-ci correspond, nous insisterons sur ce point, à l'endettement des producteurs et des travailleurs, la concurrence aidant.

Des situations de ce genre n'ayant rien d'inédit, sont constatées en plein XIXe siècle. En Corse, par exemple, c'est en consentant des avances aux agents et aux pensionnés de l'état français, que le marchand-banquier Gregory se rend créancier de celui-ci et devient un bon client des banquiers parisiens.[174] Des "relations de comptes" font revivre les opérations d'autrefois, de toujours: la lettre de change, les ordres de paiement, les "mandats" ou "bons" à vue, les virements donnent au Corse maintes occasions de jouer sur la situation des marchés, en disposant des avoirs de ses concitoyens. Ce n'est que quand ces moyens de paiement deviennent trop chers, qu'il a recours aux louis d'or. Les foires sont encore et toujours elles aussi, le lieu des compensations (annuelles et donc guère exploitées d'un point de vue d'accumulation des intérêts; mais sait-on jamais?), celui des bilans d'opérations qui ont tiré parti du travail des hommes et des "relations de comptes", au profit des gens d'affaires que leur esprit d'entreprise et leur accès aux paiements de l'état rendent des agents économiques privilégiés.

Pour combien de temps? La force d'inertie des méthodes, les carences de l'état, sont-elles compatibles avec des activités durables de ces hommes et de ces entreprises? Quelle mobilité verticale, quel enrichissement du marché intérieur, ou, au contraire, quel épuisement des provinces en résulte? Cela reste encore à voir, mais ces opérations, ces initiatives, de Gregory, au XIXe siècle, offrent une observation nou-

---

173. Cf. C. C. Spiliotakis, "The concentration of Greek import and export trade...", *op.cit.*

174. Dans la communication d'Antoine Marchini, *op.cit.*

velle des activités économiques et financières françaises sous la seconde restauration, bien loin, convenons-en, du règne de Philippe le Bel.

Précisément, au commerce des monnaies, on reprochait de faire gagner de l'argent avec l'argent des autres. Les cambistes, les marchands et les marchands-banquiers y sont invités, à partir de la variété des espèces qu'ils manipulent nécessairement. Les créations de crédit y ajoutent des éléments spéculatifs dans le court terme, que les banques cherchent à concilier avec la sécurité indispensable. Mais les états poussent à la roue, en multipliant les Hôtels de Monnaie, en jouant sur leurs systèmes monétaires qui accentuent les déséquilibres, en s'attaquant aux régions conquises, aux pays voisins, puis à leurs propres populations.

Comparés à l'état, cambistes et marchands-banquiers sont des naïfs; la recherche de la sécurité est leur préoccupation, car ils ont pour but principal de protéger et préserver les patrimoines (ce qui explique les mesures prises à Latran et à Trente aussi, par de tous autres personnages, à propos de la famille occidentale). D'ailleurs les manipulations royales françaises gênent les "Italiens" qui souhaitent voir la fin du tunnel. Au XIVe siècle, ils arrêtent leurs opérations à "*longho termine*", dans l'espoir qu'un pape nouvellement élu fasse "*che a forza cora di quà la buona muneta*". De même, ce ne sont pas les prêteurs juifs que l'on peut accuser de pratiquer des intérêts excessifs, alors qu'ils sont attaqués avec violence.[175] La légende aura peut-être, à ce sujet, aidé sinon forcé à créer la fonction.

A la fin, pour asseoir leur pouvoir, les états doivent concilier rigueur et faveur, faire poursuivre le change vertical afin d'assurer leur position dans les échanges internationaux, progressivement devenus mondiaux et, donc, plus exigeants. Les moments de la demande d'argent, les montrent sûrs de leur force; un effort supérieur, une plus forte concurrence, exigeront de l'or. L'état le plus interventionniste en Europe, le français, bat depuis Louis IX, les records de dépréciation monétaire. En attendant, des populations demeurent en dehors de ces systèmes d'équilibre destinés à l'exploitation monétaire des producteurs, ce qui ne veut pas dire que leur situation soit idyllique, tant il est vrai que ce

175. Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit*..., I, p. 447, correspondance de Guccio de' Sacedoni, de Paris, le 17 Juin 1305, adressée à Sienne; sur l'absence d'accusations d'usure formulées contre les Juifs, cf. Léon Poliakov, *Les banchieri juifs*, p. 196.

que l'on appelle "la mode" a depuis longtemps, sinon toujours, pesé sur les besoins.[176]

3. *Pour en finir: le refus des monnaies*

Les peuples méridionaux dont les activités ont été sévèrement purgées par le change vertical, ont éternellement contre eux, la cherté de la monnaie, dont les frappes se multiplient; en outre, ils ne gagnent rien avec les flux de métaux précieux qui s'opèrent à travers leurs pays. Au XVIe siècle et au XVIIe, dès que les flottes des Indes occidentales arrivent à Séville et que cette place regorge d'or et d'argent, les cours montent sur toutes les villes qui correspondent avec elle.[177] Chers ducats!

Au XVIIIe siècle, l'or du Brésil accentue la disette du métal précieux et accélère le change vertical. L'Angleterre se vide de son argent, et tant pis pour la circulation intérieure. Les pièces que frappent les cités méditerranéennes se destinent à l'Orient. Les prix du sucre, témoin principal pour ce qui est du Brésil et de son patron, le roi portugais, s'effondrent à Londres à l'époque où plus d'or brésilien arrive en Europe[178] (il passe de 13,6 grammes d'or l'arrobe, en 1711-20, à 6,83 en 1731-40, et ne se redresse plus; le Milreis, devise portugaise, était descendu de 7,03 gr d'or en 1641, à 3,75 en 1642, et ne gagne rien avec le déversement de l'or du Brésil).

N'insistons pas sur cette relation inverse entre le stock de métaux précieux et la vie économique portugaise et européenne. Nous nous éloignons de la Méditerranée et des métaux précieux. Ce qui fait monter le cours de la livre anglaise est totalement indépendant de ces questions et s'apparente plutôt à l'essor du commerce avec les colonies américaines de l'Angleterre.[179]

Il nous faut revenir sur le fait que depuis le XVIIe siècle, quand l'effet cumulé des arrivages de métaux précieux américains semble être l'origine du ralentissement des prix, la pratique "italienne" des changes

176. D'après, encore, Henry Bresc, *op.cit.*, p. 1144 et s.

177. Cf. José Gentil Da Silva, *Stratégie des affaires à Lisbonne...*, les cartes, après la p. 92.

178. D'après Roberto C. Simonsen, *História econômica do Brasil (1500-1820)*, São Paulo 1957[3], tableau suivant la p. 114. En revanche, beaucoup plus d'argent et moins d'or qu'auparavant, est enregistré dans les foires de "*Bisenzone*", en 1712-22 (et depuis 1671-85). Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, p. 153 et s.

179. Cf. Lilian da Fonseca Salomão, *op.cit.*

et rechanges, des arbitrages monétaires, a perdu de sa faveur. Pourquoi? Parce que l'argent devient trop cher. Grands seigneurs du commerce mondial, les Britanniques, Anglais ou Ecossais, critiquent ces pratiques qu'ils subissent à Livourne (le grand-duc de Toscane ayant établi des foires des changes, en 1595, et un Hôtel de Monnaie, en 1596, à Pise). Ces foires ne durent guère au delà de 1617.

L'exemple de l'illustre Thomas Mun,[180] banqueroutier en 1607 et qui a dû fuir l'Italie, celui de certains de ses compatriotes aussi malheureux, manifestent quels désagréments procuraient changes et rechanges, en renchérissant l'argent. Un monde est révolu, mais le fait majeur demeure: l'abondance des métaux considérés précieux, les rend chers.

Pourquoi enfin, précieux? Plus que chers, l'or et l'argent sont effectivement devenus précieux; ils sont de toute évidence rares, dans la circulation monétaire. Quand le monastère d'*Aghios Pandeleimona* prend la responsabilité de l'émission des billets utilisés à Tilos,[181] il y est poussé car les espèces étrangères qui parvenaient dans l'île étaient thésaurisées, formaient le trousseau des femmes (des partimoines, pour des familles bénéficiant de l'émigration passagère de quelques de leurs hommes). Certes, la réaction n'est pas inédite. La demande de pièces d'or au Proche-Orient, du XVe au XVI siècles, ne semble pas se justifier ni par les besoins de la circulation, ni par l'exportation, l'Orient voulant surtout de l'argent; l'or ne circule guère, il est thésaurisé, on l'entasse, dans les parures, les garnitures et les ornements, formes, toutes, de placement à long terme. Nous en avons parlé, à propos du Portugal, et, à l'autre bout de l'Europe, de la Pologne. Plus près de nous, en Sicile, aux XIVe et XVe siècles, d'après Henri Bresc, "les quantités d'or engrangées... sont souvent stupéfiantes". Histoire qui se répète et n'a pas d'alternative, si ce n'est la civilisation "*caipira*". Ainsi l'or et l'argent sont-ils réellement devenus des métaux précieux, faute de mieux.

Les changes aidaient à renchérir les monnaies; désormais on les évite. Au XIXe siècle, la maison Iatros[182] transférait les soldes de ses

180. Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, pp. 276 et 291, ainsi que Raymond de Roover, "Thomas Mun in Italy", *The Bulletin of the Insitute of Historical Research* (1957) 80-5.

181. D'après Haris Kutelakis, "Un modo singolare", *op.cit.*

182. D'après C. C. Spiliotakis, "The concentration of Greek import and export...", *op.cit.*

transactions moins par lettre de change qu'en monnaie (ce qui certainement, tenait compte des conditions de chaque marché, ou bien des nécessités de liquide que pouvait connaître la maison elle même, en variant ses initiatives). Sans doute leur isolement relatif rend délicat l'emploi de traites par les Iatros. Il n'en demeure pas moins que les profits sur les changes ne semblent en effet pas prisés ou du moins sont peu recherchés, ainsi que par les Gerussi (et autant que dans le Nord, depuis longtemps, à l'exception des régions "belges" que dominaient précisément les Méditerranéens).[183]

Mais tout ceci se passe en attendant l'activation d'un système national de crédit; la banque tarde dans ces pays dont l'indépendance fut si longue à arracher. Ce n'est plus le commerce de l'argent qui prédomine dans le monde des affaires et ce ne sont plus les monnaies qui servent au commerce et affirment les relations de dépendance. La concurrence fait la loi dans la pratique des compensations. Le troc, tel qu'il fut pratiqué sur les côtes africaines, a souvent intéressé ou indigné les historiens dont Lucien Febvre a eu raison d'apprécier le caractère passionné. Les partenaires pouvaient déterminer leur offre, leur demande.

Mais la poursuite de ces transactions, "la mode" l'emportant sur "les besoins" fait que le fournisseur de biens manufacturés: outils, tissus, armes, colifichets, impose ses tarifs, ses exigeances, pour peu qu'il balaye les concurrents éventuels ou s'entende avec eux, ce qui explique peut-être la tiédeur avec laquelle la France écoute les projets de ses agents diplomatiques et les propositions des negociants dans les Balkans, destinés à concurrencer l'Autrichien avant la première guerre mondiale.

Que fera de ses esclaves, le chasseur nègre qui discute le prix d'une arme à feu; que fera enfin, de son pastel l'intermédiaire qui, aux Açores, attend des tissus ou des outils d'Angleterre, de France ou des Provinces-Unies? Quant à l'importateur brésilien qui au XVIIIe siècle, recéptionne des aliments avariés ou des tissus ne trouvant guère preneur sur le marché, quels moyens a-t-il d'écouler son sucre ou d'en discuter le prix établi à Amsterdam? Les spéculations sur les monnaies ont pu se poursuivre au Proche-Orient où les Ottomans prétendent, non sans humour,

---

183. Sur les ennuis des "Hollandais" dans les foires de Pise, cf. José Gentil Da Silva, "Trafics du Nord...", *op.cit.*, pp. 137-8.

avoir appris ses pratiques de leurs partenaires français encore au XVIIIe siècle.[184] Mais c'est désormais la concurrence qui joue.

Puisqu'elle joue uniquement sur l'exportateur de matières premières et de produits agricoles, celui-ci se trouve forcé d'assurer la qualité de sa marchandise et de faire pression sur le cultivateur, pour abaisser le prix de revient (ou de vente, tout simplement). Dès le XVe siècle, la Méditerranée, riche et généreuse, vidée de ses "industries" qui disparaitront également des centres "dominants", subit la concurrence des archipels atlantiques, puis des Amériques, pour le sucre, les matières colorantes. Quant à bien des marchandises y compris les céréales et le poisson, autant en acheter aux Nordiques. L'heure vient aussi pour les produits manufacturés de subir la concurrence.

Avant que du "Tiers monde" n'arrivent, grâce aux transferts de technologie occidentale, les manufactures qui battent la production européenne, les Méditerranéens ont dû faire preuve d'invention et d'âpreté. L'histoire des soieries est celle de la concurrence féroce que doivent supporter et mener tous les fabricants; celle-ci rend imaginatif, exige des prouesses techniques. Les fabrications imitent celles du Nord: "*calzette di seta all'inglese di ogni perfettione*" offertes par les Napolitains (en 1634, par exemple). Encore le sort particulier fait à ces derniers par la dépréciation de leur monnaie justifie-t-il des exportations de "*camicinole o altri lavori di seta* (que) *haviamo bonissima commodità di servir al pari di qualsivoglia*" (en 1633).[185] Cela reste à vérifier, à discuter, mais s'impose pour vaincre la concurrence nordique et celle aussi des autres régions "italiennes" et méditerranéennes, en Europe Centrale et Orientale.

Par dessus l'ordre nouveau né du XIVe au XVIe siècle, scellé par les conciles de Latran (1512-7) et Trente (1545-1563), le système capitaliste de production inventé par les travailleurs des provinces anglaises a imposé un autre ordre qui procure des profits sur la plus-value et non plus sur le change vertical. L'état de la Renaissance n'a été d'aucune aide, si ce n'est faire croire aux vertus de la colonisation. De l'absolutis-

184. D'après Nicolas Svoronos, *Le commerce de Salonique au XVIIIe siècle*, Paris 1956, p. 115, note 1.

185. Cf. José Gentil Da Silva, *Banque et crédit...*, I, p. 265, correspondances de Giovanni Grillo, de Naples, le 6 Mai 1634, adressées aux Giovannelli, à Vienne, et d'autres pour Venise et Bolzano, vers 1621-34, de différents marchands, toscans pour la plupart.

me, la Méditerranée a connu à peine les retombées, faute d'états méditerranéens en dehors de la caricature toscane et du loup vénitien, un semblant d'état et une fausse démocratie.

L'Empire ottoman dont les dépendances s'étendaient sur plus de la moitié des rives méditerranéennes, demeurait totalement étranger à ces schémas dits modernes, appuyés sur la nécessaire préservation des patrimoines. Certes la dépréciation monétaire y fait aussi des ravages et le commerce des monnaies est mené par la thésaurisation, seul pari sur l'avenir.[186] Mais, en fin de compte, à l'heure où les Balkans luttent pour l'occidentalisation, on a l'impression que tous ces mondes se sont orientalisés, plus encore que marginalisés.

Beaucoup de choses y font penser, dans ces marges des empires bourgeois: carences de l'état occidental, retombées de la colonisation et du partage du monde, la production abandonnée à elle même après s'être fait gruger, émietter, les populations luttant tardivement pour affirmer un sentiment national que les colonies d'Amérique avaient déjà consolidé. Les avatars monétaires avec leur forte dose de métaphore, vidaient de la sécurité, du travail et des croyances mêmes, des pays sans drapeau, des populations prêtes au départ, à l'émigration.

Ceci dit, quels ravages provoquèrent en Méditerranée, de la Péninsule ibérique et la France à l'Europe Centrale et Orientale, ces trafics sur les monnaies, nous ne le savons toujours pas. A la fin, les déséquilibres aident-ils les dynamismes économiques ou les freinaient-ils plutôt? Encore, pour ce qui est de la Méditerranée Orientale, voyons-nous qu'il a fallu repartir à zero, malgré l'action marchande de gens en dehors des états, d'hommes guère enclins aux spéculations sur les monnaies.

Toute une légende créée du XIXe au XXe siècles, d'un monde traditionnel en disparition, qui se dégrade, est l'héritage aussi hypothéqué d'une historiographie plus que tendancieuse, celle de l'époque

186. D'après Nicolas Svoronos, *Le commerce de Salonique*, pp. 115-6, ainsi que Giles Veinstein, "Trésor public et fortunes privées dans l'Empire ottoman (milieu XVIe - début XXe siècle)" *L'Argent et la circulation des capitaux, op. cit.*, pp. 121-34. Ces notes ne sont pas une bibliographie, elles apportent quelques références qu'il est difficile d'organiser. En tenant compte des carences des états, verifiées aussi dans les bibliothèques publiques et universitaires, autant que dans l'utilisation de l'informatique, il s'agit de rappeler des titres et des informations que l'on a trop tendance à négliger.

bourgeoise et impérialiste, née, ou plutôt, baptisée à Trente. "Le monde que nous avons perdu" nous a été ravi après les "révolutions" des XIIIe et XIVe siècles qui ont fini par faire le lit aux "noblesses mobiles" dont parle Henri Bresc à propos de la Sicile, ainsi qu'aux connivences entre notables et monarchies trouvées par Jean-Pierre Bardet à Rouen, au XVIIIe siècle.

Mauvais sujet, celui des monnaies au coeur de la vie marchande et du crédit et autres moyens de paiement, nous éclaire quand même sur des questions très vastes, mais peut-être parce que nous étions avertis. Il peut certainement contribuer à défaire des équivoques et ce n'est pas si mal en Histoire.

Qui plus est, puisqu'à deux ou trois exceptions près, nous avons eu affaire à des chercheurs jeunes et à des recherches qui débutent, espérons que tout n'ait pas été inutile, des explications, des questions, des démonstrations faites et des regrets manifestés.

MARIA-CRISTINA CHATZIOANNOU

LA CASA COMMERCIALE GHEROUSSI
UN ESEMPIO DELL'ATTIVITÀ COMMERCIALE NEL MEDITERRANEO ORIENTALE NELLA PRIMA METÀ DEL '800

Descrizione del materiale

Lo studio dell'attività economica della casa commerciale Gheroussi si basa sulla corrispondenza commerciale degli anni 1823-1842. A questa raccolta di lettere vanno aggiunte di polizze di carico (1826-1834) e di conti dello stesso periodo.

Ormai è diventato un luogo comune che il materiale di corrispondenza e di contabilità delle case commerciali, delle banche e delle unità industriali ci permetta di conoscere una molteplicità di comportamenti sociali e di meccanismi economici. In effetti tali archivi possono fornire il materiale necessario per la sintesi di monografie e sono proprio questi casi particolari a condurre a più ampie forme strutturali del comportamento economico e sociale.[1]

Questa prima presentazione dell'archivio della casa commerciale Gheroussi cerca di delineare un esemplare rappresentativo di comportamento economico nel quadro dell'economia commerciale nel territorio greco del XIX secolo.[2]

Il quadro generale

L'attività commerciale dei fratteli Gherussi copre un periodo contrassegnato da importanti particolarità. Comincia negli ultimi anni della

1. Su questo schema metodologico si basa la tesi di L. Bergeron, *Banquiers, négociants et manufacturiers Parisiens*, t. I-II, Paris 1975, pref. III.

2. L'archivio Gheroussi è stato regalato dai discendenti della famiglia, al Centro delle Ricerche Neoelleniche nel 1965 e la sua elaborazione era stata affidata a A. Panayotopoulou-Gavatha.

guerra d'indipendenza greca e continua negli anni dello stato ottoniano quando l'aspirazione constante dello stato è la promozione del commercio e della marina mercantile.[3] In questo processo di ripresa del territorio greco alcune tradizionali aziende commerciali cercano di trovare i modi per esprimere le loro attività economiche.

A partire dagli avvenimenti bellici e dall'instabilità politica, perdurante anche negli anni di Capodistria, che caratterizzano il periodo di transizione che conduce fino alla creazione dello Stato libero greco, il commercio viene influenzato sia positivamente che negativamente da alcuni fattori socio-economici: le legislazioni statali, la situazione economica nel Mediterraneo, la politica "protettiva" delle forze straniere. Si deve peró notare che in queste condizioni, la quasi sempre fruttuosa attività economica dei commercianti non riesce a superare le connaturale debolezze dell' "arcaismo" e diventare cosi elemento di cambiamento della società greca. Due sono le prove, più che cause: a) il problema della sicurezza e quello delle assicurazioni delle merci, perché il problema della pirateria rende particolarmente difficili i trasporti marittimi, almeno fino all'emissione della prima legge marittima 1828 del governatore Capodistria per la repressione della pirateria.[4] b) L'assenza di un istituto organizzato di credito, cosa che costringe i commercianti ad occuparsi pure del settore finanziamento e credito del commercio, specialmente prima della fondazione della Banca Nazionale di Grecia nel 1841.[5]

L'area geografica delle attività della casa commerciale

Le attività commerciali della casa Gheroussi si estendono nella area del Mediterraneo orientale. I tre fratelli Gheroussi, Sotiris, Manolis, e

3. Per lo sviluppo della marina mercantile, cfr. C. Papathanassopoulos, *Marina mercantile greca (1833-1856)*, Atene 1983 (in greco).

4. Per la repressione della pirateria, cfr. D. Themeli-Catifori, *La persecuzione della pirateria e il tribunale marittimo durante il primo periodo Capodistriaco*, t. I-II, Atene 1973 (in greco).

5. Con la fondazione e la politica economica della Banca Nazionale di Grecia si occupano i recenti studi: Chr. Loukos, "Dix ans de tentatives pour la formation d'une Banque en Grèce (1831-1841)" e P. Pizanias, "Rapports de prêt et dominance économique. La fondation de la Banque Nationale de Grèce (1842-1847)", relazioni inedite dal II Colloquio Internazionale di Storia del C.R.N./F.N.R., Atene 18-25 Sett. 1983.

Costantinos, che provengono da Smyrne, sono i capi di tale casa commerciale. La città paterna diventa il punto di partenza della loro attività commerciale.[6] A Smyrne, centro commerciale autonomo nell'Asia Minore, da dove si effettuano esportazioni per l'Occidente, rimane Costantinos Gheroussis dal 1826 al 1838.

La seconda tappa naturale del commercio marittimo, dopo Smyrne, è l'isola di Syros. La sua capitale, Ermoupolis è uno dei centri economici più importanti dello Stato greco. I vari profughi greci, primi abitanti della città, hanno aggiunto all'aspetto agricolo dell'economia locale una attività completamente diversa, promuovendo, più tardi, la marina mercantile, la costruzione delle navi e altri lavori nel settore manifatturiero.[7] In Ermoupolis dal 1823 al 1837 risiede il fratello maggiore, Manolis Gheroussis, uno dei primi commercianti del luogo. Il triangolo del commercio marittimo esercitato dalla casa Gheroussi si chiude a Trieste. Trieste è uno dei centri commerciali più importanti dell'Impero austriaco. Da qui i prodotti dell'Oriente si incanalano verso l'Europa centrale. La stessa Trieste si occupa anche della trasformazione dei prodotti provenienti dell'Oriente. La politica statale austriaca promove e assicura i privilegi dei commercianti.[8] A partire dalla metà del'700, dopo la proclamazione del porto franco, a Trieste fiorisce anche la comunità greca che intorno al 1830 raggiunge alti livelli di sviluppo.[9] A Trieste è anche la sede della società dei fratelli Gheroussi e, dal 1828 al 1837, la residenza di Sotiris Gheroussis.

Infine intorno al 1837, i tre fratelli si trasferiscono a Patrasso, uno dei più grandi centri urbani del Regno greco. Nella seconda metà del XIX secolo, Patrasso, avvantaggianta anche dall'esportazione dell'uva, fa concorrenza ad Ermoupolis. Qui pero, dopo il 1840, cominciano le liti tra i tre fratelli,[10] questi contrasti porteranno alla liquidazione della

6. Per il commercio e la situazione generale economica a Smyrne cfr. Ch. De Scherzer, *La Province de Smyrne* (trad. de l'allemand F. Silas), Vienne 1873 e D. Georgiades, *Smyrne et l'Asie Mineure*, Paris 1885.

7. V. A. Cardassis, "Attività commerciali a Syros (1843-1857)", *Deltion Istorikis kai Ethonologikis Eterias* 25 (1982) 321 (in greco).

8. Per un più ampio profilo di Trieste, cfr. L. De Antonelli Martini, *Porto-franco e Communità etnico-religiose nella Trieste Settecentesca*, Milano 1968.

9. Cf. Olga Catsiardi, "La communità greca di Trieste (1751-1830)", tesi inedita in corso di stampa, Atene 1984 (in greco).

10. A questo punto il materiale dell'archivio concorda con la narrazione di

casa commerciale Gheroussi, anche se non alla fine delle loro attività economiche, proseguite poi individualmente a Patrasso.

I tre fratelli, e in particolar modo Sotiris Gheroussis a Trieste, sono i principali protagonisti della corrispondenza commerciale. Le seguenti tavole di mittenti e di riceventi indicano che la maggior parte della corrispondenza va da Smyrne a Trieste e da Syros a Trieste.

Un aspetto dell'attività commerciale: la circolazione delle merci

La principale attività economica della casa Gheroussi è la pratica del commercio generico, sia nelle esportazioni che nelle importazioni.

I prodotti agricoli della periferia di Smyrne si esportano a Trieste con tappa intermedia il porto di Ermoupolis. Qui vengono portati anche vari prodotti dalle altre isole del Mare Egeo. In questo caso si tratta principalmente di spugne e di vallonea. D'altra parte da Trieste si esportano a Syros e a Smyrne prodotti industriali. Certe volte gli stessi prodotti, come le pelli, che vengono esportati da Smyrne e Syros, rientrano poi lavorati nei stessi luoghi di provenienza. Tra le merci che circolano nel triangolo Smyrne-Syros-Trieste ci sono anche i gruppi di monete d'oro e d'argento.

La fonte principale per seguire la circolazione delle merci é costituita dalle polizze di carico degli anni 1826-1834. La destinazione dei carichi è: a) Da Trieste a Syros e Smyrne. b) Da Syros e Smyrne a Trieste. Come esempio della circolazione delle merci vengono qui esaminate le polizze di carico del 1827 e del 1829. Il primo anno segna l'inizio dell'attività economica di Sotiris Gheroussis a Trieste e dopo l'anno 1829, da quanto risulta dal materiale dello archivio si nota un notevole aumento delle ordinazioni delle merci, fatte da Trieste. Tali ordinazioni hanno come destinazione varie località dell'Italia del Nord e delle coste Dalmate.

Il genere e la quantità delle merci non cambia notevolmente tra gli anni 1827 e 1829, ad eccezione della circolazione dei gruppi di monete d'oro e d'argento. Tra gli anni 1827 e 1829 si nota a Trieste un considerevole aumento di accumulazione dell'oro e dell'argento proveniente da Smyrne e Syros. Le cause possono essere diverse, prima

un segretario della Casa Commerciale Gheroussi, cfr. L. Polidoros-Cyvetos, "Breve narrazione degli eventi più importanti della mia vita", *Mikrasiatica Chronica* 3 (1940) 322 (in greco).

il cambio favorevole di varie monete d'oro e d'argento a Trieste e poi l'avvenuto aumento delle importazioni, specialmente a Syros, giustifica lo investimento di capitali provenienti da Syros, a Trieste, dall' aspirante centro commerciale del nuovo Regno greco al centro economico dell'Occidente, dove fiorisce anche una communità commerciale greca.

Il genere delle merci

Da Syros a Trieste

spugne fini
» grosse
» di cavallo
vallonea a refuso
» camata
cera gialla
cuoje salate
olio

Da Smyrne a Trieste

cottoni Cassabá battute
» Kircagaz »
» Subbuggiá »
uva Cismé
» Urlá
» Caraborno
fichi
spugne fini
» grosse
» di cavallo
rame vecchio
rame a refuso
bronzo
galla
alizzari
grana gialla
vachette
pelli di lepre
opio

Da Trieste a Syros

terraglia
vetrami
specchi
chiodi
tavole
corde
ferro

Da Trieste a Smyrne

panni
berette
cordelle di seta
ottone
acciai
zolfo
theriaki

Da Trieste a Syros	*Da Trieste a Smyrne*
acciai	chiodi
ballini	broche
zolfo	tavole
ottone	vetrami
vitriolo	piati
panni	carta
manifatture	» navigare mercantile
chingaglie	caffé
zucchero	polvere d'anisi
caffé	patate
peppe	chingaglie
carta da scrivere	
» navigare	

L'organizzazione dell'azienda

Caratteristica principale della casa Gheroussi è il suo funzionamento basato su un sistema familiare chiuso. E poi essa effettua, in determinati periodi, transazioni commerciali con altri rappresentanti locali. Anche in queste transazioni limitate nel tempo si possono individuare, certe volte, legami personali o familiari. Sotiris Gheroussis all'inizio della sua attività a Trieste collabora commercialmente con il suo compatriota Costantinos Ioannidis. Nello stesso periodo in cui termina la sua collaborazione con C. Ioannidis, Sotiris Gheroussis scioglie anche, a Smyrne, il fidanzamento con una parente del suo collaboratore. D'altra parte, tra i rappresentati commerciali figura anche un altro fratello a Salonicco e un certo zio a Corfù. Gli anni di successo di Sotiris Gheroussis sono quelli che vanno dal 1832 al 1833 quando si infittisce la sua corrispodenza da Trieste con Syros e con varie città dell'Italia del Nord e delle coste Dalmate. Questa feconda attività professionale è suggellata da un matrimonio di successo. Con questo matrimonio S. Gheroussis diventa parente di una ricca famiglia della comunità greca di Trieste, la famiglia Issaia.

Un aspetto negativo delle imprese commerciali di tipo familiare è la loro fragilità, dovuta ai rapporti permanenti fra gli individui.

Tuttavia, le peculiarità dell'impresa familiare sono fondamentalmente favorevoli alla sua struttura. L'istituzione facilita la creazione di

una tradizione familiare e certe volte anche di una dinastia aziendale.[11] Cosi accade che la casa commerciale Gheroussi continua nella famiglia Cheretis, noti commercianti di uva di Patrasso. Le famiglie si legano per mezzo del matrimonio della figlia di Sotiris Gheroussis con Manolis Cheretis a Patrasso.

L'attività aziendale della casa commerciale

"Lo scopo del commercio è l'aumento dell'utilità e del valore delle merci prodotte dal settore agricolo e manifatturiero. Questo si ottiene o tramite il temporaneo magazzinaggio delle merci, oppure tramite il trasporto di esse da un luogo all'altro.

Dalla sopravalutazione delle merci derivane come conseguenze utile sociale a favore dei commercianti che hanno messo i capitali e il lavoro dall'altro". Cosi Ioannis Scaltsounis cercava di codificare il valore del commercio nel 1865.[12]

Sul capitale investito dalla casa commerciale si devono calcolare sempre il prezzo della merce, il nolo, i dazi doganali e le spese di magazzinaggio.

A questo punto ci si chiede se i capitali e i profitti della azienda siano investiti solo nel commercio. Una delle caratteristiche principali del commercio tradizionale è la varietà dei tipi delle imprese aziendali e dei luoghi delle loro attività.

Già dai primi anni i fratelli Gheroussi pensano di liquidare la filiale di Smyrne e di comprare terra nello Stato greco. Dalla loro corrispondenza si deduce che preferiscono il territorio di Nauplia e di Corinto. Alla fine il commercio dell'uva riunisse i tre fratelli a Patrasso, dove Sotiris Gheroussis presta denaro su garanzia ipotecaria, come è dimostrato da una serie di documenti legali. Questa attività finanziaria lo conduce nel 1856 alla fondazione di una Società di Assicurazioni e nel 1864 alla fondazione di una Banca sotto il nome di "Banca Marittima Greca", ambedue a Patrasso.[13]

Le strutture socio-economiche dell'economia greca nel XIX secolo,

11. Per quel che riguarda il modello dell'impresa familiare, cfr. L. Bergeron, *Les capitalistes en France (1780-1914)*, Paris 1978, pp. 126-134.

12. I. Scaltsounis è un avvocato che proviene da Cefalonia; id., *La scienza del commercio*, Cefalonia 1865, p. 87.

13. In modo indicativo si puó menzionare qui un'analoga attività aziendale del M. Iatros a Nauplia che comincia negli anni di Capodistria. M. Iatros pratica

permettono l'orientamento del commerciante verso vari settori economici oltre al trasporto delle merci. Siccome l'industria può anche comprendere l'attività commerciale[14] e "banchiere può essere chiamato colui che si occupa del commercio finanziario, sia in monete e in cambi e valute straniere",[15] il negoziante riassume in sè oltre a quelle della semplice compra-vendita anche le attività bancharie e manifatturiere o industriali.[16] Queste funzioni in seguito allo sviluppo del capitalismo si trasformano; per quanto riguarda la casa commerciale Gheroussi, ci si domanda se le condizioni generali che determinano lo Stato ottoniano le permetteranno di mantenere il tipo del negoziante sopra delineato o la condureranno ad un altro tipo di attività economica.

Corrispondenza commerciale (1823-1842)
Tavola I: Mittenti*

	mittenti	%	lettere	%
Smyrne	37	18,13	464	29,8
Resto del Oriente	15	7,35	150	9,6
	52		614	
Syros	55	26,9	410	26,3
Resto del territorio greco	26	12,7	231	14,8
	81		641	
Trieste	49	24	118	7,5
Resto dell'Europa	22	10,78	184	11,8
	71		302	
Somma totale	204		1557	

* C'è una differenza di 108 lettere in più nelle lettere dei mittenti perche in quelli dei riceventi sono calcolate solo le lettere destinate ai tre fratelli Gheroussi.

commercio generale; parallelamente, nel 1835, investe capitali in una Unità di lavorazione della seta e nel 1860 procede al varo di una nave a vela. Lo stesso si occupa anche di tutti i lavori bancari, come p.es. prestiti di denaro a interesse, prestiti a interesse composto ecc. Questa proficua attività aziendale gli permette di investire una considerevole parte dei profitti nell'acquisto di terreni e di proprietà immobiliare. Cosi M. Iatros dispone di proprietà in dieci provincie e in undici centri urbani del terittorio greco, che comprendono: terreni coltivati ad uva, olivi, tabacco, orti, terreni da pascolo, case, negozi, magazzini, mulini ad acqua, locande, forni ed un vivaio. C. C. Spiliotakis, "L'archivio di M. Iatros (1802-1893)", *Tetradia ergasias* C.R.N./F.N.R. 6, Atene 1983, Introduzione pp. 9-47 (in greco).

14. P. Charissis, *Scrittura Doppia*, Vienna 1837, Prolegomena (in greco).
15. P. Charissis, *op.cit.*, capitolo "Il banchiere", p. 30.
16. Bergeron, *Les capitalistes*, p. 40.

Tavola II: Riceventi

	Sotiris Gheroussis (e Cia)	Manolis Gheroussis (e Cia)	Costantinos Gheroussis (e Cia)
Smyrne	34		99
Syros		158	
Trieste	987		
Patrasso	153	9	9
Somma totale	1174	167	108

JOHN DAY

COLONIALISME MONÉTAIRE EN MÉDITERRANÉE AU MOYEN AGE

L'histoire monétaire de la Méditerranée médiévale est généralement envisagée sous la perspective des grands déplacements de l'or et de l'argent entre l'Empire byzantin, le monde musulman et l'Europe chrétienne. Ces mouvements —linéaires, circulaires ou alternés— se concrètisent en différentes monnaies-étalon dont l'usage, dans les échanges internationaux, reflète à sa manière la puissance commerciale des pays émetteurs. Il existe un revers de la médaille: les économies périphériques ou malchanceuses se trouvant dans une situation d'infériorité monétaire qui se manifeste, dans les exemples que nous nous proposons d'examiner ici, par l'instauration d'une circulation dominante de monnaies étrangères. Les différentes formes de "colonialisme" monétaire peuvent persister pendant de longues années dans les cas, notamment, de véritables colonies ou dépendances économiques; comme elles peuvent durer le temps d'une conjoncture relativement courte et se limiter à des secteurs déterminés de l'économie des échanges.

L'étude ponctuelle de ces phénomènes ne confirme pas les théories d'équilibre; celle par exemple des vases communicants avec flux et reflux d'or et d'argent selon les aléas de l'offre et de la demande, indépendamment des courants commerciaux; ou celle, opposée, qui prétend que la circulation effective répond nécessairement par sa nature et son volume aux besoins du commerce. Au contraire, il s'agit de situations de profond déséquilibre exploitées par les économies de pointe pour renforcer leur propre position dominante.

I

La politique monétaire mise en oeuvre par les Vénitiens dans leurs colonies grecques à partir du milieu du XIVe siècle, comme nous pou-

vons le voir dans la communication d'Alan Stahl à ce même colloque,[1] se confondait avec la politique coloniale de la République. Le *tornesello*, frappé en grandes quantités vers 1353-1423 pour les territoires d'Outremer, semble devoir son succès initial au fait de sa forte surévaluation (jusqu'à 50%) par rapport au *soldino* de 12d. qu'il remplace rapidement dans la circulation, notamment en Crète. Cette petite pièce de billon au titre constant, mais de plus en plus légère par rapport à son poids théorique et frappée sans soin, était destinée en premier lieu au paiement des salaires des fonctionnaires, marins et soldats, puis aux dépenses occasionnées par la construction de fortifications et la réparation de galères. Ainsi, l'Etat gagnait sur les deux tableaux: il réalisait un important bénéfice sur chaque livraison d'argent-métal transformé en *torneselli* à la *Zecca*; il faisait face à ses dépenses militaires et civiles dans les colonies avec une monnaie dévalorisée, semi-fiduciaire. En même temps, la fixation des prix de certaines denrées comme le pain et la viande servait à soutenir le cours d'une monnaie détériorée et surabondante (vers la fin du XIVe siècle les émissions de ces pièces atteignaient 20 millions par an). La rapide diffusion du *tornesello* sur la Terreferme grecque dès les premières frappes laisse entrevoir un dernier facteur dans la décision vénitienne d'émettre une monnaie destinée exclusivement à l'exportation. Les principautés latines en Grèce semblent avoir ressenti une grave carence monétaire à partir des années 1330 lorsque leurs ateliers cessaient toute activité. Ainsi le vide laissé par la disparition des deniers tournois frappés en Grèce pouvait-il être comblé presque aussitôt par les *torneselli*, au profit et par l'intermédiaire des marchands de Venise.

II

Comme Alan Stahl le fait remarquer à la fin de sa communication, la politique monétaire des Vénitiens dans leurs colonies de l'ancienne Romanie n'est pas sans rapprochements avec la politique qu'ils poursuivront quelques décennies plus tard dans les territoires de la Terreferme.[2] Dans les terres conquises au début du XVe siècle, Venise avait

1. A. Stahl, *The Venetian Tornesello in the Light of the Arta Hoard*, à paraître; Id., "Venetian Coinage in Medieval Greece", *IIe Colloque International d'Histoire*, Athènes, sept. 1983, dans le présent volume.

2. R. C. Mueller, "L'imperialismo monetario veneziano nel Quattrocento", *Società e storia* 8 (1980) 277-97.

assuré son hégémonie monétaire par diverses mesures destinées à supprimer les monnaies locales démonétisées, qui devaient être échangées contre les monnaies vénitiennes: la frappe de nouvelles pièces correspondant quant au poids et au titre aux monnaies décriées, par exemple à Vérone; la frappe d'une monnaie sciemment surévaluée pour le marché de Zara afin d'éliminer une circulation hétéroclite de "mauvaises" monnaies. Cette mainmise monétaire était renforcée par l'obligation qui incombait aux nouveaux sujets de payer désormais les droits et impôts en monnaie vénitienne. Dans les années qui suivirent, la politique monétaire de Venise en Terreferme fut inspirée d'une part par les besoins du fisc et d'autre part par le souci de déjouer les projets du duc de Milan d'inonder les Etats vénitiens de monnaies milanaises. A partir de 1429, celui-ci a en effet "submergé moitié de l'Italie" avec un *sesino* (de 6d.) surévalué qui procure aux changeurs un bénéfice de 20% contre les monnaies d'argent de Venise. En 1442, pour combattre le *sesino* et pour se procurer "par n'importe quel moyen" les fonds nécessaires pour rémunerer le *condottiere* Francesco Sforza, le titre du *bagattino*, petite monnaie frappée pour les territoires de la Terreferme, est réduit de moitié, de 11% à 5,5% d'argent fin. Un fort écart existe désormais entre la valeur intrinsèque et la valeur nominale de cette monnaie de base, ce qui rappelle la situation en Grèce. Les nouveaux *bagattini* sont dépensés généreusement par l'Etat pour régler ses obligations en Terreferme, mais ils sont refusés en paiement des droits et impôts. Le duc de Milan, ayant entre temps perdu la bataille des *sesini* contre-attaque avec les *ottini* (de 8d.) qui finiront par "chasser" les *soldini*, *grossi* et *grossoni* vénitiens des territoires. Seuls résistent à cette invasion de mauvaise monnaie les *bagattini* surévalués. En 1453, le Senat décide l'émission d'une nouvelle pièce de billon, le "*quattrino* pour la Terreferme". Dans les cinq ans qui suivent, l'apparition d'une multitude de faux *quattrini* contraint l'Etat à réduire de moitié la valeur légale de cette pièce. En 1463, dans la lutte sans cesse renouvelée contre la fausse monnaie, Venise réussit à rétirer de la circulation 20.000 *bagattini* contrefaits, soit l'équivalent de cinq tonnes de cuivre qui sont aussitôt confisquées par l'Arsenal pour la fabrication des canons. Les bénéficiaires de tout ce remue-ménage monétaire sont les cambistes, douaniers et fonctionnaires vénitiens et, bien entendu, l'Etat lui-même qui refuse systématiquement sa propre monnaie dévaluée.

Ce long épisode d' "impérialisme monétaire", pour reprend l'ex-

pression de R. C. Mueller, prend fin en 1472 lorsque le Conseil des Dix, pour contrecarrer un nouveau projet du duc de Milan d'inonder les Etats vénitiens de faux *grossi* et *grossoni* (pour un montant de 80.000 ducats d'or), fait baisser la valeur légale des pièces menacées de 40%, enlevant d'un seul coup aux vénitiens et à leurs sujets, selon le chroniqueur Morosini, un million de ducats en pouvoir d'achat. En même temps, les *quattrini* et *bagattini* sont décriés et remplacés par une nouvelle monnaie divisionnaire de pur cuivre dont le cours sera soutenu par des émissions au compte-gouttes. C'est ainsi que Venise, forte de son expérience en Grèce, se sert de l'arme monétaire contre ses propres sujets italiens pour financer ses guerres d'Italie et d'Orient et pour défendre les Etats de Terreferme contre les pièces milanaises surévaluées ou contrefaites. Il faut noter que la prolifération des monnaies noires entre 1442 et 1472 devait servir néanmoins à épargner ces économies des pires effets de la grave pénurie d'or et d'argent qui sévissait en Europe au milieu du XVe siècle.

III

L'histoire monétaire de la Sardaigne dans les premières décennies de la domination aragonaise se rapproche plus de celle des colonies espagnoles du Nouveau Monde que de celle des colonies vénitiennes en Grèce du fait que la Sardaigne était elle-même à cette époque une source importante du métal précieux.[3] Les mines d'Iglesias, en pleine activité au moment du débarquement catalan, fourniront, entre 1326 et 1364, la matière première pour la frappe de 13 millions d'alfonsins, la nouvelle monnaie d'argent introduite par les Aragonais et calquée sur le *croat* de Barcelone. L'essentiel de ces émissions ne reste pas longtemps dans l'île. Il est exporté presque aussitôt au Maghreb, au Levant et surtout à Naples où la monnaie sarde se transforme en carlins d'argent. Les carlins, ou *gigliati*, connaîtront un beau succès dans les échanges internationaux, en particulier durant le règne de Robert

3. J. Day, "The Decline of a Money Economy: Sardinia in the Late Middle Ages", *Studi in memoria de Federigo Melis*, Naples, III, pp. 155-76. Cf. C. Verlinden, "Pagos y moneda en la America colonial", *Dinero y Credito (siglos XVI al XIX)*, Madrid 1978, pp. 325-34.

d'Anjou (1309-1343) qui correspond en fait à la période la plus prospère des mines d'Iglesias.[4]

En ce qui concerne la circulation interne, les nouveaux maîtres procèdent immédiatement à la conversion des monnaies de billon génoises et surtout pisanes en alfonsins *menuts* (9.460.800 sortent de la Monnaie de Bonaria, près de Cagliari, en deux ans, 1324-26). Le *menut* ressemble aux *minuti* des deux républiques italiennes qu'il est destiné à remplacer dans la circulation. Contrairement au *tornesello* et au *bagattino*, il est sous-évalué par rapport à la bonne monnaie d'argent, mais vraisemblement *sur*évalué par rapport aux deniers italiens qui circulent dans l'île. Comme le confirment les textes et les trouvailles de l'époque aragonaise, ces derniers, décriés en 1330 en tant que monnaies "étrangères", disparaissent effectivement de la circulation.

Malgré les dévastations causées par la guerre de conquête et la peste, la situation monétaire reste relativement stable pendant une quarantaine d'années. Les prix ne bougent pratiquement pas, tout au moins pas avant 1348 lorsque la peste noire déclenchera un mouvement à la hausse; l'évolution du rapport bimétallique reflète assez fidèlement celle des marchés continentaux. Au contraire, durant la longue guerre de rébellion menée par les "juges" d'Arborée c'est la dégringolade. A partir de 1365, avec la prise d'Iglesias par les Arborais, la production minière chute et la frappe de monnaie est interrompue. Dans une ordonnance de 1419, la paix revenue, on envisage la réouverture de l'Hôtel de la Monnaie d'Iglesias avec l'émission d'un nouveau *menut* affaibli des deux tiers pour le poids et le titre, mais de moitié seulement quant à son taux de change avec l'alfonsin d'argent. Cette forte surévaluation de la petite monnaie, que nous avons déjà rencontrée dans les colonies et territoires de Venise, signale le passage d'une circulation saine, selon les concepts de l'époque, à une monnaie semi-fiduciaire. Ceci n'était pas fait pour plaire aux seigneurs qui réclament, vers 1446-52, le retour à la *primera moneda*, celle d'avant 1419 et dont les dernières frappes remontent probablement aux années 60 du XIVe siècle.

Au XVe siècle, la diminution de la masse monétaire est une pré-

4. P. Grierson, "The Origins of the Grosso and of Gold Coinage in Italy", *Numismaticky Sbornik* XII (1971-2) 39-40; Id., "La moneta veneziana nell'economia mediterranea del Trecento e Quattrocento", *La civiltà veneziana del Quattrocento*, Florence 1957, pp. 83-5.

occupation constante des autorités aragonaises. Dans les ordonnances sur les monnaies de 1419, 1429 et 1442 on prévoit une première émission de *menuts* ou de double *menuts* particulièrement importante, suivie (en 1419 et 1442) d'une émission annuelle beaucoup plus modeste pour compenser la perte des pièces qui prennent "inévitablement" le chemin de l'étranger. Il s'avère en effet que le marché de Valence, en mal de monnaie divisionnaire, est envahi vers 1449 par la monnaie noire sarde. Le XVe siècle, période de disette monétaire généralisée, marque en Sardaigne un recul certain de l'économie des échanges. Même la monnaie de billon se fait rare à l'intérieur de l'île, tandis que sur le marché urbain, où les monnaies d'or étrangères font prime, le rapport or/argent se détache nettement de celui du continent.

IV

Dans les trois exemples que nous venons d'évoquer, il s'agit d'une politique consciente, sinon toujours efficace, d'inspiration fiscalo-commerciale. Les rapports de force dans le domaine monétaire pouvaient se manifester également au niveau des marchands, sans l'intervention de l'Etat. Dans les campagnes sardes durant la période pré-aragonaise les échanges s'effectuent le plus souvent sans l'intermédiaire de la monnaie.[5] Par conséquent, les prix, exprimés en monnaie d'or byzantin que pratiquement personne ne connaît, sont d'une remarquable stabilité et homogénéité, en particulier ceux du menu bétail, des capes de berger et du fromage. Ce dernier sert même parfois de monnaie divisionnaire (6 pièces étant égales à un *trémissis* et 18 à un *solidus* de compte). C'est cette pénurie chronique de numéraire, conjuguée avec la persistance du servage, qui maintiendront les prix de tous les produits de la terre à un niveau nettement plus bas en Sardaigne qu'en métropole et assurera la rentabilité de l'entreprise coloniale des républiques maritimes de Gênes et de Pise. L'échange inégal, on le sait, n'est nullement incompatible avec une balance commerciale excédentaire. Ce sont les excédents des exportations (céréales, cuirs, peaux, fromage, bétail sur pied, sel marin) sur les importations (objets d'usage courant destinés à être colportés à travers les campagnes et objets de luxe pour

5. J. Day, "La Sardegna e i suoi dominatori dal secolo XI al secolo XIV", dans *La Sardegna medioevale e moderna* (Storia d'Italia, vol. X) Turin, UTET 1984, pp. 38-43.

les marchands, les seigneurs et la cour) qui permettront la partielle monétarisation de l'économie car les mines d'argent dont il a été question plus haut resteront inexploitées jusqu'aux dernières années de la domination pisane.

Les premières monnaies qui circulent en Sardaigne après l'effacement du *solidus* byzantin seront les deniers impériaux de Lucques introduits par les marchands Génois et Pisans dans la seconde moitié du XIe siècle. Ils sont évincés à partir de la concession du droit de frappe à Gênes en 1139 par les deniers génois. Pendant un siècle et demi la monnaie de Gênes domine les secteurs monétaires de l'économie insulaire, même si l'on reste fidèle au *solidus* comme unité de compte (d'où par exemple l'expression "bisantis 100 de dinaris iunuinos minutos"). Vers la fin du XIIIe siècle, c'est la monnaie de Pise qui prendra la relais à Cagliari et dans les terres soumises aux Pisans. Et ce sont les comtes Donoratico, seigneurs pisans de Villa di Chiesa (Iglesias), qui frappent les premières monnaies sardes, un *aquilino minuto* semblable au *minuto* génois —à ne pas confondre avec l'*aquilino piccolo* de la mère-patrie— et un gros tournois inspiré par la prestigieuse pièce française. Les nouvelles monnaies, comme les alfonsins *menuts* qui succéderont sous la domination catalane, circulent peu dans la masse de la population, irrémédiablement désargentée à cause de l'échange inégal et d'une fiscalité lourde et inflexible. L'économie de marché en Sardaigne à l'époque pisane-génoise comme à l'époque aragonaise s'arrête pratiquement à l'enceinte des cités.

V

La situation au Latium aux XIe-XIIe siècles, étudiée par Pierre Toubert,[6] contraste avec celle de la Sardaigne à la même époque, car il n'est nullement question d'une dépendance coloniale et encore moins d'une économie de troc. Entre la fermeture des ateliers romains vers 975-84 et leur réouverture en 1176/77, la monnaie n'a jamais cessé de jouer un rôle important dans l'économie régionale, notamment pour le paiement des droits coutumiers, grâce aux injections successives de trois espèces étrangères: les deniers de Pavie puis, après l'effondrement de ceux-ci —et pour une brève période— les deniers de Lucques; enfin les deniers de Provins. La diffusion des deux premières pièces

6. P. Toubert, *Les structures du Latium médiéval*, Rome 1973, pp. 577-601.

s'explique probablement par l'existence d'une sorte de vide monétaire créé par la longue inactivité des ateliers locaux. Par contre, la rapidité même avec laquelle le provinois, monnaie courante dans les foires de Champagne, s'impose comme circulation de base dans la décennie 1150-1160 donne à penser que Rome, siège de la papauté et but des pélerins d'*Oltremonte*, était litéralement inondée à ce moment de ces pièces françaises. L'usage courant de cette monnaie à Rome et dans le Latium durera jusqu'aux premières années du XIIIe siècle, malgré les efforts du Sénat, à partir de 1176/77, pour imposer ses "provinois romains". Cet exemple constitue l'exception qui confirme la règle. Normalement une telle suprématie monétaire traduit bien les rapports de force commerciaux, sinon nécessairement politiques comme le montrent les trois cas suivants.

VI

Albert Feavearyear, historien de la livre sterling, décrit comment, entre 1339 et 1344, les marchands toscans en Angleterre réussissent à imposer un taux de change favorable au florin d'or qui reste absolument stable malgré d'importants mouvements de capitaux occasionnés par les dépenses militaires à l'étranger —on est au début de la guerre de Cent ans— les ventes de laine et les gros emprunts du roi.[7] En effet, si l'écu d'or français de 1337 (4,5 g. de fin) a cours sur le marché à 3s. 4d. sterling, le florin, qui pèse, lui, 3,5 g. devrait valoir 2s. $6^1/_2$d. et non 3s. comme prétendent les marchands toscans. Leurs parténaires anglais sont bien obligés d'accepter le chantage italien, c'est-à-dire d'acheter les marchandises importées avec le produit de leurs ventes aux étrangers, de laine notamment, sous peine de perdre 15% sur les changes. Le roi, pensant pouvoir empocher lui aussi cette prime arbitraire, décide à la fin de l'année 1343 la frappe d'un double florin anglais (7,0 g. de fin), égal à deux florins de Florence et courant à 6s. Cette initiative ne fait, en l'occurence, que confirmer l'impuissance du pouvoir politique face au pouvoir économique car le double florin est refusé par les Flamands, les Français, les Florentins et même par les sujets du roi, avec l'aval du parlement, pour toute somme inférieure à 20s. Par l'ordonnance de juillet 1344, on passe donc à la frappe du

7. A. E. Feavearyear, *The Pound Sterling. A History of English Money*, Oxford 1931, pp. 24-9.

noble, du même poids en or que l'écu français et dont le cours légal (6s. 8d.) répond cette fois-ci au cours du marché. C'est le roi toutefois qui aura le dernier mot si, comme le pense A. Feavearyear, le scandale du florin à 3s. n'est pas étranger au refus de la Couronne de reconnaître ses dettes qui provoquera les rétentissantes faillites des grandes compagnies florentines des Bardi et Peruzzi quelques mois après.

VII

L'aspect monétaire des échanges entre l'Europe chrétienne et l'Afrique du Nord au XIIIe siècle montre combien le principe des coûts comparés évoqué par les économistes en tant que facteur d'enrichissement réciproque, peut, à l'inverse, renforcer l'emprise commerciale des économies fortes. L'or du Soudan, chacun le sait, était particulièrement bon marché au Maghreb à cause de ses "coûts de production" dérisoires et malgré les frais de transport depuis les lointaines régions aurifères de Bambouk-Bouré.[8] En même temps, la balance commerciale de villes comme Ceuta, Tlemcen, Oran, Tunis et Bougie avec l'Europe était certainement déficitaire et les termes de l'échange défavorables, car les exportations maghrebines consistaient avant tout en laine, cuirs, peaux, cire et, éventuellement, céréales —en concurrence avec les produits des fournisseurs européens— tandis que les importations comprenaient des objets manufacturés, surtout des étoffes, des denrées de luxe comme le vin et l'huile et des produits d'Orient. Le solde en or brut, dit *de paliola*, ou en monnaies d'or maghrebines n'était pas, de toute évidence, à même de satisfaire l'appétit des marchands latins pour le métal jaune à si bon prix par rapport à sa valeur d'échange dans le commerce international. En conséquence, vers la fin du XIIe ou le début du XIIIe siècle, au moment du premier essor des mines d'argent en Europe centrale, des villes et des seigneurs du Midi de la

8. Sur l'or du Soudan: J. Devisse, "Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée", *Revue d'histoire économique et sociale*, L (1972) 42-73, 357-97; J.- A. Cancellieri, *Economie génoise et or du Soudan aux XIIe et XIIIe siècles* (Ecole Française de Rome), Rome 1982; C.- E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIIIe et XIVe siècles*, Paris 1966, pp. 136-44; V. Magalhães Godinho, *L'économie de l'Empire portugais aux XVe et XVIe siècles*, Paris 1969, pp. 95-127; E. Ashtor, *Les métaux précieux et la balance des payements du Proche-Orient à la basse époque*, Paris 1971, pp. 15-29.

France, de l'Italie et de la Catalogne se mettent à frapper des *millarès* d'argent contrefaits en imitation des dirhems almohades.[9] A. M. Watson a dénombré à cette époque 17 centres de fabrication de ces faux dirhems destinés à l'exportation, dont 9 dans le Midi, 4 en Italie et 4 en Catalogne. La quantité du métal blanc ainsi perdue pour la circulation européenne, parfois même sans avoir préalablement rempli une fonction monétaire (on frappait des *millarès* dans le centre minier de Montieri en Toscane) devait être énorme: à Montpellier, par exemple, l'équivalent de 13 tonnes métriques en 1267/68. Si ces pertes n'ont retardé ni la monétarisation de l'économie en Europe, ni la réforme de la monnaie d'argent dans plusieurs Etats italiens, c'est parce que les bénéfices marchands réalisés dans ces échanges de métaux représentent en fait un supplément net aux stocks monétaires, or et argent confondus. A la prime sur le métal blanc, rare et recherché en Afrique du Nord depuis l'Egypte jusqu'au Maroc, s'ajoutait une prime sur les faux dirhems en tant que monnaie, répondant à une évidente carence de numéraire sur les marchés nord africains.

Le mécanisme de l'échange inégal métallique aidant, les marchands chrétiens réussissent à s'interposer dans le commerce entre l'Islam oriental et occidental. Non seulement les importations du Levant transitent souvent par les ports italiens, français ou catalans, mais même le commerce direct par voie de mer entre les marchés maghrebins et levantins finissent entre les mains des Européens. En même temps, l'Europe paie une partie considérable de ses importations orientales en or brut, ou bien dans la seconde moitié du XIIIe siècle, en or monnayé, mais de toute manière d'origine africaine. Ce n'est pas un hasard si les marchands vénitiens, beaucoup moins actifs dans le commerce avec la Berbérie que leurs homologues du bassin occidental de la Méditerranée à cette époque, doivent attendre la mise en valeur de mines d'argent bohémiennes et des mines d'or hongroises vers la fin du siècle pour pouvoir financer l'essentiel de leurs trafics orientaux à partir de Venise même.[10]

C'est donc par ses effets multiplicateurs que l'échange des faux

9. Sur les *millarès*: M. Bloch, "Le problème de l'or au Moyen Age", *Annales d'histoire économique et sociale* V (1933) 1-34; A. M. Watson, "Back to Gold — and Silver», *Economic History Review*, 2e sér., XX (1967) 1-34 (pp. 11-16).

10. F. C. Lane, *Venice, A Maritime Republic*, Baltimore 1973, p. 79.

dirhems chrétiens contre l'or du Soudan a pu contribuer simultanément et parallèlement à l'essor de l'économie monétaire en Europe et au développement du commerce du Levant. Cette expérience, qui répond à notre définition de colonialisme monétaire dans la mesure où la circulation maghrebine était effectivement dominée par les espèces en question, prend fin vers les années 1280. Mais les exportations massives de l'argent-métal à destination du Maghreb continueront de plus belle, stimulées par la hausse de l'or en Europe qui passe de 8-9 pour 1 par rapport à l'argent dans la première moitié du XIIIe siècle à 13-14 pour 1 dans le premier quart du siècle suivant. Bettino Calcinelli, maître des monnaies de Philippe le Bel écrit que "l'on a bien trait en terre des Sarrasins 400.000 marcs et plus", soit presque 100 tonnes, et propose d'endiguer ces fuites par un embargo sur l'argent.[11] Le mouvement atteint peut-être son comble vers 1312-18 avec le surhaussement officiel de l'or en France, ce qui a pratiquement vidé le royaume de ses monnaies d'argent et même de billon.[12] Il se ralentit par la suite, apparement sans compromettre outre mesure la situation privilégiée des marchands latins, comme le confirme les remarques d'un roi de Tlemcen au XIVe siècle, à la fois victime et bénéficiaire du commerce colonial: "Si je ne craignais de faire une chose odieuse, je ne laisserais s'installer dans mon

11. Cité par A. Grunzweig, "Les incidences internationales des mutations monétaires de Philippe le Bel", *Le Moyen Age* LIX (1953) 118.

12. "Nul blanc argent n'ala par foire
Dès que sanz plus monnoïe noire
Se ne sot-on de quoi payer; (...)
Et par le royaulme ne corurent
Qu'une noire double monnoïe
Parisis, et tournois lors voie
Lors pristrent le royaulme partout,
Et l'aignelet d'or ce fut tout."

(Chronique de Godefroy de Paris (v. 5735-7 et 5760-4), cité par M. de Brunhoff, *Philippe le Bel: Les chroniques et le règne* (mémoire de maîtrise, Université de Paris VII, 1976/77), pp. 110-111). Sur le surhaussement de l'or: M. Bloch, *Esquisse d'une histoire monétaire de l'Europe*, Paris 1954, p. 55; R. Cazelles, "Quelques réflexions à propos des mutations de la monnaie royale française (1295-1360)", *Le Moyen Age* LXXII (1966) 83-105, 251-78; J. Day, "'Crise du féodalisme' et conjoncture des prix à la fin du Moyen Age", *Annales. E.S.C.* XXXIV (1979) 309 (estimations des frappes d'argent, 1309-1312, dans les principaux ateliers du royaume et des frappes d'or à Paris, 1311-1318).

pays que des marchands trafiquant avec le Sahara; car ils emportent des marchandises à vil prix et ils rapportent de l'or, métal auquel tout est assujetti en ce monde: les autres marchands exportent notre or et nous donnent en échange des objets dont les uns ont tôt fait de s'user ou de disparaître et les autres transforment nos habitudes et entraînent les sots dans la corruption".[13] Si, dans ce texte, l'aspect monétaire du commerce des Européens est passé sous silence, c'est aussi probablement parce que ces derniers n'ont plus systématiquement recours à la fausse monnaie d'argent pour accéder à l'or soudanais.

VIII

A partir du XIIe siècle, la circulation monétaire au Proche Orient est largement tributaire des métaux précieux provenant de l'Occident, sans qu'on puisse parler évidemment d'une situation de dépendance économique.[14] Ce mouvement de stocks d'ouest en est s'explique par une balance de paiements européenne constamment déficitaire. C'est le métal blanc, en monnaies ou en lingots, apporté par les militaires et les marchands au temps des Croisades qui aurait permis le retour au monnayage d'argent dans cette région après deux siècles d'une circulation basée sur l'or et le cuivre. Jusqu'aux dernières années du XIVe siècle, les monnaies européennes les plus prestigieuses, et les plus abondantes, déversées sur les marchés orientaux finissent par se confondre avec une circulation musulmane et byzantine de plus en plus instable, confuse et, de toute évidence, insuffisante. Avec la disette internationale des métaux précieux des années 1400 on assiste au triomphe d'une de ces pièces, le ducat d'or de Venise, ville où la soudaine crise de liquidités semble avoir été en effet moins ressentie, surtout en ce qui con-

13. Devisse, "Routes de commerce", *op.cit.*, p. 369.

14. E. Ashtor, *Les métaux précieux...*; Id., "Pagamento in contanti e baratto nel commercio italiano d'Oltremare (secoli XIV-XVI)", dans *Economia naturale, economia monetaria* (Storia d'Italia Einaudi, Annali 6), Turin 1983, pp. 361-96; Watson, "Back to Gold", *op.cit.*; C. Cahen, "Monetary Circulation in Egypt at the Time of the Crusades and the Reforme of Al-Kamil", dans A. L. Udovitch, éd., *The Islamic Middle East, 700-1900*, Princeton 1981, pp. 315-33; Id., "Contribution à l'étude de la circulation monétaire en Orient au milieu du Moyen Age", *Annales Islamologiques* XV (1979) 37-46; S. D. Goitein, "Le commerce méditerranéen avant les Croisades", *Diogène* 59 (1967) 52-68.

cerne le métal jaune.[15] Selon un chroniqueur contemporain, l'an 1398 marque le début d'une véritable famine d'argent en Egypte où "la frappe des dirhems fut un fait extraordinairement peu fréquent tant on avait gaspillé l'argent pour faire les selles, la vaisselle etc., et aussi parce qu'il avait cessé d'être importé du pays des francs et ailleurs".[16] Cette même année, selon Maqrizi, "le ducat se répand dans les principales villes du monde (musulman) au point d'y devenir la monnaie courante".[17] Le récit de voyage du pélerin florentin, Lodovico Frescobaldi, fait appaître que déjà en 1384 les pièces vénitiennes sont les seules espèces qui ont cours au marché du Caire.[18] En 1407, le sultan réagit à cette invasion de ses Etats par une dévise étrangère faisant prime sur les fragments d'or, d'argent et de cuivre sans coin dont il est question dans le journal de Frescobaldi: il émet un dinar d'or semblable au ducat, mais légèrement inférieur quant au titre, ce qui aurait dû conduire, selon la logique de Gresham, à la disparition de ce dernier par la réfonte ou la thésaurisation. Il n'en est rien. Un nouveau dinar, plus fidèle au prototype vénitien, émis en 1425, n'a guère plus de succès que le précédent.[19] Le florin d'or de Florence, qui est reconnu comme monnaie légale en Egypte en 1422, échoue également devant le tout puissant ducat, et vingt ans plus tard les Florentins se résignent à la contrefaçon de ducats pour leur commerce d'Orient.[20]

---

15. J. Day, "The Great Bullion Famine of the Fifteenth Century", *Past and Present* 79 (1978) 3-54.

16. Cité par M. Gaudefroy-Demembynes, *Syrie à l'époque des Mamelouks*, Paris 1923, p. 138; E. Ashtor, *Les métaux précieux*, p. 44.

17. Cité par A. Raugé van Gennep, "Le ducat vénitien en Egypte...", *Revue numismatique*, 4e sér., I (1897) 494, cf. 507; Grierson, "La moneta veneziana", *op.cit.*, pp. 86-96.

18. "La monnaie locale est d'or et d'argent en fragments sans coin... Seuls les ducats nouveaux y ont cours... Et de toutes les monnaies d'argent seuls les gros vénitiens y ont cours. Il y existe (aussi) une monnaie de cuivre non frappée qu'on appelle *fulus*". (L. Frescobaldi et S. Sigoli, *Viaggi in Terrasanta*, éd. C. Angelini, Florence 1944, pp. 75-6). Au XVe siècle le *grosso* de Venise connaîtra une longue éclipse dans le commerce du Levant. Un texte vénitien de 1407 précise que déjà à cette date c'est le ducat que tout le monde réclame en Syrie et non l'argent. (N. Papadopoli, *Le monete di Venezia*, Venise 1893-1919, I, doc. XVII, p. 349).

19. Grierson, "La moneta veneziana", *op.cit.*, pp. 90-91; E. Ashtor, *Les métaux précieux*, pp. 97-8.

20. J. Day, "The Great Bullion Famine", *op.cit.*, p. 33, note 176.

Les économies egyptiennes et syro-palestiniennes resteront dans cette situation de dépendance monétaire vis-à-vis de Venise tout au long du XVe siècle, comme le confirment les manuels marchands de l'époque. Dans l'anonyme *Libro di mercatantie* (1ère moitié du siècle), le ducat est coté à Damas en nombre variable de dirhems d'argent, de 18 à 24 "selon le besoin".[21] Giovanni da Uzzano, vers 1442, donne un taux de change de 30 dirhems par ducat sur la même place en précisant que maintenant les prix sont cotés directement en ducats ("ora fanno a ducati di Vinegia").[22] Le manuel de Bartolomeo di Pasi, dont la première édition remonte à 1503, insiste encore sur le fait que les marchands ont intérêt à apporter ducats d'or à Damas et au Caire, mais aussi florins hongrois et monnaies d'argent de Venise.[23] Ces dernières, plus abondantes sans doute depuis la reprise de l'industrie minière en Europe centrale, sont recherchées avant tout pour le métal qu'elles contiennent. La prime sur l'argent-métal et l'argent monnayé, estimée par di Pasi à 4-5%, etait une des constantes du commerce du Levant au Moyen Age, qui s'explique par la forte demande de l'Inde et qui fait comprendre en même temps la difficulté de conserver une circulation convenable de monnaies d'argent sur les marchés du Proche Orient.[24] Emmanuel Piloti, vers 1420, évoque à ce propos une sorte de frontière monétaire que les Vénitiens ne réussissent pas à franchir facilement avec leurs ducats d'or: "Et lez marchans vénitians emprendent espices à Damasque et en Alexandrie, pource qu'ilz ont monoye d'or laquelle ne se peut despendre en India ne aussi par lez ysoles là où naissent lez espices".[25] En d'autres termes, bonne partie des 300.000 ducats qui prennent le chemin du Levant, bon an mal an, au XVe siècle demeurent dans la région. Il semble donc que les raisons essentielles du succès du ducat en tant que monnaie sur les

21. F. Borlandi, éd., *El libro di mercatantie et usanze de paesi*, Turin 1936, p. 73.

22. Giovanni da Uzzano, "Pratica della Mercatura", éd., G. F. Pagnini dans *Della Decima e delle altre gravezze imposte dal Comune di Firenze*, Lisbonne et Lucques 1765-1766, IV, p. 113.

23. Bartolommeo di Pasi, *Tariffa de Pexi e Mesure*, Venise 1557, pp. 67, 73.

24. B. Shoshan, "From Silver to Copper: Monetary Changes in Fifteenth-Century Egypt", *Studia Islamica* LVI (1982) 97-116.

25. P.- H. Dopp., éd., *Traité d'Emmanuel Piloti sur le Passage en Terre Sainte (1420)*, Louvain et Paris 1958, p. 108. Mais cf. E. Ashtor, *Les métaux précieux*, pp. 80-81.

marchés d'Orient sont à rechercher dans la détérioration, puis la disparition des bonnes monnaies locales à cause du drainage accéléré du métal précieux, l'argent surtout, en direction de l'Inde. A ce facteur primordial, il faut ajouter le gaspillage militaire et la consommation somptuaire qui ont aggravé la pénurie monétaire du XVe siècle aussi bien en Orient qu'en Occident.[26]

Ce qui caractérise les économies fortes dont il est question dans notre exposé est leur capacité, avec ou sans l'intervention de l'Etat, de tirer profit d'une conjoncture monétaire particulière pour consolider leur supériorité. Dans les relations économiques internationales, la monnaie se transforme dans ces circonstances en instrument de domination coloniale et commerciale sans égal.

26. *Ibid.*, pp. 97-108.

LILIAN DA FONSECA SALOMÃO

L'OR DU BRÉSIL ET LE RÔLE DE RÉGULATEUR MONÉTAIRE DU MONDE MÉDITERRANÉEN (XVIIIe SIÈCLE)

Introduction

L'histoire de notre civilisation est en grande partie celle de la quête des métaux précieux et de l'emploi de plus en plus sophistiqué des monnaies. Le monde méditerranéen inventa la monnaie métallique: de cuivre en Egypte, de fer en Grèce, de bronze à Rome. Les lingots et les barres d'or et d'argent sont déjà tout autre chose qu'un instrument de mesure. S'ils ont une valeur intrinsèque, celle-ci vient de leur "rareté", de leur "valeur", de leurs "propriétés physiques". Cela signifie qu'il faut trouver l'argent ou l'or et s'en approprier. Ils sont déjà donc des instruments de pouvoir politique et des signes d'une organisation du travail ayant des fondements sociaux.

La Péninsule Ibérique fournit de l'argent à César. L'Afrique et, puis, l'Europe Centrale offrent plus d'or que les Espagnes n'avaient promis. L'Amérique relancera la production d'or et "inondera" le monde d'argent pendant les XVIe et XVIIe siècles. Si ceci se trouve dans les manuels, on nous explique mal les raisons de cet acharnement et de ces suites de la prédominance de l'un ou de l'autre des métaux précieux.

Les espaces musulmans, grâce à l'Afrique, disposent d'abord de pièces d'or que les royaumes chrétiens d'Occident ne peuvent qu'imiter (XIIIe siècle). La "révolution commerciale" et la "faim de l'or" vont de pair. Ce n'est que quand les Etats modernes essayent leur pouvoir tout neuf que l'argent s'impose à nouveau. C'est-à-dire que l'on trouve de l'or dans l'Eldorado d'Amérique et c'est de l'argent qu'il faut pour animer le commerce castillan et portugais en Asie.

La question de la balance des payements entre l'Occident et l'Orient

est un des sujets de l'histoire sur lequel il ne nous semble pas indispensable de revenir. Des articles récents et des livres de Artur Attman,[1] Vitorino Magalhães Godinho[2] et Eliyau Ashtor,[3] par exemple, ont apporté des détails et des précisions que nous n'avons pas à discuter ici. Cependant, il importe d'en établir l'importance. En Asie, des empires et des économies font un grand usage des métaux précieux et les thésaurisent aussi. Donc, l'or et l'argent disparaissent, drainés vers l'Orient. Leur stock est bel et bien cet élément du pouvoir et, à la fois, une assurance sur l'avenir. Mais, entre la Chine et le Japon, entre la Russie et la Chine, de la Turquie à la Perse, les transferts de ces métaux précieux donnent lieu à des échanges fructueux. Les Portugais trouvent des sortes d'écluses où l'or remonte, poussées par l'argent ou le contraire.

Cette histoire complexe engage tous les axes d'échanges. Mais, quoiqu'il en soit, c'est par la Méditerranée que se soldent les compensations des dettes et des créances, jusqu'aux voyages de Vasco da Gama et de Pedro Álvares Cabral. Malgré la saignée que les marins du prince Henri le Navigateur font dans les arrivées d'or transporté par les caravanes sahariennes, Tunis continue à fournir du métal jaune aux Vénitiens et aux Génois. Le Proche-Orient demeure demandeur de métaux précieux. La Méditerranée redeviendra, déjà au XVIe siècle, la scène des grands échanges intercontinentaux. Les Portugais eux-mêmes, grâce à la place que prennent leurs compatriores de confession juive dans l'empire ottoman, à Venise, et ensuite, à Livourne, négocient avec les Turcs et entreprennent aussi de fournir les aromates et autres marchandises d'Asie par la mer Rouge.

L'or d'Afrique alimente la faim de métaux précieux du monde médiéval finissant et l'argent d'Amérique déclenche la "révolution des prix" au XVIe siècle. Puis, au XVIIIe siècle, on attribue à l'or du Brésil toutes sortes de chose, y compris la "Révolution industrielle".

L'histoire du Brésil au XVIIIe siècle est marquée par l'orpaillage, dont le produit arrivait vite en Europe et par différentes voies. Etant

1. Artur Attman, *The bullion flow between Europe and the East (1000-1750)*, trad., Göteborg, Kungl. Vetenskaps-och Vitterhets-Samhället, 1981.

2. Vitorino Magalhães Godinho, *L'économie de l'empire portugais aux XVe et XVIe siècles*, Paris, SEVPEN, 1969.

3. Eliyau Ashtor, *Les métaux précieux et la balance des payements du Proche-Orient à la basse époque*, Paris, SEVPEN, 1971.

donnée sa condition de colonie, sa production était tournée vers l'extérieur, d'où provenaient les produits manufacturés, et aussi des denrées alimentaires consommées dans le pays. Si le commerce a été une des voies pour la sortie de l'or, la contrebande, toujours difficile à évaluer, en a été une autre.

Dans ce bref exposé, nous utilisons des données déjà publiées par des historiens anciens et récents pour essayer de suivre le circuit de cet or et de saisir son importance dans l'économie européenne au XVIIIe siècle et le rôle du monde méditerranéen comme régulateur monétaire à cette époque.

L'Or du Brésil (XVIIIe siècle)

La création des colonies au Brésil basées sur la production agro-industrielle de la canne à sucre a été la solution la plus efficace trouvée par les Portugais au XVIe siècle pour conserver et mettre en valeur leurs domaines américains. En effet, ils n'ont pas eu la même chance que les Espagnols, qui ont trouvé de considérables richesses métalliques dès leur arrivée dans le Nouveau Monde. Cependant, l'espoir d'y réussir a persisté. Etant donné que les richesses désirées ne se sont pas offertes spontanément, les colons ont dû les chercher.

On peut dire que ces recherches ont commencé en même temps que la colonisation. Quinze tranches de terre perpendiculaires au littoral (les capitaineries) ont été distribuées par le roi depuis 1532, qui signait les lettres de donation à titre héréditaire et établissait les droits et les obligations des capitains-donataires et des colons dans les *forais*. Par ces documents, la Couronne portugaise se reservait déjà 20% de toutes les richesses minérales qui seraient trouvées. C'était le *quinto*. La recherche des trésors est encore un des plus importants sujets de la correspondance entre Duarte Coelho, le capitain-donataire de Pernambouc, et le roi de Portugal. La création d'un gouvernement général au Brésil, en 1548, semble avoir des rapports avec les découvertes des trésors Péruviens vers la même époque.[4]

Les premiers résultats positifs datent de 1560, à São Paulo, et, par la suite, l'or était trouvé aussi à Rio de Janeiro et Espírito Santo.

4. Tous ces documents ont été publiés par Vicente Tapajós, *História administrativa do Brasil*, v. II, 2e ed., Rio de Janeiro, DASP, Serviço de Documentação, 1966.

Cependant, le métal extrait des rivières entre la moitié du XVIe siècle et celle du XVIIe ne représentait pas des quantités intéressantes, d'après les informations dont on dispose.[5] On accepte d'habitude l'argument que les Portugais ne connaissaient pas suffisamment l'affaire et que, pour cette raison, des techniciens allemands et espagnols auraient été engagés pour travailler au Brésil au XVIIe siècle.[6] Il reste quand même un doute: ne serait-ce pas exprès que l'on présentait des résultats peu rentables de l'extraction de l'or à cette époque? Les inventeurs de mines n'auraient pas d'intérêt à payer les droits royaux (20%), ni à attirer du monde là où il y avait des richesses minérales. Les fonctionnaires royaux n'ont jamais été assez loyaux et honnêtes pour dénoncer ou ne pas participer à ces omissions.

La deuxième moitié du XVIIe siècle est pleine de difficultés pour l'économie portugaise et brésilienne. Le redressement du Portugal à l'époque de la Restauration (après sa séparation de l'Espagne en 1640) a été une tâche pénible: sa marine était démantélée, de nombreux entrepôts en Afrique et en Asie avaient été perdus, le Nord-est du Brésil occupé par les Hollandais, les produits brésiliens rencontraient une grande concurrence en Europe etc.[7] C'est à cette époque que l'on constate le renouveau des expéditions à l'intérieur du Brésil, dont le principal objectif était la chasse à l'indigène. Les gens de São Paulo profitaient des difficultés des régions productrices de sucre, qui ne pouvaient pas payer les prix excessifs atteints par les esclaves africains au XVIIe siècle et là se trouve probablement la raison la plus importante de la crise sucrière au Brésil.

Entre 1570 et 1680 le Portugal a du mal à trouver l'argent,[8] marchandise nécéssaire pour le commerce oriental. On parle de "famine" de

5. Frédéric Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVIIe siècle (1570-1670)*, Paris, SEVPEN, 1960, pp. 407-411.

6. F. Mauro, *op.cit.*, p. 409.

7. Roberto C. Simonsen, *História econômica do Brasil*, 3e ed., São Paulo, Companhia Editora Nacional, 19, p. 263.

8. V. M. Godinho, "Le Portugal, les flottes du sucre et les flottes de l'or (1670-1770)", *Annales*, 5e année, 2 (avril-juin 1950) 185-186; F. Mauro, "Le rôle de la monnaie dans les décollages manqués de l'économie portugaise du XVe au XVIIIe siècle", *Settima Settimana di Studio — La moneta nell'economia europea, secoli XIII-XVIII*, Istituto Internazionale di Storia Economica "Francesco Datini", Prato, 17 Aprile 1975, pp. 9-10 et 14.

métaux précieux en Europe. Est-ce que l'argent devenait vraiment rare à la fin du XVIIe siècle, ou est-ce que le besoin du métal blanc augmentait? Grâce à la création des compagnies commerciales au XVIIe siècle, les échanges avec l'Asie ont été considérablement poussés et on ne peut pas dire que ces rapports se soient ralentis à la fin du siècle.[9] De même, il faut insister sur un point bien connu, mais indispensable: les monnaies d'argent étaient utilisées pour les paiements courants entre les Etats européens.

En 1674, le prince D. Pedro écrit aux habitants de São Paulo en les encourageant à chercher des métaux précieux.[10] C'était un des moyens imaginés par le gouvernement portugais pour vaincre la crise.[11] En effet, de nouveaux gisements sont découverts à Curitiba et Paranaguá, en 1680, sans que l'on puisse bien évaluer leur rendement.[12]

L'exploitation de l'or au Brésil ne devient vraiment importante qu'après 1695, quand on trouve à Minas Gerais des rivières très aurifères. Par la suite, jusqu'en 1760, la production du métal jaune ne fait qu'augmenter à cause des nouvelles trouvailles de Goiás et Mato Grosso, mais aussi de Bahia et de Ceará.

Il est toujours difficile d'établir la quantité de métal exploitée, puisque la fraude est permanente,[13] malgré les efforts pour amoindrir

9. Azisa Hazan, "En Inde aux XVIe et XVIIe siècles: trésors américains, monnaie d'argent et prix dans l'empire mongol", *Annales*, 24e année, 4 (juillet-août 1969) 847: il y a des chiffres à propos des exportations annuelles de métal en lingots par la Compagnie Anglaise des Indes Orientales, qui montrent bien une augmentation accentuée des affaires dans le dernier quart du XVIIe siècle. Voir encore A. Attman, *op.cit.*, 2e partie. D'après Michel Morineau ("Gazettes hollandaises et trésors américains", *Anuario de Historia Economica y Social*, año II, 2 (enero-deciembre/1969) 346-347) les vrais problèmes étaient d'autres ordres: guerres, poids fiscal, événements météorologiques, épidémies, mouvements démographiques etc.

10. Virgílio Noya Pinto, *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*, São Paulo, Companhia Editora Nacional et Brasília, INL, 1979, p. 47.

11. Il faut encore remarquer l'essai de création de manufactures au Portugal à la même époque, sous la direction du Comte d'Ericeira.

12. V. N. Pinto, (*op.cit.*, p. 49) évalue à 110 kg la production de Paranaguá en 1681, étant donné que l'on a envoyé 22 kg au roi.

13. D'après Simonsen (*op.cit.*, p. 283), la contrebande d'or découverte entre 1700 et 1713 était de la même valeur que les droits reçus par le roi, ce qui fait penser que la fraude excédait de 20% ce qui était exploité.

ses conséquences. Cela devient évident quand on compare l'or transporté par les flottes pour les particuliers et pour le roi, par exemple.[14] Les frappes à l'Hôtel des Monnaies de Lisbonne et celui de Rio de Janeiro, ainsi que les droits royaux reçus sur l'or exploité sont d'autres sources permettant d'évaluer la production du métal jaune au Brésil au XVIIIe siècle. Cette évaluation varie selon les auteurs et il est possible d'y ajouter de nouvelles données. Ainsi, pour l'ensemble du XVIIIe siècle Soetbeer calcule 836.050 kg, Von Eschwege 740.334 kg, Calógeras 948.105 kg et, plus récemment, Virgílio Noya Pinto propose 876.629 kg.[15] Dans un article aussi récent et utilisant des sources comparables à celles de Pinto, Michel Morineau écrit que "les transferts d'or du Brésil en Europe durant tout le XVIIIe siècle auraient formé une masse de 852.252 kg de métal à 22 carats, soit 782 tonnes environ d'or pur. A la rigueur, on en poussera l'évaluation jusqu'à 800 ou 850 tonnes... (marge d'erreur de 10%)".[16]

Calcul de la production d'or du Brésil au XVIIIe siècle
(en kilogrammes)

Périodes quinquennales	Minas Gerais	Goiás	Mato Grosso	Moyenne annuelle
1700-1705	1 470	—	—	1 470
1706-1710	4 410	—	—	4 410
1711-1715	6 500	—	—	6 500
1716-1720	6 500	—	—	6 500
1721-1725	7 000	—	600	7 600
1726-1729	7 500	—	1 000	8 500
1730-1734	7 500	1 000	500	9 000
1735-1739	10 637	2 000	1 500	14 134
1740-1744	10 047	3 000	1 100	14 147
1745-1749	9 712	4 000	1 100	14 812

14. A propos des flottes voir V. N. Pinto, *op.cit.*, pp. 248-252 (il y a la ventilation de l'or transporté pour le compte du roi et pour celui des particuliers) et Michel Morineau, "Or brésilien et gazettes hollandaises", *Revue d'histoire moderne et contemporaine* XXV (janvier-mars 1978) partucilièrement les pages 14 et 26.

15. V. N. Pinto, *op.cit.*, p. 116.

16. M. Morineau, "Or brésilien et gazettes hollandaises...", *op.cit.*, p. 24.

Périods quinquennales	Minas Gerais	Goiás	Mato Grosso	Moyenne annuelle
1750-1754	8 780	5 880	1 100	15 760
1755-1759	8 016	3 500	1 100	12 616
1760-1764	7 399	2 500	600	10 499
1765-1769	6 659	2 500	600	9 759
1770-1774	6 179	2 000	600	8 779
1775-1779	5 518	2 000	600	8 118
1780-1784	4 884	1 000	400	6 284
1785-1789	3 511	1 000	400	4 911
1790-1794	3 360	750	400	4 510
1795-1799	3 249	750	400	4 399

Source: Pinto, Virgílio Noya, *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudios da economia atlântica no século XVIII*, São Paulo: Compania Editora Nacional; Brasília: INL, 1979, p. 114.

Ce tableau ne présente que les moyennes annuelles concernant les trois provinces brésiliennes les plus riches en or au XVIIIe siècle. D'après Vitorino Magalhães Godinho, les Portugais obtiennent au Brésil, depuis 1703, bien plus que le total de ce que leur avaient procuré annuellement Guiné et Mina et de ce qui était apporté aux Espagnols de leurs colonies américaines. Pendant la deuxième décennie du XVIIIe siècle, les cargaisons annuelles d'or brésilien dépassent beaucoup celles d'origine atlantique, africaine (Sofala) et asiatique (Sumatra) ensemble. La production de dix à quinze ans au XVIIIe siècle représente la même quantité d'or arrivé à Seville pendant un siècle et demi, jusqu'en 1660.[17] On voit nettement dans le tableau ci-dessous que la production ne fait qu'augmenter jusqu'aux années 1750-1754. Mais, par la suite, quoique la tendance s'inverse, une contribution de plus de quatre tonnes d'or par an, à la fin du XVIIIe siècle, ne peut pas être considérée insignifiante et dépasse toujours celles des différentes sources du début du XVIe siècle.

Entre 1701 et 1780, dans les rivières brésiliennes a été orpaillée la moitié de l'or produit dans le monde entier, comme l'on peut vérifier dans le tableau qui suit.

17. V. M. Godinho, "Le Portugal, les flottes du sucre et...", *op.cit.*, p. 193.

Production mondiale et brésilienne de l'or au XVIIIe siècle
(en kilogrammes)

Mondiale		Brésilienne	
Années	Moyenne annuelle	Années	Moyenne annuelle
1701-1720	12 820	1700-1720	4 720
1721-1740	19 080	1721-1739	9 808
1741-1760	24 610	1740-1759	14 333
1761-1780	20 705	1760-1779	9 288
1781-1800	17 790	1780-1799	5 026

Les données pour la production mondiale sont de Soetbeer, transcrites par Ugo Tucci ("Les émissions monétaires de Venise et les mouvements internationaux de l'or", *Revue Historique* CCLX/1 (1978) 118). Les moyennes du Brésil ont été établies d'après les chiffres du tableau antérieur.

Ceci ne signifie pas l'enrichissement de ce pays. L'exploitation de l'or n'a pas amélioré la situation de la production traditionnelle du sucre, qui dependait du marché européen. Au contraire, l'augmentation de la demande d'esclaves, employés aussi dans les zones minières, aurait contribué à maintenir leur prix en hausse et à prolonger la crise sucrière. Cependant, le Brésil a connu d'autres bénéfices remarquables, même s'ils n'ont pas été permanents. En effet, il gagna avec l'orpaillage l'occupation de l'intérieur du pays, l'augmentation de la poputión à cause de l'immigration, la création de villes, l'apparition de plusieurs métiers urbains, l'encouragement de la production agricole diversifiée et de l'élévage pour l'approvisionnement des régions minières, l'accroissement des échanges intérieurs, enfin, l'augmentation des importations.

Par ailleurs, les arrivées de l'or à Lisbonne, toujours plus importantes, ont permis au Portugal de payer ses dettes et d'augmenter ses importations. De cette façon, l'essai d'approvisionnement du marché intérieur par des manufactures nationales avortait[18] et les producteurs de vin portugais obtenaient la signature du traité de Methuen (1703). Celui-ci protégeait leurs affaires, tout autant qu'il favorisait le commerce anglais.

---

18. A propos de la recupération économique du Portugal entre 1690 et 1705, V. M. Godinho, "Le Portugal, les flottes du sucre et...", *op.cit.*, p. 188-189.

Cependant, les avantages pour le Portugal durant la première moitié du XVIIIe siècle allaient au-délà des cargaisons annuelles d'or. Il a été possible d'augmenter considérablement les revenus de l'Etat, étant donnée l'animation des échanges avec les pays européens et celle du commerce brésilien.[19] Le mouvement des bateaux dans le port de Lisbonne est un des témoins de cette prospérité.[20]

D'autres pays ont participé à la prospérité luso-brésilienne, soit par le commerce légal, soit par la contrebande. Ici, c'est le circuit de l'or brésilien dans le Vieux Monde et le rôle de la Méditerranée dans ce mouvement qu'il nous intéresse de saisir.

L'or du Brésil dans l'économie européenne et méditerranéenne

Des clichés, des idées toutes faites expliquent cette brusque intervention de l'or brésilien dans l'économie mondiale. L'augmentation des importations portugaises et brésiliennes semble être la conséquence des exportations massives de l'or vers les pays européens, dont l'Angleterre aurait bénéficié le plus. En effet, la plupart des marchandises provenait des ports britanniques et le nombre des commerçants anglais au Portugal était considérable. En 1729, un Anglais de Lisbonne dresse l'évaluation annuelle des importations portugaises, qui démontre bien l'avantage de son pays sur les autres: Angleterre = £ 643 500; France = £ 165 000; Hollande = £ 82 500; Hambourg = £ 55 000; les exportations combinées de Hollande, Hambourg et régions de la Baltique = £ 192 500.[21]

Le déficit du commerce portugais, qui augmente vite, jusqu'au début de la diminution des arrivées de l'or brésilien, était toujours soldé avec du métal jaune.[22] Néanmoins, ce qu'écrit un anonyme vers 1766 nous semble exagéré: "...ses richesses (du Portugal) et surtout son or ont passé jusqu'à présent par les mains des Anglais qui seuls en jouissent...".[23]

---

19. R. C. Simonsen, *op.cit.*, pp. 264-265; Jorge Borges de Macedo, *A situação económica no tempo de Pombal*, Porto, Portugália, 1951, pp. 181-182.

20. J. B. Macedo, *op.cit.*, pp. 101 et 171; H. E. S. Fisher, *The Portugal trade*, London, Methuen & Co. Ltd., 1971, pp. 88, 89, 150-152.

21. H. E. S. Fisher, *op.cit.*, p. 34. A propos des échanges entre le Portugal et l'Angleterre, voir encore H. E. S. Fisher, *op.cit.*, pp. 13-49 et V. N. Pinto, *op.cit.*, chap. 4.

22. H. E. S. Fisher, *op.cit.*, pp. 20-21; J. B. Macedo, *op.cit.*, p. 168.

23. *Etat présent du royaume de Portugal*, Nouvelle édition revue, corrigée et

De nombreux historiens brésiliens et d'autres nationalités ont l'habitude de considérer la révolution industrielle en Angleterre comme étant un des résultats de l'or du Brésil. Certainement il y a contribué. Cependant, la preuve que les métaux précieux ne suffisent pas à provoquer une telle transformation est que ni le Portugal ni l'Espagne ne l'ont accomplie.

Si l'Angleterre a obtenu davantage de bénéfices commerciaux, comparé aux autres pays, ils sont quand même limités. La place du Portugal dans l'ensemble des échanges anglais nous semble assez modeste.[24] Les indices des exportations britanniques en direction du Portugal, des Indes Occidentales anglaises, des Treize Colonies et de l'Irlande[25] montrent que la montée des trafics n'a rien à voir avec le Portugal. Les développements économiques dans les îles britanniques et dans les colonies américaines anglo-saxonnes ont des raisons propres à l'histoire sociale et politique de ces pays.

Ceci n'exclut pas l'animation certaine des trafics luso-brésiliens et l'intervention de marchands de presque tous les pays. Au XVIIIe siècle des commerçants de différentes origines étaient établis au Portugal, et particulièrement à Lisbonne, dont les relations avec ce pays, les leurs et l'Angleterre ne semblent pas être très simples. Par exemple, dans les lettres échangées entre un des grands commerçants portugais, Francisco Pinheiro, et ses correspondants au Brésil, on découvre des associations multiples entre individus et groupes. Les marchandises envoyées au Brésil sont de différentes origines et ce ne sont pas toujours les mêmes gens qui les font embarquer.[26]

Ces étrangers, qui servent de correspondants au Portugal, sont souvent au service d'hommes d'affaires ou en rapport avec des pays qui ne sont pas le leur.[27] Ainsi, seulement parmi les associés et les correspondants de Francisco Pinheiro en Europe, nous trouvons des noms d'origine anglaise, française, germanique, néerlandaise, italienne et scandinave, qui fournissent des produits variés (tissus, fer, outils,

considérablement augmentée, Hambourg, P. Chateauneuf, 1797, p. 45. L'auteur déclare à la page 220 que son oeuvre a été composée en 1766.

24. H. E. S. Fisher, *op.cit.*, p. 16; V. N. Pinto, *op.cit.*, pp. 291-293.

25. M. Morineau, "Or brésilien et gazettes hollandaises", *op.cit.*, p. 15.

26. Ces lettres ont été publiées par Luís Lisanti, *Negócios Coloniais*, (s.l.), Ministério da Fazenda, Visão S/A Ed., 1973, 4 vol.

27. H. E. S. Fisher, *op.cit.*, p. 57.

meubles, vêtements, chapeaux, vins, eaux-de-vie, aliments de toutes sortes), provenant de différents pays, selon la demande coloniale, la qualité et les prix d'achat et de revente. Dans cette correspondance, nous ne remarquons aucune préférence commerciale attachée aux pays d'origine des marchandises ou de marchands. La seule chose qui compte c'est le profit.

Malgré les restrictions de l'administration portugaise quant à la présence d'étrangers au Brésil, on en trouve de beaucoup de nationalités: Italiens, Anglais et Français. Ils sont toujours protégés par des amitiés portugaises.

Il arrive aussi que des noms bien portugais, comme celui de Benjamin Mendes da Costa, désignent des étrangers. Ce grand commerçant, établi à Londres depuis 1724, est né en France et a vécu à Amsterdam entre 1700 et 1724. Vers 1728, il avait comme correspondants à Lisbonne deux Italiens, Eneas Beroardi et Paulus Hieronimo Medici,[28] deux associés de Francisco Pinheiro. En effet, Benjamin Mendes da Costa était un juif d'origine portugaise, comme bien d'autres, émigré à cause des persécutions menées contre eux au Portugal, qui expulsait des capacités et des capitaux. Ceux-ci ont été accueillis ailleurs et enrichirent les Etats de l'Eglise, la république de Venise, la Toscane et en particulier le port de Livourne, l'empire ottoman, les Pays Bas, la France et l'Angleterre. Ils n'étaient pas acceptés au Portugal, mais les rois portugais s'en servaient comme banquiers et intermédiaires quand ils étaient à l'étranger.[29]

Au XVIIIe siècle, nous observons que d'importantes quantités de monnaies d'or sont frappées à Venise,[30] à Florence et au Piémont[31] et ce n'est qu'à l'Angleterre que l'historiographie habituellement fait attention. Or, des entreprises des Toscans, par exemple, nous savons

28. *Ibid.*, pp. 55-57.

29. Verney dénonce cette pratique, in L. Cabral Moncada, *Estudos de História do Direito*, v. III: Século XVIII - Iluminismo católico. Verney. Muratori, Coimbra, Acta Universitatis Conimbrigensis, 1950.

30. Ugo Tucci, "Les émissions monétaires de Venise et les mouvements internationaux de l'or", *Revue Historique* CCLX/1 (1978) 111-114.

31. Giuseppe Felloni, "Finanze statali, emissioni monetarie ed alterazioni della moneta di conto in Italia nei secoli XVI-XVIII", *Settima Settimana di Studio - La moneta nell'economia europea, secoli XIII-XVIII*, Prato 12 Aprile 1975, pp. 10 et 11.

l'intérêt porté aux marchés du Nord, aux innovations et aux courants de trafics puissants via Amsterdam ou Londres. Les commerçants toscans exportaient par voie terrestre vers l'Italie du Nord et l'Allemagne et par le port franc de Livourne vers l'Atlantique et d'autres ports de la Méditerranée.[32] Ils avaient des agents commerciaux à Cadix, à Lisbonne et à Londres.[33] C'était le cas, par exemple, des Medici, des Beroardi et des Ubaldini.[34] Entre le Sud et le Nord, Venise est une plaque tournante, y compris pour les Toscans. Fernand Braudel et Ruggiero Romano[35] nous ont montré Livourne comme le port méditerranéen des Anglais au XVIIe siècle. Mais au XVIIIe ce sont les juifs d'origine portugaise qui dominent ses activités et son commerce.

L'Angleterre transportait souvent des produits brésiliens vers les Etats "italiens" et la Méditerranée en général.[36] Les mêmes bateaux faisaient des retours au Portugal. Les commerçants des autres pays cherchaient aussi à utiliser l'Angleterre comme intermédiaire, étant donné les relations privilégiées de ce pays avec le Portugal.[37] Pour cette raison et encore à cause d'une organisation banquière poussée et de la securité que représentait le transport des valeurs par le paquebot Falmouth il est évident qu'une partie importante de l'or qui entrait en Angleterre n'y demeurait pas et que le restant constituait des dépôts d'étrangers. Comme chez beaucoup de Portugais, on cherchait à mettre des fortunes en securité ou bien à les investir là où il y avait des gains possibles.

En effet, depuis le XVIe siècle, les Portugais juifs emigrés étaient présents dans tous les circuits commerciaux, qu'ils soient européens ou intercontinentaux. Ils comptaient sur la solidarité d'autres hommes d'affaires de la même religion, d'un côté, mais ils collaboraient aussi avec les chrétiens et les musulmans. Au XVIIIe siècle ils participent aussi bien au commerce du Levant, qu'à l'économie et aux finances à

32. R. B. Litchfield, "Les investissements commerciaux des patriciens florentins au XVIIIe siècle", *Annales*, 24e année, 3 (mai-juin 1969) 689-690.

33. *Ibid.*, p. 690.

34. *Ibid.*, pp. 697-698.

35. *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, SEVPEN, 1951.

36. Fisher, *op.cit.*, p. 130.

37. *Ibid.*, p. 21-22.

Londres, Amsterdam et Hambourg.[38] Le rôle dominant des juifs d'origine portugaise dans les places méditerranéennes, qui continuent à faire un commerce important grâce aux monnaies d'or et, à la fois, leurs relations portugaises et anglaises, rendent possible de dire que la Méditerranée n'a pas quitté la grande histoire. L'or du Brésil tellement présent à Venise donne la preuve que cette région garde un rôle de premier plan comme régulateur monétaire.

38. Léon Poliakov, *Les banchieri juifs et le Saint-Siège du XIIIe au XVIIe siècle*, Paris, SEVPEN, 1965, pp. 237, 279.

HARIS KUTELAKIS

UN MODO SINGOLARE DI RELAZIONI COMMERCIALI A TILO NEL 19o SECOLO

Tilos è la settima isola del Dodecaneso, con superficie 64,3 Km^2, situata fra Rodi e Kos,[1] ma mon avendo rapporti commerciali né con l'una né con l'altra è molto distaccata da Rodi, centro economico del Dodecaneso.

L'isola è poco fertile con 6.000-7.000 m^2 di terra coltivata. Gli abitanti non sono marinai; quindi l'economia dell'isola è sempre stata rurale. I pochi prodotti agricoli *mandorle*, *miele*, *capre* si vendevano accidentalmente alle altre isole molto più evolute: Kalimno, Simi, Nissiro. La dipendenza accidentale è stata fatale per Tilos, perchè rimase molto isolata dalle altre isole del gruppo, così che i fatti politici e gli avvenimenti importanti si venivano a conoscere sempre con ritardo di un mese o più, allorché l'impressione era già svanita e non faceva presa sugli abitanti.

Gli abitanti dell'isola nel 1838 erano non più di 1000-1100 da quello che risulta dai registri delle tasse, invece nel 1890 abbiamo l'informazione precisa che i 1170 abitanti sono divisi nei due villagi dell'isola come segue:[3] Nel *Megálo Horió* (Grande villaggio) 620, nel *Micró Horió* (Piccolo villaggio) 550.

Bisogna segnalare che la communicazione tra i due villagi era estremamente difficile per mancanza di strade, e i matrimoni erano

1. H. Kutelakis, *Συμβολὴ στὸ τοπωνυμικὸ τῆς Τήλου*, Ἀθήνα 1983, pp. 94-96.

2. H. Kutelakis, *Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο τῆς νήσου Τήλου*, Ἀθήνα 1979, p. 111 not. 3 e *Συμβολὴ στὸ τοπωνυμικὸ τῆς Τήλου*, pp. XIII-XIV.

3. S. Voutiras, *Λεξικὸν Ἱστορίας καὶ Γεωγραφίας*, ἐν Κων/λει 1890, parola Ἐπισκοπή.

limitati perchè, a causa dei pregiudizi, si consideravano gli abitanti di Micró Horió come estranei, cioè venuti da un altra regione, invece quelli di Megálo Horió come i veri possessori dell'isola, i "signori". Bisogna aggiungere anche l'odio inestinguibile per la rivendicazione di una fonte d'acqua sui confini dei due villagi (*Missarghia*)[4] e la lotta per la rendita dei due porti, *Aghios Andonis*[5] nel Nord Est vicino a Megálo Horió e *Livadia*[6] nel Sud Est vicino a Micró Horió, ma molto più avvicinato ai centri economici Simi e Rodi, da cui dippende Tilos. Anche oggi esiste questa rivalità: Quale dei due porti è il più importante e quindi centro commerciale e fonte economica per l'uno o l'altro villaggio.[7] Questi motivi interni, come anche il distacco dell'isola dai centri più evoluti, sono stati la causa per la quale Tilos si trova 150 anni indietro[8] nella civiltà. Ed è per questo che considero opportuno uno studio sulla storia economica dell'isola e in generale circa il funzionamento del governo Ottomano. Bisogna notare che Tilos, come d'altronde tutte le isole del Dodecaneso, era sotto il dominio dell'Impero Ottomano fino a 1912.

La mancanza di lavori più che altro a Micró Horió (che possiede solo 1/6 della terra coltivata) ha costretto gran parte degli abitanti a emigrare di tanto in tanto in Asia Minore (*Nazlí*, *Denezlí*, *Kusandasi*, *Kerkesé*, *Thira*, *Asisié*) e a lavorare come fabbri e muratori.[9]

Quest'emigrazione, che durava parecchi mesi, era importantissima per la vita indigena, non solo per la valuta importata ma anche per il modo di vita che serviva come modello.

Gli emigranti Tilioti sono stati i portatori di qualsiasi novità in qualsiasi manifestazione della vita sia politica, economica, oppure sociale o intellettuale, o nel settore dell'architettura, insomma hanno contribuito efficacemente a tutti i cambiamenti della vita tradizionale dei Tilioti.

4. H. Kutelakis, *Συμβολὴ στὸ τοπωνυμικὸ τῆς Τήλου*, pp. 67-68.

5. *Ibid.*, 3-4.

6. H. Kutelakis, *op.cit.*, 147-148.

7. H. Kutelakis, «Ἀναδρομὴ στὴ σωματειακὴ δράση τῶν Τηλίων — Ἀγαθοεργὲς ἀδελφότητες ΝΑΖΑΙ καὶ ΟΜΟΝΟΙΑ», *Δωδ. Χρον.* Ζ΄ (1979) 13.

8. H. Kutelakis, *op.cit.*, p. 14 καὶ Am. Foscolos - H. Kutelakis, «Μιὰ ἐπίσκεψη στὸ νησὶ Τῆλος (παρουσίαση τοῦ ὁδοιπορικοῦ τοῦ Γερμανοῦ F. von Vincenz)», *Δωδ. Χρον.* Θ΄ (1983) 75-94.

9. H. Kutelakis, «Ἀναδρομὴ στὴ σωματειακὴ δράση τῶν Τηλίων», *op.cit.*, pp. 14-15 καὶ Am. Foscolos - H. Kutelakis, *op.cit.*, σημ. 8.

Tutto ciò che abbiamo esposto è il quadro chiaro per poter vedere quali sono stati gli influssi e da dove venivano. Quali siano stati i risultati per il momento non interessa, perché lo scopo che mi sono prefisso è, come dal titolo, il *danaro* e soprattutto un modo particolare di relazioni commerciali degli abitanti alla fine del 19° secolo.

Si tratta di una serie di piccoli biglietti di banca, da 5, 10, 20, e 40 *paras* emessi dal monastero di Tilos,[10] dedicato a *Aghio Pandeleimona* (San Pantaleone).[11]

10. Recentemente il primo autore che cita l'uso di questi biglietti é il medico Tiliota Pandelis Kammas il quale, in un suo articolo nel giornale *Δωδεκάνησος Ἀθηνῶν*, foglio 16-17 (Dic. 1945), pp. 2 e 4 scrive: "Il monastero avendo una grande stima dalla parte degli abitanti, ha emesso, come una banca, della moneta di cartone (!) di 10, 20 e 40 paras. Queste monete di cartone (!) erano valide solo a Tilo. Di queste ne diamo la fotocopia. Nella parte posteriore avevano il sigillo del monastero, fabbricato nel 1700".

É vero che l'autore allora non conosceva l'esistenza di un simile biglietto di 5 paras.

Così nel 1974 c'è stata una nuova pubblicazione di tutta la serie però senza commenti (El. Kollias, «Ἰχνογράφημα τῆς Τήλου», *Δωδ. Χρον.* Γ' (1974) p. 34, foto N° 14), e l'anno dopo un studio interessante del gentile amico Costas Hadziotis, "The local paper money of Tilos island" nel bollettino *Spink's Numismatic Circular* (January 1975) 10-11. Nel 1979 due pubblicazioni indipendenti; l'una del collezionista Anastasio Tzamalis, intitolata «Χάρτινες ἐκκλησιαστικὲς μάρκες στὴν Ὀθωμανικὴ Αὐτοκρατορία», *Συλλέκτης* (Ἰαν. 1979), basata sull'opera d'avanguardia di Costa Hadzioti e dell'Inglese K. M. Mackenzie, che nel fascicolo del Maggio 1979, p. 168, descrive i biglietti di 5, 10, 20 paras del *monastero di S. Pandeleimon* No 33α, β, γ, δ); ma, per il quarto di 40 paras, riferisce che "non si sa dove sia oggi". Il secondo studio è del sottoscritto, col titolo *Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο νήσου Τήλου*, Ἀθήνα 1979, p. 136 nota 10, in cui si menziona l'esistenza di questi biglietti e si descrivono i sigilli con i quali erano sigillati.

11. Di biglietti simili sono stati emessi anche in altre isole dell'Egeo, come *Thasos*, *Samothracia*, *Samo*, *Mitelene*, *Nissiro* e probabilmente a *Chios* e *Kalimno*. I primi che ne hanno dato notizia sono stati: H. F. Tozer, *The islands of the Aegean*, Oxford 1890, pp. 295-6, 336-7; Louis de Launay's, *Chez les Grecs de Turquie*, Paris 1897, p. 139. F. W. Hasluck nel suo articolo "Levantine Coinage", nel Bollettino *Numismatic Chronicle* (1921) 72-76.

Per i biglietti *di Kalimno* (Isola del Dodecaneso), non ho nessun'altra informazione, eccetto quella di C. Hatzioti, "Greek counterstamps on Turkish coins", nel bollettino *The Numismatist* (October 1970) 1423.

Al contrario, per i biglietti di *Nissiro* (Isola vicino a Tilos) abbiamo la notizia dell'autore J. Kazavis, *Ἱστορία τῆς νήσου Νισύρου*, New York 1966, p. 40 secondo cui "dei biglietti di cartone si stampavano dal monastero di Spiliani ed erano validi

Descrizione[12]

Carta: Spessore 0,001 m. color giallastro, di dimensioni 0,04X0,035 m., con gli angoli arrotondati, e stampata solo da una parte. Delle linee nere parallele formano un quadro di 0,05 m. di larghezza, dentro il quale c'è scritto in lettere maiuscole "ΙΕΡΑ ΜΟΝΗ" "ΑΓΙΟΥ" "ΠΑΝΤΕΛΕΗΜ." "ΤΗΛΟΥ" (Monastero di S. Pantaleone Tilo).

Nel parallelogrammo centrale c'è scritto con lettere maiuscole nere e sotto tre croci minuscoli la loro valuta; p.e.

ΠΑΡΑΔ.
5
ΠΕΝΤΕ

Nella parte dietro: 3 sigilli. Eccone la descrizione:[13]

a) Rotondo di 0,035 m. di diametro, con san Pantaleone intero, frontale; al centro porta uniforme e tunica e tiene i suoi strumenti sanitari. Dietro la sua testa, una fascia con l'iscrizione "Ο ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ". Ai suoi piedi ci sono dei fiori. Nella circonferenza del sigillo l'iscrizione:

† Η ΣΦΡΑΓΙΣ ΤΗΣ ΙΕΡΑΣ ΜΟΝΗΣ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΟΣ ΤΙΛΟΥ 17..

b) Rotondo di 0,004 m. di diametro. Nel centro S. Pantaleone bambino in fascie, frontale. Nella circonferenza l'iscrizione con sbagli d'ortografia. † Ο άγιος παντελεύμων ἐν τῆ νήσο Τήλω (S. Pantaleone nell'isola Tilo).

---

anche nelle altre isole". Di fatti c'è la foto di questo biglietto pubblicato nel bollettino *Συλλέκτης*, fascicolo Maggio 1979 p. 168, proveniente da una collezione privata.

Per i biglietti di *Samothracia* ne parla Sofi N. Papagheorghiu, *Σαμοθράκη*, 'Αθήνα 1982, p. 181.

Bisogna notare che nell'Aprile 1979, a "Bonatzsaal" di *Annovero*, c'è stata in una vendita all'asta una collezione di 132 biglietti provenienti dalla Grecia e dalle città greche dell'asia Minore, chiamati "*biglietti*" o "*biglietti di bisogno*". Molto importante è la collezione di C. Hatzioti, e molto interessante è la piccola collezione dell'*Associazione Storica Etnologica della Grecia*, alla quale ho consegnato una serie completa di biglietti di *Tilos*.

12. Descrizione dei biglietti del valore di 5, 10, 20 paras come anche una foto vedi: A. Tzamalis «Χάρτινες ἐκκλησιαστικὲς μάρκες στὴν 'Οθωμανικὴ Αὐτοκρατορία», *Συλλέκτης* (Μάιος 1979) 168.

13. Vedi nota 10.

c) Rotondo di 0,03 m. di diametro con margine largo. Nel centro, difficile a distinguere la figura di S. Pantaleone, frontale, dalla vita in su, tenendo i suoi strumenti sanitari. Nella circonferenza c'è con lettere grosse l'iscrizione "† Ο ΑΓΙΟC ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ".

Prima di esaminare questi biglietti, o "*marche di carta*"[14] o "*paras della chiesa*"[15] o "*biglietti di bisogno*"[16] come li chiamavano in altri luoghi, devo segnalare che fanno parte di una delle 7 categorie che ha determinato K. M. Mackenzie[17], (categoria d), che è considerata come la più antica e la più rara, perchè la carta si rovinava presto a causa dell'uso. Al contrario, nelle altre categorie appartengono monéte di metallo europee, turche, antiche greche in secondo uso e di latta, emesse in un dato luogo[18] e segnate con delle lettere o dei simboli.[19]

L'esistenza di simili biglietti di tutte le categorie, (vedi Mackenzie), come quelli di Tilos è nota dal 1850 a *Thasos*[20] e si generalizza nel 1877-78 e proprio nel 1881 in tutto l'impero ottomano.

La ragione principale fu la svalutazione della moneta turca che ha incominciato nel 1845 con i seguenti risultati: Prima, una lira turca in oro era equivalente a 100 curus d'argento o 4000 paras di bronzo, dal 1850 e particolarmente dopo la sconfitta della Turchia nella guerra contro la Russia nel 1877-78, ci vogliono sempre più curus o paras per una lira oro.

Nel 1881 con la legge M e s k u k a t K a r a n a m e s i si sono ritirati 113.000.000 di paras in bronzo, il valore del metallo dei quali

---

14. An. Tzamalis, «Χάρτινες ἐκκλησιαστικὲς μάρκες», *Συλλέκτης* ('Ιαν. 1979) 5-7.

15. A. Gaitanou-Giannou, «'Η 'Επαρχία Δέρκων», *Θρακικὰ* 12 (1939), p. 172 καὶ 13 (1943) 161.

16. I. B. Greiser Ohg, Auktion XX in Hannover in "Bonatzsaal" der Stadthalle, April 1979, Catalogo, pp. 23-26.

17. K. M. Mackenzie, *Countermarks of the Ottoman Empire 1880-1922*, London 1974 e *Συλλέκτης* (Gennaio 1979) 5-7.

18. Monete di zinco sono state emesse a *Lero* (isola del Dodecaneso), con contrassegno "ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΣΤΡΟΥ" ἢ "ΕΚ. ΤΑΜ. ΛΕΡΟΥ", cioè cassa della chiesa. Vedi foto al bollettino *Συλλέκτης* (Gen. 1979) 5-7, fig. 2a, 2b, 4a, b.

19. Spesso nella moneta di metallo c'è la lettera E che significa Ε(ΚΚΛΗΣΙΑ) ἢ Ε(ΠΙΤΡΟΠΗ) ἢ Ε(ΦΟΡΕΙΑ). Vedi Costas Hadziotis, "Greek Counterstamps on Turkish Coins", *The Numismatic* (October 1970) 1423-1427.

20. Ap. Vacalopoulos, *Thasos, son Histoire, son Administration de 1453 à 1912*, Paris 1953, p. 113.

era più grande del valore nominale.[21] La mancanza di moneta ha reso difficili le relazioni commerciali degli abitanti. Si puo paragonare questa crisi monetaria a quella del 1918 in Turchia: "Per comprare del pane, la gente doveva dare i soldi precisi senza aver il diritto di chiedere il resto, se il valore del biglietto era superiore al prezzo del pane. Così la gente dava la moneta in metallo, cioè curus, bronzi, che l'agente prendeva all'istante. Ed è sucesso che gente con soldi rimaneva senza mangiare". "Allora le c h i e s e sono state costrette a emettere dei b i g l i e t t i dove c'era scritto: 'ΚΑΛΟΝ ΔΙ ΕΝ ΚΗΡΙΟΝ' (Per una candela). Lo stesso hanno fatto i giornali: 'ΚΑΛΟΝ ΔΙ ΕΝ ΦΥΛΛΟΝ' (Per un giornale). Per abolire questo incoveniente molto sparso, è stato dato al Municipio il permesso di emissione di biglietti da 1 e 2 curus...".[22]

Suppongo che un fenomeno analogo è successo nella seconda metà del 19° s. solo che, in questo caso l'iniziativa presa dalla chiesa è dovuta, secondo alcuni studiosi,[23] a delle ragioni pratiche perchè i fedeli non avevano moneta per le candele e per la questua, e secondo altri è dovuta a una *politica per l'independenza.*[24]

Anastasio Tzamalis partendo del fatto che l'autorità che rilascia questi biglietti è più che altro la chiesa locale o parrocchiale di ogni villaggio, conclude che l'emissione di questi biglietti permatteva al fedele di cambiare il suo biglietto di grande valore e tenere il resto per la Domenica seguente. Siccome questo metro ha funzionato molto bene, l'hanno usato anche nel commercio fra privati nei limiti della parrocchia o del villaggio. Al villaggio dove tutti si conoscevano, il "biglietto" aveva un riferimento, alle *candele* o *alla questua.*

Ma quando un contadino aveva in possesso parecchi di questi biglietti, li poteva consegnare e ritirare l'equivalente in moneta.[25]

21. Costas Hadziotis, "The paper money of the Orthodox church in the Ottoman empire", *The Numismatist* (Gen. 1973) 6. Ancora a *Συλλέκτης* (Gen. 1979) 5.

22. Theod. Benakis, «Ἡ Σμύρνη κατὰ τὸν πρῶτον εὐρωπαϊκὸν πόλεμον», *Μικρασιατικὰ Χρονικὰ* 8 (1959) 394-395. *Συλλέκτης* (Μάιος 1979) 167 καὶ Arnold Keller, *Das Papiergeld des ersten Weltkrieges*, Berlin 1957.

23. *Συλλέκτης* (Ἰαν. 1979) 5-7.

24. Costas Hadziotis, "More Greek conterstamps on foreign coins", nel *Spink's Numismatic Circular* (Dicember 1972) 454. Dello stesso autore, "A Danish coin bearing a Greek countermark", nel *Spink's Numismatic Circular* (Nov. 1971) 409.

25. An. Tzamalis, «Χάρτινες ἐκκλησιαστικὲς μάρκες στὴν Ὀθωμανικὴ Αὐτοκρατορία», *Συλλέκτης* (Ἰαν.- Μάιος 1979).

É una cosa rimarchevole che la *Società Archeologica Americana*, sotto la direzione di J. Th. Clarke,[26] nel 1882 ha emesso dei biglietti di 40 paras per pagare gli operai che lavoravano agli scavi *di Assos* (in turco Vehram) di fronte a Mitilene.

Non so se il governo turco ha emesso biglietti simili, cosa che è successa con la crisi monetaria del 1918, né se la moneta è stata conservata fino ai nostri giorni.[27] Ma torniamo ai biglietti *di Tilos*.

Secondo le dichiarazioni degli specialisti, i biglietti di Tilos hanno più grande valore artistico di tutti quelli che sono conosciuti e sono considerati rari per lo stampato chiaro. Questa particolarità pone la domanda: *dove e quando sono stati stampati*?

I tre sigilli nella parte posteriore (la presenza di questi sigilli è garanzia dell'autenticità del biglietto)[28] non danno alcuna notizia precisa. Così siamo costretti, per risolvere la questione, a ricorrere all'aiuto di altre informazioni. Paragonando le lettere tipografiche dei biglietti *di Tilo* con le rispettive di quelli *di Spiliani a Nissiro* e con i 132 biglietti della collezione privata venduta all'asta ad Annovero[29] nel 1979, non possiamo vedere tra loro alcun rapporto. É chiaro che le lettere, che si leggono nei biglietti di Tilos, ci aiutano a datarli all'ultimo decennio del 19° secolo.

Siccome, però, tutti i biglietti della collezione privata, come i pochi della collezione della *Società Storica e Etnologica della Grecia*,[30] provengono dalla città d'Istanbul e dei suoi dintorni, è da escludere che i biglietti di Tilos siano stati stampati ad Istanbul.

E più probabile che siano stati stampati a *Smirne*, dove c'erano delle stamperie greche e gli operai emigrati da Tilo arrivavano o direttamente o per via *Nazli*.[31] Intanto nè i codici superstiti del monastero di S. Pantaleone, nè i registri dell'associazione degli emigrati Tilioti a Nazli compilato il 24 Ottobre 1893 a Nazli annotano qualcosa di simile. É chiaro che questi biglietti sono stati stampati o prima del compila-

---

26. *Συλλέκτης* (Φεβρ. 1979) 47, No 37.
27. Theod. Benakis, *op.cit.*, p. 395.
28. Costas Hadziotis, "The paper money...", *The Numismatist* (Jan. 1973), 12.
29. Vedi note 11 e 16.
30. Numero Inventario 6239.
31. H. Kutelakis, «Ἀναδρομὴ στὴ σωματειακὴ δράση τῶν Τηλίων», *Δωδ. Χρον.* Ζ' (1979) 15-17.

mento del registro di cui sopra, oppure non hanno ritenuto opportuno accennare al luogo della emissione, dato che l'uso di simili biglietti era una cosa senza significato particolare, normale per quel tempo.

Io credo che il monastero soprannominato ha emesso i suoi biglietti avendo l'esperienza del monastero di Spiliani a Nissiro, il quale sempre aveva l'iniziativa nei casi di necessita generale.

A *Tilo* questo biglietto era in circolazione anche dopo 1912, e forse fino al 1918, secondo Costa Hatzioti, che però non segnala la fonte della notizia.[32] Lo stesso studioso conclude che anche le altre isole avrebbero dovuto avere dei biglietti simili, dato che Tilos, una delle più povere li aveva. E continua così: "è rimarchevole che il biglietto non sia stato emesso dal Municipio o dall'autorità ecclesiastica dell' isola, ma dal monastero di S. Pantaleone, situato in un posto inabitato, lontano dai due villaggi. E molto probabile che, siccome l'isola è piccola e i due villaggi non avevano sufficienti mezzi per emettere biglietti, abbiano preferito emettere un biglietto commune".[33]

Cerchiamo di vedere tutto ciò che nota l'autore sotto un nuovo aspetto. Perchè il monastero di S. Pantaleone ha emesso tali biglietti e non le chiese parrocchiali di *Timia Zoni* o di *Taxiarchi* in ogni villaggio? L'emissione dei biglietti è veramente dovuta alla povertà dei villaggi, secondo la supposizione dell'autore?

Nel 1976 facevo l'inventario a *Megálo Horió* ed ho trovato un numero condiserabile di monete turche metalliche di epoche diverse, provenienti dalle due grandi chiese, *Theotokissa* e *Taxiarchi*, che rappresentano le due parrocchie. In nessuna di queste monete ho trovato sigilli. Questo dimostra che le chiese non hanno usato moneta metallica in secondo uso,[34] come è successo con la chiesa di *Panaghia tu Kastru*

32. Costas Hadziotis, "The local paper money of Tilos island", *Spink's Numismatic Circular* (January 1975, II § IV). Il Tiliota Andreas Kartapanis, di 85 anni, mi ha informato che i biglietti circolavano fino a 1912-13.

33. *Op.cit.*

34. Se ci fasse stata moneta in secondo uso, si sarebbe conservata e trovata almeno una fra le tante che ho trovato nelle chiese di Tilos. Perchè, come è noto da *Thasos*, le monete si contrassegnavano con un certo rito: *il prete e i rappresentanti del popolo contavano le vecchie monete e dopo il fabbro dell'isola le contrasegnava davanti a loro.* Questa informazione è dovuta a C. Hatziotis, che ringrazio molto per il suo aiuto.

a Lero.[35] A *Micró Horió di Tilo* non ho trovato biglietti, ma sono quasi sicuro che non furono mai "stampati" simili biglietti.

Il suesposto rende chiaro che almeno a Megálo Horió non sono stati emessi biglietti né a iniziativa del Municipio né delle due chiese parrocchiali. Quanto sopra vale anche per Micró Horió?

E noto che *Micró Horió*, dopo aver contestato (per delle ragioni esposte all'inizio di questo studio), è riuscito a staccarsi fin dal 1867 e a diventare *Municipio.*[36] Questo dato pone una nuova domanda: Nel decennio 1890 era ancora sotto Megálo Horió e non indipendente, oppure i due Municipi si sono accordati per non emettere biglietti diversi e per attenuare le opposizioni tra gli abitanti? Credo che la verità si trovi non nei vicendevoli disaccordi, ma in forti motivi economici. I codici del Municipio che ho consultato parlano chiaro —e questo lo conoscono bene gli anziani— che dall'ultimo ventennio del 19° sec. le mandorle, prodotto principale dell'isola (in un anno la produzione è arrivata a 70.000 Kg.) venivano vendute all'asta ai commercianti[37] che arrivavano al porto di *Aghios Andonis*, e le contrattazioni si facevano col Municipio di *Megálo Horió.*

Questo forse significava che se il Municipio di *Micró Horió* non era daccordo con quest'ordine di cose, allora la produzione del villaggio rischiava di non essere venduta e il danno economico sarebbe stato molto grande, dato che le mandorle erano l'unica risorsa economica. Se al contrario gli abitanti di *Micró Horió* negoziavano da soli la produzione propria, rischiavano rappresaglie dalla parte di *Megálo Horió.*

Questo accordo economico credo ebbe effetto fino al nuovo ordine dei fatti dopo la mancanza di "moneta" nel decennio 1890.

Così, cedendo vicendevolmente le proprie pretese, per sorpassare le contrarietà economiche e psicologiche, si sono accordati di emettere il biglietto-marca a nome *del monastero di Aghios Pandeleimon* che era sicura garanzia a causa della sua ricchezza.

É vero che il monastero è situato in un posto molto lontano da

35. Vedi nota 18.

36. H. Kutelakis, *Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο νήσου Τήλου*, Ἀθήνα 1979, p. 190 καὶ *Συμβολὴ στὸ τοπωνυμικὸ τῆς Τήλου*, Ἀθήνα 1982, pp. 152-153.

37. Sono conosciuti i fratelli Kardasilar da Chios, Vaghiani da Kardamila (Chios), Piperos (Chios), l'Ebreo Menassé. Vedi anche il giornale *Παλμὸς τῆς Τήλου*, f. 42 (Ἰαν. 1982) 1 e Am. Foscolos - H. Kutelakis, «Μιὰ ἐπίσκεψη στὸ νησὶ Τῆλος», *Λαογρ. Χρον.* Θ΄ (1983) nota 5.

tutt'e due i villaggi e in un luogo deserto, come acenna C. Hatziotis,[35] ma l'autore non sapeva forse che il monastero di S. Pantaleone ha una chiesa succursale (Μετόχι), alla base di Megálo Horió, e proprio all' incrocio delle strade che portano ai due villagi e al porto di *Aghio Andoni*, e cioè all' accesso economico.

D'altra parte il monastero possedeva un numero considerevole di campi nella campagna intorno a Megálo Horió[39] e altrove, dove lavoravano una quidicina di abitanti di *Micró Horió* e abbastanza da *Megálo Horio*.

Questo fatto dimostra che tutti gli abitanti erano fiduciosi che i loro beni fossero garanzia per il commercio dentro e fuori dell'isola. Fuori il monastero rappresentava tutta l'isola negli affari politici e economici.[40]

L'emissione dunque dei biglietti che pubblichiamo qui, serviva non solo al monastero e alle altre chiese per l'aquisto delle candele e per la questua a causa della mancanza dei paras, ma principalmente serviva per i rapporti privati della gente, mentre nello stesso tempo costituiva una misura di controllo economico del trasferimento del denaro,[41] in sicuro rapporto tra i beni di consumo propri e quelli importati, naturalmente dalle isole vicini. E visto che il biglietto non era valido fuori dell'isola è lecito concludere che questo controllo economico è una subordinazione dell'isola al monastero.[42]

38. Vedi nota 32.

39. H. Kutelakis, «Τὰ κτήματα τῆς μονῆς τοῦ ἁγ. Παντελεήμονα τὸ 1864 καὶ 1903», giorn. *Παλμὸς τῆς Τήλου*, f. 14 (Αὐγ. 1979) 4 καὶ P. Kammas, «Ἡ ἱστορικὴ μονὴ τοῦ ἁγ. Παντελεήμονα Τήλου», giorn. *Δωδεκάνησος Ἀθηνῶν* f. 16-17 (Δεκ. 1945) 2 e 4.

40. H. Kutelakis, *Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο νήσου Τήλου*, Ἀθήνα 1979.

41. Nei registri municipali e nei codici del monastero, che ho studiato, si riferisce che erano in circolazione monete straniere, sebbene poco usate, e che l'insicurezza economica del popolo sotto l'impero Ottomano, dopo la crisi monetaria, costrinse la gente a conservare queste monete straniere, que le usavano come gioielli nei costumi muliebri.

42. Sp. Asdrachas, *Ἑλληνικὴ κοινωνία καὶ οἰκονομία (ιη' καὶ ιθ' αἰῶνες)*. Ἀθήνα 1982. pp. 188-198. soprattutto p. 198.




ΑΓΙΟΣ
ΠΑΡΑΔ
5
ΜΕΝΤΕ
ΑΓΙΟΣ
ΠΑΡΑΔ
10
ΔΑΝΑ

ANTOINE MARCHINI

UN MARCHAND-BANQUIER CORSE ENTRE PARIS, BEAUCAIRE ET L'ITALIE

(1817-1822)

On connait peu les affaires, et encore moins les gens d'affaire de Corse. Les personnages aussi bien que leurs activités, le fonctionnement des entreprises, les techniques bancaires, les échanges ainsi que le rôle de la monnaie restent à découvrir. Bien entendu, on ignore leurs liens avec les modes d'évolution de la société paysanne corse, de même que la forme de leur participation aux circuits économiques extérieurs à l'île.

Avec la découverte trés récente d'un registre de la "correspondance au départ" rédigée entre le mois d'Octobre 1817 et le mois d'août 1822 par le marchand-banquier Gregory de Bastia, ces questions peuvent être explorées.[1] Le double des lettres témoigne de son action et de ses comportements. La gamme des sujets abordés dans chaque lettre peut être très large, de l'anecdote à l'exposé d'une opération, mais leur étendue varie. Et, ces variations sont sujets d'analyse parce qu'elles signalent des relations privilégiées. On trouve les correspondants, les affaires, les transactions, les paiements: c'est à dire toujours des relations et des décisions. Les jugements, les appréciations sur la situation des marchés apparaissent presque incidemment, parfois comme motivations des orientations. Au-delà transparaissent la mentalité du marchand-banquier, ses attitudes face à l'argent, à l'économie, face à la vie et à l'histoire... Puis, le ton des lettres suggère des sentiments: enthousiasme, impatience, espoirs, déceptions.

---

1. Archives Départementales de Haute-Corse, 2j2, "Correspondance au Départ du banquier Gregory". Ce document a été retrouvé voici un peu plus d'une année. L'homme, l'origine et la forme juridique de sa société sont quasiment inconnus.

On le voit, la documentation appelle plusieurs lectures, et des traitements qui expriment son caractère multidimensionnel. Ici, est présentée une première approche construite autour de l'étude des correspondants, des types d'affaires, et des moyens de paiement. C'est une description des relations, de leur nature, de leur espace et de la géographie, des activités qui nous mène à Paris, en Italie, dans le Sud de la France: à Beaucaire où les relations marchandes s'ordonnent...

I. Les Relations: les correspondants et l'espace

Des marchands, petits et grands, gens d'affaires ou pas, des villes mais aussi des bourgades et des petits villages, fixent l'attention, les préoccupations, les entreprises et les stratégies du marchand-banquier. Entre le début du mois d'octobre 1817 et la fin du mois d'août 1822, il rédige ou dicte plus de 1700 lettres pour 110 endroits et quelques 430 correspondants. En Corse, et hors de Corse: en Italie et en France. Du point de vue de la quantité, il s'agit essentiellement d'une histoire française. Les liaisons avec l'étranger, ici l'Italie, mettant en cause le commerce extérieur, le "change horizontal" paraissent moins fréquentes. Sur les 1511 documents destinés aux vingt cinq localités les plus citées, 253 (16,7%) partent pour la péninsule. L'activité de Gregory témoigne de sa participation, et de celle de la Corse au développement du marché national. Plus particulièrement, ses relations se concentrent dans le Sud et le Sud-Est de la France: Languedoc, Provence, Rhône, sans oublier la Corse. La place de celle-ci (un tiers environ de la correspondance), finalement limitée, confirme que son rayonnement dépasse le cadre local, le situant probablement en tête de la hiérarchie des négociants et banquiers de Corse.

Alors, pourquoi évoquer sa position entre Paris, Beaucaire et l'Italie? Un classement des destinations révèle une image différente. Un pôle se dégage nettement: Paris, qui draîne une grande part des affaires de Gregory (cf. Tableau n° 1). Au dessous, loin derrière pourtant, Livourne, le port toscan, vieux débouché de la Corse, s'affirme comme un centre important. Et puis, Masseille précède les deux "villes" insulaires Corte et Ajaccio, ainsi que Lyon. Ensuite, les relations se partagent entre des points corses, Calvi, Sartene, Cervione ou Bonifacio, et Toulon, ou encore les villes languedociennes de Bédarieux et de Lodève. En "Italie", Rome, et Gênes attirent moins d'opérations mais

toujours plus que Florence. Les lieux situent l'orientation des actions, dessinent l'espace des relations; derrière, il y a les hommes et ce qu'ils représentent. Un Marseillais, des Parisiens, des "Italiens" de Livourne et des Corses figurent comme les interlocuteurs privilégiés de Gregory. En fait, des banquiers (les Parisiens), des marchands-banquiers (Figarella, Senn et Gherard, Gio: Luca Poggi) et des négociants (Grassi, Vannucci) qui ne dédaignent pas les questions bancaires. Gregory entretient des rapports étroits avec P. F. Maria Figarella, corse demeurant à Marseille. Ce dernier reçoit les lettres les plus longues dans lesquelles sont abordés les sujets les plus divers. Toutefois, là encore, la primauté de Paris apparaît. Car, on peut très bien prendre ensemble les lettres expédiées à Crespin Graffin, à la Compagnie Gros Dabillier Odier, à Méjean et à Giblain: elles traitent de sujets voisins soulignant déjà la supériorité du banquier sur le marchand-banquier (cf. Tableau n° 2).

Mais jusqu'ici, nous avons parlé de tendances, d'une somme de décisions, d'habitudes, fait la partie belle aux régularités, aux cadres stables, ignoré les exceptions, les nouveautés, les dynamismes. C'est une manière de voir. Convenons que notre information est une "prise de vue", un moment presque, d'une action, de pratiques qui débutent auparavant et se prolongent au-delà. Pas figée, elle évolue selon des rythmes, des progrés, des reculs ou des pauses. Elle se développe dans le temps. De fait, Gregory ne s'enferme pas dans la routine, dans la répétition, à l'intérieur d'un réseau établi une fois pour toutes. Toujours, il établit de nouvelles relations qui tracent de nouveaux espaces, ébauchent de nouvelles affaires à moins que ce ne soient les mêmes avec d'autres personnages. De ce point de vue, c'est en 1819, et plutôt durant les mois de Mars, Avril, et Mai que le marchand-banquier de Bastia crée davantage de nouveaux liens (cf. Tableau n° 3). Les hommes changent plus que la géographie des affaires et avec eux, la nature de celles-ci. On distingue la progression de Paris, la stabilité de Livourne, des variations irrégulières d'amplitude; on note l'apparition de Nîmes, de Bastia, de Montpellier, de Galenzana, puis leur maintien, bien qu'à une échelle modeste. Ces mouvements reflètent l'évolution des rapports entre Gregory et ses correspondants sans toutefois les éclairer complètement. Ici, nous avons étudié les correspondants dans le temps en relevant les relations "durables" c'est-à-dire celles qui acquièrent une certaine force, ou qui deviennent régulières (cf. Tableau n° 4). On voit que la plupart des nouveaux contacts ne durent pas et que les relations

exceptionnelles sont très fréquentes. Cela n'exclut pas la persistance de certains de ces liens qui étendent progressivement le registre des opérations, des affaires et peuvent modifier celui des relations précédentes. Ainsi, tant à Paris qu'à Livourne, des associations, des compagnies s'imposent aux dépens des hommes: Crespin Graffin est moins sollicité au profit de Gros Davillier Odier qui fait une première apparition en 1818 (très exactement le 11 Décembre 1818); Senn et Ghebard remplace Gio: Luca Poggi à partir de 1820.

II. Les Affaires: une géographie de l'activité

En tant que marchand-banquier, Gregory ne se spécialise pas dans un type d'affaires particulier. Par définition, il ajoute au négoce, la fonction de banquier. Si l'on s'en tient à l'année 1818, on constate que ses activités concernent le recouvrement de créances à la suite d'avances faites à des fonctionnaires, à la retraite ou en activité, et à des ecclésiastiques. Ceci occupe le plus gros de sa correspondance auprès des banquiers parisiens, Crespin Graffin, Giblain, Méjean, lesquels effectuent pour son compte des encaissements d'effets de commerce, des paiements, des liquidations et ventes de rentes; à côté, il achète des grains en Corse, à Marseille par Figarella, et à Livourne, du blé d'Odessa, par l'intermédiaire de Gio: Luca Poggi; il commande aussi des draps chez les fabricants de Lodève ou de Bédarieux comme les frères Julien ou Frédéric Martel, ainsi que des toiles même à Livourne si l'occasion est intéressante. Il fait venir aussi des produits divers, des textiles aux épices, du vin ou des chaussures, depuis Marseille, Gênes ou encore Livourne. Les placements d'argent, souvent à Marseille, le jeu sur les changes par l'expédition de pièces de monnaies, d'or et d'argent, françaises mais plus fréquemment étrangères, animent une grande partie des rapports avec Gio: Luca Poggi.

En gros, son action s'exprime par la spéculation sur les produits et sur l'argent, par la recherche de positions de monopole, d'effets de domination, toujours porteurs du refus de la concurrence. Sa stratégie consiste à profiter habilement des marchés publics, autrement dit du système de gestion et d'administration régional mis en place par l'Etat, et dans une certaine mesure, de la dépendance de l'île et de son économie vis à vis de celui-ci. A cette époque, l'exploitation des lignes de transport intérieur est adjugée par l'Etat, tout comme l'approvisionnement des "magasins publics" en blé. Enfin, la présence de troupes, de gen-

darmes, crée une "demande" permanente d'objets variés, et notamment d'uniformes. Les retards apportés par l'Etat dans les paiements de certains de ses salariés y compris les retraités, crée une ouverture pour un banquier dont l'intervention arrange les autorités. Gregory saisit toutes ces opportunités et prend une position dominante dans chaque secteur. Pour cela, il s'appuie sur un solide réseau de relations, familiales dans bien des cas. A cet égard, l'affaire des transports est exemplaire: il détourne l'interdiction de cumuler les adjudications des lignes en se servant de prête-noms qui s'engagent à sa place.

La Corse est au centre de son action; à partir de là, il peut réaliser d'autres affaires, plus lointaines, faire fructifier le capital. L'origine de ses revenus se trouve dans ses opérations locales qui lui permettent de faire des profits sur les sommes qu'il tient par ses avances, sur les marchandises dont il maîtrise la distribution et les prix, sur la production et le travail, en fin de compte. Il achète les draps dans le Languedoc, aux prix les plus bas, fort de l'importance de ses commandes et jouant sur les concurrences entre les fabricants. A Bastia, les uniformes sont taillés, puis vendus à la gendarmerie, moyennant des bénéfices substantiels. Pour les grains, il spécule sur la différence des cours entre Marseille, Livourne, et la Corse. En Corse, tout particulièrement, il impose les prix aux producteurs, et aux négociants locaux du fait de sa maîtrise totale de la commercialisation. Il règle les cours à sa guise. Entre Septembre et Novembre 1818, lors d'une grande opération d'achat dans le Sud, le Centre et la Plaine Orientale de l'île, nous le suivons dans une intervention sur les mercuriales: la manipulation produit des prix de vente supérieurs à ses prix d'achat, fixés au plus bas sous peine d'être "*forzato a farne comprare in Livorno*".

Les "avances" sont-elles au centre du circuit? Ici, nous touchons la forme proprement bancaire de la maison Gregory. Il effectue des affaires de banque et de commissions. Ces dernières correspondent, en général, à des démarches de particuliers pour régler des créances sur l'Etat, après des traitements restés incomplets. Les achats de créances, les négociations de titres de rente, les ventes et liquidations de créances et de reconnaissances, caractérisent le travail quotidien du banquier. Les banquiers parisiens sont les agents de ces transactions guère indifférentes aux cours de la Bourse. Parmi ces créances, la majorité des sommes est représentée par les "avances" de Gregory sur les retraites, les pensions et les salaires des militaires, des magistrats, et, aussi, des

ecclésiastiques. Ces avances peuvent porter sur plusieurs années. Il n'est pas rare de trouver en 1818, des réglements d'arriérés datant de 1814. Gregory produit des créances auprès des ministères concernés, par l'entremise de Crespin Graffin, le plus souvent, de Giblain et de Méjean qui se chargent de constituer les dossiers de ses débiteurs, et de les "défendre" pour aboutir rapidement. L'argent récupéré est porté sur ses comptes parisiens. C'est une manière de faire crédit à l'Etat plutôt qu'aux particuliers. Quel que soit son "intérêt", et l'on sait que le crédit se paie et que les négociations se déroulaient au cours le plus avantageux, il apparaît que l'argent qu'il retire de ses affaires parisiennes paie ses opérations marchandes. La banque alimente le négoce.

III. Paiements et moyens de paiement: au centre, la foire de Beaucaire

Les paiements, quotidiens, ponctuent les "liaisons d'affaires" selon le mot de Gregory. Les moyens utilisés dépendent du genre d'opérations, de leur géographie et aussi de la nature des rapports, suivis ou exceptionnels qui unissent les participants. Une transaction isolée amène un réglement immédiat. Au contraire, quand les engagements se poursuivent, les rôles changent, et les manières de payer aussi. Avec la durée, s'établissent des "relations de comptes" comme disent les juristes,[2] donnant un autre sens à nos tableaux. Alors, chacun ouvre un compte chez l'autre, et oscille entre crédit et débit: tour à tour créancier et débiteur face à d'autres créanciers et d'autres débiteurs. La foire de Beaucaire règle le tout, la confiance veille.

La lettre de change est le lien des échanges A coté, trés fréquents, des ordres de paiement, "mandats" ou "bons" payables à vue, les virements de compte à compte: les paiements en espèces paraissent plus rares. Il est vrai qu'en 1818, Gregory se plaint de l'excessive rareté de l'argent, "*il denaro e scarsissimo*", alors que la Comtesse Cervoni retire 2400 francs de ses caisses, en argent comptant. Mais, à l'automne, il propose du numéraire au "*Barone*" Mariani quand il veut lui payer une livraison de blé, au choix avec une lettre de change "à vue" sur lui, en anticipant le réglement sur la livraison.

Les paiements internationaux incitent à d'autres précautions, développent d'autres techniques toujours liées aux différences sur le

2. cf. Par exemple, G. Legendre, *Les Moyens de Paiement dans le Droit des Affaires*, Paris 1966.

"change". Gregory cherche à négocier des lettres de change sur les places italiennes par l'intermédiaire de ses correspondants de Livourne quand celui-ci n'est pas "*crudele*": "*Il cambio mi sembra sempre crudele, ed io ho mandato tutti le mie tratte in Francia ma se migliorasse non mi sarebbe difficile d'averne qualche paccotiglia*".[3] Exceptionnellement, il évoque des lettres de crédit sur Paris et sur Lyon permettant à Gio: Enrico Pensa de se payer sur l'une ou sur l'autre place pour la vente d'une trentaine de pièces de toile. Mais c'est une solution de remplacements parce qu'il manque de louis d'or, seule monnaie capable, à ce moment là, d'affronter le change sans trop de perte: "*non volendo suffrire tanta perdita mandandove delle altre monete*" (16 Mai 1818): il demande un délai de 15 jours pour réunir la somme, insistant pour l'obtenir "*per non soffrire perdita nel cambio*".

Les relations d'affaires suivies aboutissent à Beaucaire. On l'a vu, des "relations de comptes" unissent la plupart des correspondants réguliers à Gregory. Il s'ensuit un jeu continuel de créances et de dettes réciproques. Crédits et débits se succèdent sur les comptes que le marchand-banquier a ouverts chez ses correspondants. Certes dans le cas où il n'est pas acheteur, il a plus de chances d'être débiteur. Aussi, en cours d'année, opère-t-il des transferts pour approvisionner ses propres comptes chez ses correspondants. Cependant, un réajustement général s'effectue, une fois l'an, et à la foire de Beaucaire, celle de la Madeleine, qui débute à la mi-Juillet. Là, les dettes se confrontent et s'annulent les unes les autres, complétant la compensation des comptes. Les hommes d'affaires règlent leurs affaires. Gregory annonce ces entrevues, dès le mois de Janvier, à ses correspondants, fabricants, marchands-banquiers: les maisons lyonnaises Pelegrin Velay, Mignot Fougasse, Gros Davillier Roman, Faure et Cie, Tranchard Lebrun; les Luettes Frères de Paris; Vassas Cadet de Montpellier; Calvet de Bédariaux.—"Nous règlerons le petit solde que je vous reste devoir"; "Je vous ferai le solde de mon compte et en commencerons de nouveaux" paraissent les formules habituelles. Toutefois, ces rencontres consistaient aussi à "faire des affaires", à passer de nouvelles commandes au vu d'échantillons, à acheter des produits sur place "au prix de foire". La foire est un lieu de transactions et de livraisons de marchandises tout autant que de paiements. C'est une date d'échéance pour les réglements et pour les

3. Lettre à Gio: Enrico Pensa, 18 Février 1818.

placements. La période de la foire correspond, par exemple, au terme fixé par Gregory au marseillais Julliany pour percevoir 17000 francs à 0,5% d'intérêt par mois qu'il laisse en dépôt au mois de Février.

Avec la foire de Beaucaire, le caractère régional des activités de l'homme d'affaires corse s'affirme: elle draîne surtout l'argent et les produits du Sud et du Sud-Est; les banquiers parisiens sont absents qui attirent l'argent et les paiements en dernière analyse.

En conclusion, rappelons les limites de cette approche, simple esquisse, très fragile, où l'on s'est cantonné à raconter plutôt qu'à interpréter. C'est une découverte qui a le mérite de poser des questions: autant de voies à explorer. D'abord par un traitement exhaustif, quantitatif, mais pas seulement, on dégagera les fréquences, les mesures des phénomènes qui nous ménera à l'appréciation de la structure des affaires, du rôle des moyens de paiement, des multiples dimensions de ces documents, et au-delà, de l'appréhension des comportements des hommes "en affaires" pour lesquels méthodes et techniques sont des outils, des solutions, des moyens d'expression si l'on peut dire.

Retenons pour l'instant le rôle de Paris et de ses banquiers, de sa bourse, au bout de la chaîne des paiements et des transactions: effet de la "centralisation"? Soulignons les activités du Sud, de la France Méditerranéenne, autour de Beaucaire, montrant le caractère régional des affaires. La Corse intégrée à cette "région", dépend du centre: Paris, l'Etat. Doit-on dire une île à la production menacée par les rapports de production que lui imposent capital et politique? Enfin, considérons le marchand-banquier Gregory qui "fait" de l'argent sur les hommes, sur les marchandises, et sur l'argent, et à ce sujet, grâce à une Italie hospitalière.

Pour finir, n'oublions pas le temps, qui organise, qui englobe les actes, les rythme et les conduit. Notre document doit se lire comme le signe d'une action qui se développe dans le temps: les partenaires changent les relations aussi, certaines se forment sous nos yeux, balbutiantes au départ, renforcées par la suite. Les échéances des paiements, le rendez-vous annuel de Beaucaire marquent les contraintes dans la durée, sur le temps des affaires, enfermées dans des cadres "médiévaux" encore à l'époque du "Bourgeois Conquérant".[4]

4. Les foires de Beaucaire sont anciennes. Déjà au XIV^{e} siècle, elles attirent

TABLEAU 1

Géographie des relations: classement des destinations les plus fréquentes.

		1817	1818	1819	1820	1821	1822[2]	Total
1	Paris	15	47	58	66	77	49	312
2	Livourne	11	32	25	33	34	33	168
3	Marseille	9	15	41	31	28	21	145
4	Corte c	17	20	30	31	19	26	143
5	Ajaccio	3	8	82	11	9	12	125
6	Lyon	6	29	19	17	27	13	111
7	Calvi c		6	21	30	9	14	80
8	Sartene c	4	11	34	1	7	1	58
9	Toulon	5	6	10	8	14	5	48
10	Bédarieux	6	8	14	13	5		46
11	Cervione c	1	4	22	9	3	1	40
12	Bonifacio c		7	4	8	9	5	33
13	Rome	2	4	11	3	2	10	32
14	Lodève	1	3	12	8	3	2	29
15	Gênes		5	2	14	5	1	27
16	Nîmes			3	4	6	3	16
17	Bastia c			3	8	3	2	16
18	Tulle		2	4	4	2		12
19	Florence		4	1	6			11
20	Ile-Rousse c	2		7	1			10
21	Cico		3	6	1			10
22	Milan		2			4	3	9
23	Montpellier		2		1	4	2	9
24	Chigliacci c		6			1	1	8
25	Calenzana c			2	2	1	2	7
26	Pise	1		2	1	1	1	6
27	Ortiporio c		1		1		3	5
28	Saint-Florent c[1]			2	1	2		5
	Total	83	225	415	313	275	210	1521

(1) c = Corse

(2) En 1822, les calculs portent sur 4 mois.

---

les bonnes pièces du royaume et les orientent sur Paris. cf. José-Gentil Da Silva, *Banque et Crédit en Italie au XVII° Siècle*, Paris 1969, I, pp. 469, 488. Du XVII° au XIX°, Beaucaire appartient à "ces centres régionaux des transactions et des paiements" qui "procédaient" ainsi au ramassage et à la redistribution des "liquidités" par la création du "crédit" et par l'afflux continuel des espèces. Cependant Paris était le lointain chef d'orchestre vers lequel partaient finalement les effets commerciaux, et d'où étaient commandés de plus en plus fermement tous ces mouvements monétaires, financiers et économiques", p. 717.

TABLEAU 2

Les correspondants: les relations les plus fréquentes

	1817	1818	1819	1820	1821	1822	Total
Figarella (Marseille)	8	13	33	17	23	6	100
Crespin Graffin (Paris)	8	31	23	12	3	10	87
Gros Davilliers Odier Cie (Paris)		1	7	28	26	4	66
Delacroix (Ajaccio)		1	49			1	51
Senn et Ghebard (Livourne)		3		19	17	1	40
Mejean (Paris)		3	16	8	4	2	33
Giblain (Paris)	2	4	8	7	8	3	32
Gio: Luca Poggi (Livourne)	7	9	13	3			32
Severio Grassi (Cervione c)	1	4	15	4	3	1	28
Vannucci (Corte c)	1		10	7	8	1	27
	27	69	174	105	92	29	496
%	32,53	30,66	41,68	39,45	33,45	13,81	32,61

TABLEAU 3

Les nouvelles relations: nombre mensuel

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	
1817											8	9	17
1818	13	8	12		3	7	1	6	13	9	12	3	87
1819	6	3	20	27	16	8	4	13	9	19	9	13	147
1820	5	6	8	7	9	10	11	7	5	4	6	4	82
1821	5	9	8	10	2	1	4	17	8	14	9	4	91
	29	26	48	44	30	26	20	43	35	46	44	33	424

TABLEAU 4

Les Correspondants dans le temps: les relations "durables" et leur apparition.

	1817	1818	1819	1820	1821	1822	Total
Figarella (Marseille)	8	13	33	17	23	6	100
Crespin Graffin (Paris)	8	31	23	12	3	10	87
Severio Grassi (Cervione c)	1	4	15	4	3	1	28
Gio: Luca Poggi (Livourne)	7	9	13	3			32
Voyron (Toulon)	4	6	2		1		13
Gio: Antonio Multedo (Rome)	1	3	8	3	1	3	19
Giblain (Paris)	2	4	8	7	8	3	32
Pietri (Sartene c)	1	1	7		5	1	15
Azafs (Bédarieux)	2	3	3	3	1		12

	1817	1818	1819	1820	1821	1822	Total
Frederic Martel (Lodève)	1	3	9	8	2		23
Pelegrin Velay Cie (Lyon)	1	3	6	3			13
Vannucci (Corte)	1		10	7	8	1	27
Gros Davilliers Roman (Lyon)	1	8	2	2	1	1	15
Mignot Fougasse et Fils (Lyon)		1	1	5	7	1	15
Barone Mariani (Corte c)		8		3	4	2	17
Senn et Ghebard (Livourne)		3		19	17	1	40
Pensa (Livourne)		13	8	1			22
Delacroix (Ajaccio)		1	49			1	51
Gallot (Lyon)		1	3	1	1	1	7
Comte Sebastiani (Paris)		1	2		3	1	7
Julien Frères (Bédarieux)		3	10	6			19
Mejean (Paris)		3	16	8	4	2	33
General Sebastiani		3		1	1	1	6
Gros Davilliers Odier Cie (Paris)		1	7	28	26	4	66
Colonna d'Istria (Nîmes)			1	3	1		4
Antonio Pieraggi (Corte c)			5	11	6	3	25
Espariat et Cie (Marseille)			2	8	3	1	14
Antonio Colonna d'Istria (Calvi c)			2	7	2		11
Avon (Toulon)			3	1	2	1	7
Antonio Rinesi (Livorno)				2	7	1	10
Dussap (Toulon)				6	9		15
Rossi et Brignardelli Cie (Gênes)				14	1		15
Gio: Antonio Sappa Cie (Livorno)					5	8	13
Nicola Stanchino (Bonifacio)					5	2	7
	38	126	248	193	160	56	820

CONSTANTINE C. SPILIOTAKIS

THE CONCENTRATION OF GREEK IMPORT AND EXPORT TRADE

DURING THE FIRST 3/4 OF THE 19th CENTURY AMONGST FEW AND LARGE TRADING HOUSES

This paper is based on information obtained from the unpublished collection of papers (archives) of Michael Iatros and his immediate family and business successors.

M. Iatros (1779-1868) was a Greek politician, Representative and Plenipotentiary of the Province of Nauplia and Vice-President of the House of Representatives, important merchant, private banker, silk manufacturer, shipowner and producer of agricultural products. He was based at Nauplia and transacted business at home and abroad.

Amongst goods imported by Iatros were fabrics, spices, cereals, salted and other foods and almost all products of the European industry. Goods exported by him included almost all traditional Greek products, such as prinococci (by-product of a certain type of acorn used in the production of the red dye), acorns, dried figs, currants, olive oil, raw and fine silk, sponges, raw hides, wool and wine, some of which he produced himself.

Iatros' correspondents abroad were the well known Greek traders at the great commercial ports of the Mediterranean, Black Sea etc, such as Taganrog, Constantinople, Smyrna, Alexandria, the Ionian Isles, Malta, Tunis, Trieste, Venice, Ancona, Leghorn, Marseille, London etc. His correspondents at home were located at all the larger producing and trading centers (Corinth, Tripolis, Sparta, Kalamata, Patras, Aigion Kalavryta, Kiato, Vostitza, Amfissa, Lamia, Syros and others), as well as in Crete, Salonika and Volos. It is said that the employees of this trading house numbered up to three hundred and that Iatros' personal fortune was one of the largest of the Othonian period. Hence, the enterprise was large and profitable.

This archive, known as Archion Michail Iatrou, comprises 3467 incoming originals or outgoing copies and 4008 pages of accounting and other records refering to the period 1802-1893. Also included are 182 pages of the minutes and copies of outgoing correspondence of the Nauplia Chamber of Commerce during the first period of its operation (1837-1860). The papers are in Greek, except for some few in French or Italian.

Unfortunately, this collection is only part of the original (5 to 10%); the rest was lost by fire around 1957, before being studied or catalogued. As a consequence, the chronological and thematic distribution of the material is uneven and fragmentary. In spite of this, however, the existing collection is sufficiently diffuse to provide a satisfactory picture of trade, as well as manufacture and banking, during the first 3/4 of the past century.

Besides its purely commercial interest, material in the collection provides interesting detail of the creation in 1837 of possibly the first two factories for the manufacture of fine silk, in Messini and Mystra, with the aid of machinery and specialised workers from Italy. It also contains some family correspondence giving interesting aspects of manners and morals.

The original Archion Michail Iatrou is in the possession of the undersigned, whilst in copy form it is deposited with the microfilm section of the Kendron Neoellinikon Erevnon of the EIE.

So much for Iatros and his archives. Following below is a brief descriptive account of Iatros' system of trading, as drawn from this collection. It is noted here that, since we have no reason to suppose his system had any particularity, we consider it representative of Greek traders in general.

As a rule, Iatros traded for his own account, that is merchandise belonging to himself, whilst he rarely traded for the account of others and on commission. In the first instance and when exporting, Iatros purchased the produce directly from the Greek producer, arranged for its transport to the port of loading —mostly by mule packs—, where eventual packing took place. From there, Iatros took care of its shipment to his correspondent abroad.

Shipment from Greece was by sailboat, either belonging to Iatros or chartered. In the second instance, preference was always given to the one captained by the ablest and most trustworthy. This was because

captains then enjoyed greater responsibility and jurisdiction and were often entrusted with documents, money or messages to deliver. Only rarely, when other means were unavailable or volume was small or the shipment was urgent, was merchandise shipped via the line-steamer.

Before shipment, notice was given by Iatros to one of his correspondents in Italy to insure the cargo. Characteristic of the trust involved in these transactions is that the policy was issued by an Italian company without prior inspection of the cargo and even though its destination could be other than an Italian port.

Since no credit institution was operative in Greece (The National Bank was established in 1841 but activated credit operations decades later), the cost of purchase, transport, packing, insurance, freight etc was financed entirely by Iatros himself. Except for insurance and freight, usually paid by the correspondent, by debit of Iatros' open account with him, all payments were in cash.

The arrival of the merchandise at its destination was always in doubt. Highwaymen and pirates along the known routes of caravans and ships, precarious small sailboats bucking storms, headwinds or calms, plagues and quarantines, all contributed to delays or losses of cargo.

On arrival at the foreign port, the appointed correspondent, after defraying all expenses (freight, unloading, duties, stamps etc) by debit of Iatros' account, took delivery of the merchandise for the account of his client, that is without settlement of its value. This again was of necessity, since no credit institution could act as intermediary. The correspondent then proceeded to either sell it, to the best advantage of his client, cash or on credit, or put it in storage till better market conditions prevailed.

The sale price of the merchandise was "open". This meant that, though Iatros had made known his wishes, the correspondent was alone responsible to decide which was the most advantageous price for his client. Again, this was necessary because the slow communications could not keep pace with the constantly changing whims of the market.

Under certain unforeseen circumstances, the cargo was sold while en route or Iatros would notify the correspondent to transship it to another port or even return it to Greece. Finally, when a correspondent was not yet proven or in the absence of one, a trusted person would

accompany the merchandise abroad, supervise its sale and then return, accompanying new merchandise, probably acquired with the proceeds from the sale of the first.

When goods were imported, then it was the correspondent that defrayed the cost of purchase etc, again at a price he would decide and by debit of Iatros' account with him. On arrival of the goods in Greece, the same procedure for its sale was followed as in the case of export. Exception was made in the case of fezes from Tunis, which were often brought in the free zone at Syros or Hydra and thence forwarded for sale at Constantinople, Smyrna, Salonika, Volos, Crete or the interior of Greece.

The receipts and disbursements generated by these transactions were recorded by Iatros and the correspondent on mutually kept personal, open accounts, bearing interest 6 to 7% yearly or 12 to 14% totally. These accounts were balanced and closed from time to time, at a mutually agreed date, at which time either all or part of the credit balance was transfered by bill of exchange or coins.

Of the two ways, transfer by bill of exchange was cheaper and safer. However, since purchasing one of predetermined value, with credit-worthy signatures and if possible, of first issue (the original), was not always possible, especially for Iatros, in the restricted Greek market, transfer was often effected by coins. Why such a procedure was prefered to accepting a newly drawn bill of exchange is not clear. One explanation is the expectation of profit; purchasing an issued bill, maturing in the future, could procure the drawee (Iatros) the difference between the Greek and foreign discount rate.

When transfer occured by means of coins, their equivalent was placed inside a money bag, usually known as *groupos*, which was sealed by its shipper and sent to the payee via a trusted captain or traveller. The coins were of the kind circulating extensively in the Mediterranean, including Spanish dobles and dollars, Portuguese escudos, florins, Venetian ducats, English sovereigns and Austrian thalers. These were valued at the going rate at the place of business of the payee, this being continuously communicated by correspondence. Obviously, the same procedure was followed for crediting or debiting these accounts for any other cause, except by reason of merchandise.

From the above summary of trading in the export and import business in Greece during the first 3/4 of the past century (with self

financement and without immediate settlement of the value —due to the absence of an organised credit system in Greece—, with the sale price "open" —due to slow communications—, by insuring on the basis of a simple declaration and with so many imponderables during sale and settlement), it can safely be inferred that the traders strong financial condition and above all, his good reputation, were a precondition. However, since an irreproachable reputation was indispensable and this was gained only be exercising the profession, this in itself acted as a restraining factor in the normal renewal process of the trading community and in particular, with traders that engaged in international trade.

It follows that these mutually purveying factors, especially reputation, favored the aggrandizement and enrichment of the existing, older Greek trading houses.

Surely, this observation has wider implications, since it *per force* applies to any other similar case of power concentration (economic, political and other), that is when the relative social and technological factors prevail.

The above, with a great deal of supplementary information and annotations, along with a catalogue of the material contained in the Archive, will be found in the study "To Archion Michail Iatrou (1802-1893)", which is now in the process of publication.

It is evident that the aforementioned system of trade started changing with the improvement of communications and the activation of Greek credit institutions, that is, after 1870.

ALAN M. STAHL

VENETIAN COINAGE IN MEDIEVAL GREECE*

When the Latin crusaders divided up the Greek mainland and islands after the capture of Constantinople in 1204, they found there a coinage system containing Byzantine denominations in gold, silver and bronze. This they replaced with a circulation based upon the silver penny, familiar to Latin Europe for centuries.[1]

At first, coins were brought from the homelands of the settlers, chiefly base silver deniers tournois to the mainland and Venetian silver pennies and grossi to her new island colonies. In the course of the thirteenth century, the main feudal rulers of the Greek mainland established mints which produced deniers tournois on the French model, but bearing the names of the local issuers and mints. They persisted in minting only this petty currency even after France and other European states had adopted the issue of larger multiple coins of fine silver and of gold. The petty coinage may have been adequate for most uses, but large transactions were facilitated by imported coins of higher value. The Byzantine gold hyperperon, minted both by the exiled emperors in Nicea and by their Latin rivals in Constantinople, circulated widely in the Balkans and served as the basis for the accounting systems of all of Latin Greece. The penny of England had long held a value much above those of France, and the thirteenth century saw the English sterling circulate in Greece as the equivalent of four deniers tournois.

In 1284 Venice began minting a gold coin, the ducat, following the initiatives of Florence and Genoa thirty years earlier. The ducat

* Research for this paper was made possible by a grant from the Gladys K. Delmas Foundation.

1. D. M. Metcalf, *Coinage in South-Eastern Europe, 820-1396*, Royal Numismatic Society Special Publications 11, London 1979.

soon became the basic money of the long distance trade of Venice and appears in documents of her colonies and on the Greek mainland for the rest of the Middle Ages. It is, however, difficult to differentiate the appearance in records of the ducat as an actual coin from its use as a measure of value, and even more difficult to gauge the importance of its circulation in Greece relative to other coins. Only one hoard of ducats is known to have been found in Greece, and another hoard, basically of silver, contained two ducats.[2] No ducats have been found in Greek excavations, but gold coins are rarely found as stray losses in habitation sites.

From documents it appears that ducats were in good supply in Candia, capital and main port of the Venetian colony of Crete; there the problem appears to have been the detection of counterfeit ducats apparently minted by the Turks.[3] Even in Candia, however, the use of the ducat may have been reserved for long distance trade. In 1403, an inquisition was held over the payments for a parcel of land in the area; examination of the actual bags used in payment revealed that only one-seventh of the price was paid using thirty-three gold ducats; the balance was made up with tens of thousands of base coins.[4] The belongings of a Jew of the town inventoried after his death in 1408 consisted of two letters of credit, sixty-four thousand base coins, and valuable silver objects; there were no gold ducats.[5]

Outside the capital of Candia, ducats appear to have been even rarer. In 1410 the count of Rethimo, a provincial Cretan capital, asked the duke of Crete in Candia to inform him of the value of the ducat in local coinage so that he would be able to make an exchange.[6] Thirty years later, the rector of Canea, another provincial center, explained to the duke that the 113 ducats which made up one-sixth of the revenue he was sending to the capital were collected at a local rate, as ducats were very scarce in his town.[7]

2. Metcalf, *Coinage*, p. 299.

3. E.g. ASV, Duca di Candia, Proclami, B. 14bis, f. 71v-72r, n. 73 (4 April, 1361); *ibid.*, f. 176v, n. 100 (13 December, 1369); *ibid* f. 184, n. 128 (23 June, 1360).

4. ASV, Duca di Candia, Memoriali, B. 30bis, q. 26, fasc. 5, f. 18-20v (23 May, 1403).

5. ASV, Duca di Candia, Atti Antichi, B. 11, q. 15, f. 9 (11 May, 1408).

6. ASV, Duca di Candia, Ducali, B. 1, q. 6, f. 12v (10 December, 1410).

7. ASV, Duca di Candia, Ducali, B. 2, q. 18, f. 22v (11 February, 144[2]);

Beyond the Venetian colonies, on the mainland, ducats may have been even rarer. In 1361 the agent of Marie de Bourbon collecting her revenues in the Morea complained of repeated difficulties changing the silver he received into ducats. In Vostitza and Nauplia he was able to change only half of the silver into ducats, while at Clarentza he was forced to leave all his silver with a money changer until the arrival of a boat from Venice which might carry ducats.[8]

It is no longer believed that the Venetian grosso was introduced in conjunction with the Fourth Crusade; its minting appears to have begun late in the twelfth century.[9] However, it is clear that this large silver coin, Europe's first true multiple denomination, circulated widely in the Balkans after the defeat of Byzantium. While in Serbia and Bulgaria it was imitated and formed the basis for the coinage systems, in Greece the grosso circulated along with the locally minted deniers tournois. In the merchant's manual of Pegolotti of the early fourteenth century, the Venetian grosso was listed as figuring in the system of the Peloponnesus as the equivalent of three sterlings of four deniers tournois each; seven grossi equalled the hyperperon.[10] Unlike the sterling and the hyperperon, which were only accounting units by this time, the grosso was specified as the actual silver coin minted in Venice; likewise the denier tournois was described as an actual coin of about twenty per cent silver.

There is little evidence for the introduction of Venetian grossi into Greece in the decades immediately following the Fourth Crusade; the earliest significant survivals are from the 1230s and 1240s.[11] Grossi appear fairly consistently in hoards and excavations until the end of the thirteenth century. After 1300 grossi are rare in Greek contexts and, after the introduction of the soldino in 1332, virtually non-existent,

---

publ. in F. Thiriet, ed., *Délibérations des assemblées vénitiennes concernant la Romanie*, Paris 1966, II, pp. 320-21, n. 1382.

8. Jean Longnon and Peter Topping, eds., *Documents sur le régime des terres dans la principauté de Morée au XIVe siècle*, Ecole Pratique des Hautes Etudes, VIe Section, Documents et Recherches 9, Paris 1969, pp. 141-55, n. 8.

9. Louise B. Robbert, "Reorganization of the Venetian Coinage by Doge Enrico Dandolo", *Speculum* 49 (1974) 48-60.

10. Francesco Balducci Pegolotti, *La Pratica della Mercatura*, ed. A. Evans, Cambridge, Mass. 1936, pp. 116-18.

11. Cf. Metcalf, *Coinage*, p. 221, for a survey of Balkan hoards with grossi.

though they were produced for use in Venice and for export through the fifteenth century. Too few hoards and excavations have been reported from the Venetian colonies to be able to trace the use of grossi there.

By the end of the thirteenth century, mints in Thebes and Clarentza were producing large quantities of deniers tournois for the dukes of Athens and princes of Achaia respectively. A handful of other mints in Greece also issued significant quantities of deniers around the year 1300. In 1305 the government of Venice, noting the loss of income to its own treasury and to Venetian merchants from this minting, authorized the establishment in its mainland outpost of Coron and Modon of a mint to produce coins in competition.[12] There is no evidence, numismatic or documentary, that such plans were ever carried out.

The striking of deniers tournois in the duchy of Athens apparently ended before the beginning of Catalan domination in 1311. By 1330, activity had been curtailed at the Achaian mint of Clarentza as well as at the smaller mainland mints. The older deniers tournois continued to circulate, however, long after their minting. In a hoard of almost 4,000 coins excavated at Delphi which was deposited in the early fifteenth century, almost one-third of the coins were deniers tournois minted before 1310, about a century earlier.[13]

In 1332 Venice created a small silver coin, the soldino, worth one-third of the grosso, and twelve Venetian pennies.[14] The circumstances and intents surrounding the introduction of the soldino are obscure, but almost immediately it seems to have replaced the grosso in circulation in Greece. Few grossi after that date appear in hoards or excavations from Greece. Four hoards deposited on the Greek mainland between 1340 and 1380 consist almost entirely of Venetian soldini and earlier Frankish deniers tournois, apparently reflecting the circulation in this period.[15] On Crete, documents of the 1340s refer

12. ASV. Maggior Consiglio, Magnus f. 78v (7 March, 1305), publ. in Vincenzo Lazari, *Le monete dei possedimenti veneziani,* Venice 1851, p. 98.

13. Delphi alpha: E. Caron, "Trouvailles des monnaies du Moyen Age à Delphes", *Bulletin de Correspondence Hellénique* 21 (1897) 33-37.

14. Nicolò Papadopoli, *Le Monete di Venezia*, Venice 1893-1919, I, pp. 158-61.

15. Delphi gamma, Patras, Kapareli and Elevsis; for inventories cf. D. M. Metcalf, "The Currency of *Deniers Tournois* in Frankish Greece", *Annual of the British School of Archaeology at Athens* 55 (1960) 57.

to payments as made specifically in soldini, though the grosso, like the hyperperon, was maintained as a unit of account after it had ceased to circulate as a coin.[16]

The soldino was worth twelve Venetian pennies and was so accounted in the Venetian colonies. As the denier tournois had been worth about three Venetian pennies, the soldino was considered worth four tournois. It thus replaced the English sterling, which had ceased to circulate by the early fourteenth century, as a multiple coin worth four deniers tournois, though on the mainland as in the Venetian colonies, accounts continued to be reckoned in terms of the grosso and the hyperperon.

In March of 1353, Venice changed the standard of the soldino, lowering its silver content by eighteen per cent.[17] It is not clear from hoards whether the older, better soldino was removed from circulation in the face of this debasement, or whether the new soldini were accepted at a discount. Later in 1353 Venice issued a new coin specifically for its Greek colonies, the tornesello.[18] It was designated by the same Latin term as the denier tournois and followed the earlier coin's general appearance, though substituting the lion of Saint Mark for the tower which had been emblematic of the denomination. It had significantly less silver than the Frankish deniers tournois it was intended to replace, but these were no longer being minted, and contemporary imitations being produced in Greece appear to have been baser still.

The tornesello, like the denier tournois, was valued as equal to three Venetian pennies, hence one-quarter of a soldino. It had, however, significantly less than one-quarter the silver of even the new, baser, soldino. For Venice, then, adoption of the tornesello as the basic coin of Greece held great potential for profit. The coin at first appears to have met with resistance, even in the Venetian colonies. A proclamation

16. E.g., ASV. Duca di Candia, Memoriali, B. 29, q. 6, f. 7v (23 August, 1341); *ibid.*, Proclami, B. 14, f. 185, n. 1 (15 May, 1345); R. Morozzo della Rocca, ed., *Lettere di mercanti a Pignol Zucchello, 1336-1350*, Fonti per la Storia di Venezia, Sect. 4, Venice 1957, p. 45, n. 19.

17. ASV, Quarantia criminale 16, f. 75 (8 April, 1353); publ. Thiriet, *Assemblées*, I, p. 314, n. 603.

18. ASV, Quarantia Criminale 16, f. 79v (29 July, 1353). For detailed documentation on the tornesello, cf. Alan M. Stahl, *The Venetian Tornesello, a Medieval Colonial Coinage*, The American Numismatic Society Numismatic Notes and Monographs 163, New York 1985.

of 1362 announced the arrival in Crete of a large supply of torneselli and insisted on their circulation at the full value of three pennies.[19] Five years later, in response to reports of refusals by merchants to accept the tornesello, the duke of Crete enumerated penalties for anyone who might refuse to accept the coin at its legal value.[20]

In the course of the second half of the fourteenth century, the tornesello came to replace the soldino as the basic low denomination coin of the Venetian colonies of Greece. An extremely detailed transcript of a trial held in Crete in 1368 recounts the theft from the town hall of Candia of bags of coins, within which were a large quantity of torneselli, about half this volume of soldini, and twenty-seven gold ducats.[21] In a land transaction at the end of the century, to reach the sum of 700 hyperpera, the purchaser had brought together 33 ducats worth 100 hyperpera and a total of more than 75,000 torneselli; there were apparently no intermediate coins available.[22] Within fifty years the tornesello had become the principal coin in circulation in Crete, the most important of Venice's Greek colonies.

There are few equivalent documents from the various principalities of the mainland, but a survey of coin finds confirms the growing importance of the tornesello there as well. The 1361 report of Greek revenues of Marie de Bourbon cites payments in the Peloponnesus as having been made in silver soldini.[23] Only in one hoard of after 1380 do soldini appear in any significant proportion, and in this hoard most were on the old high standard and more than fifty years old at the time of burial.[24] Other hoards of the late fourteenth and fifteenth centuries contain only deniers tournois and Venetian torneselli, an especially significant situation in view of the general tendency of hoards to represent the higher denominations of coinage in circulation. Excavations point to a similar pattern of petty circulation in mainland Greece in the fourteenth century. While excavation coins tend to represent the lowest denominations in use at a given time, significant

19. ASV, Duca di Candia, Proclami, B. 14bis, f. 92, n. 164 (20 April, 1362).

20. *Ibid.*, f. 142, n. 62 (30 December, 1367).

21. ASV, Duca di Candia, Sentenze Criminale, B. 48, f. 111-13 (22 August, 1368).

22. Cf. n. 4, above.

23. Cf. n. 8, above.

24. Delphi alpha, cf. n. 13, above.

quantities of silver soldini have been found at Athens and Corinth from the period before 1360; after this time torneselli are virtually the only coins found.[25]

Though intended for use only in its Greek colonies and on the mainland, torneselli were always minted in Venice itself. As the tornesello gained a hold as the principal coin of Greece, its minting became increasingly important in the activities and revenues of the Venetian mint. By 1381 one of the three Venetian mint masters for silver was specifically designated as being in charge of the production of torneselli, supported by a large staff.[26] No mint records survive from medieval Venice. For torneselli, however, there are two documents which give evidence for the volume of minting. In 1375, two weighers of the mint complained that they had to work on 20,000 ducats worth of torneselli, presumably per year.[27] This amounts to an annual minting of more than five million coins. In 1386 the Senate noted the minting of 12,000 marks of torneselli, equivalent to almost four million coins per year; from this minting the Venetian government claimed a profit of 4,000 ducats a year.[28] Numismatic evidence confirms a minting rate of the order of five million torneselli per year in the late fourteenth and early fifteenth centuries.

Sources document the delivery of torneselli to officials of the Venetian colones of Crete, Coron and Modon, Corfù, Negroponte, Nauplia and Lepanto, usually in sacks of 64,000 coins each. Site finds of the coins indicate their spread beyond these colonies. The largest number of finds of torneselli comes from the Peloponnesus, site of much of the earlier minting of deniers tournois. A significant number come from the northern areas of Epirus and Thessaly, lands under Byzantine, Albanian and Serbian rule in the fourteenth century, and Turkish in the fifteenth. From such well-excavated sites as Athens and Corinth, the Venetian tornesello is by far the predominant coin minted

25. Margaret Thompson, *The Athenian Agora*. II, *Coins from the Roman through the Venetian Period*, Princeton 1954, pp. 76-81; Katharine M. Edwards, *Corinth*. VI, *Coins, 1896-1929*, Cambridge, Mass. 1933, pp. 148-60.

26. ASV, Senato Misti 37, f. 4 (16 Sept., 1381).

27. ASV, Maggior Consiglio, Grazie 17, f. 55v (10 July, 1375).

28. ASV, Senato Misti 40, f. 16 (25 January, 138[6]); publ. R. Cessi, ed., *Problemi monetari veneziani*, Documenti finanziari della Repubblica di Venezia, Ser. 4 1, Padua 1937, p. 179, n. 177.

in the period from 1350 to 1450; at Athens it represents 97% of finds of coins minted in the period and at Corinth 92%.

As the tornesello gained predominance in the circulation of Greece, it lost value. Though it underwent no change in silver content from the mid-fourteenth century to the mid-fifteenth, and only a slight decrease in weight, the tornesello steadily lost value in exchange rates against the gold ducat, which remained at a constant standard. In 1353 it took about 260 torneselli to buy a ducat.[29] By 1380 the figure had reached 300, and in 1400 it took nearly 400 torneselli for a ducat. Venice established this as an official rate and paid its officials accordingly, but the market value of the tornesello continued its decline. In 1425 there were 560 torneselli to the ducat and by 1450 the rate had reached as high as 700 torneselli per ducat. In a century the tornesello had lost more than half its value.

The Venetians believed that the drop in the value of the tornesello resulted from an influx of imitations which they said came from the mainland of Greece and from lands under Turkish rule.[30] In the best studied and latest of hoards of torneselli, imitations constituted under three per cent of the total. In excavations the recognized imitations are also few. Complaints of the influx of false torneselli began in 1435, by which time the value of the tornesello had already dropped significantly. Nor can fluctuations in the ratio of gold to silver prices have caused the decline of the value of the tornesello. Such fluctuation was on the order of only ten per cent in the period of 1350 to 1450, and hence not significant in the decline of the tornesello, which lost considerably more value than other Venetian silver coins of the period.

The most likely causes for the decline in the value of the tornesello were its original overvaluation and the large quantity put into circulation. Venice had been able to induce the use of the denomination in Greece through a conjunction of the need for petty coinage after the closing of local mints, the prospects of the convertibility of the tornesello

---

29. Stahl, *Tornesello*, Appendix 3.

30. ASV, Senato Misti 59, f. 124 (25 July, 1435), publ. C. N. Sathas, ed., *Documents inédits relatifs à l'histoire de la Grèce au Moyen Age*, Paris 1880-90, III, p. 427, n. 1019; ASV Senato Mar 7, f. 74v, n. 14 (27 August, 1462), publ. H. Noiret, *Documents inédits pour servir à l'histoire de la domination vénitienne en Crète de 1380 à 1485*, Bibliothèque de l'Ecole Française d'Athènes et de Rome, Ser. 1, fasc. 61, Paris 1892, pp. 477-78.

into the relatively strong soldino, and the requirement that civil and military employees receive their pay in whatever coinage was prescribed. By the end of the fourteenth century, however, there could have been no shortage of petty coinage; even on the mainland beyond Venice's rule the tornesello of this period is the most commonly found coin of the later Middle Ages. By this period the silver soldino had ceased to circulate in Greece and convertibility was no longer possible. In the fifteenth century Venetian colonial and military officials frequently petitioned the government for relief from the hardship caused by pay in torneselli of ever declining value.[31]

The Venetians themselves appear to have recognized the relationship between their large minting of torneselli in the late fourteenth century and the loss in value of the coin. Production of torneselli was curtailed considerably after 1400 and came to a near halt by 1423. In the early decades of the fifteenth century, Venice turned her attention away from the Aegean, increasingly threatened by Turkish advances, and towards the Italian mainland. In developing her new colonies of Terraferma, she introduced policies and institutions she had developed for Crete and other Greek colonies. The example of the tornesello was followed with the bagattino, introduced in 1441, a highly overvalued base coin which Venice produced in large quantities for her Italian colonies.[32]

In Greece the tornesello continued to circulate, even in lands under Turkish rule. In a large hoard buried near Chalkis after 1462, after most of the mainland had fallen to the Turks, ninety-two per cent of the coins were Venetian torneselli minted more than fifty years previous. Under Venice's dominance, the coinage of Greece had declined from a complex system of denominations in gold, silver and bronze, to one based on a single base coin, reminiscent of the coinage of Europe before the beginning of the commercial revolution two centuries earlier.

31. E.g. ASV Senato Misti 46, f. 136v (3 June, 1404), publ. in F. Thiriet, ed. *Régestes des délibérations du Sénat de Venise concernant la Romanie*, Ecole Pratique des Hautes Etudes, VIe Section, Documents et Recherches 1, 2, 4, Paris 1958-61, II, 47, n. 1160; ASV, Cancelleria Secreta, Comm. Rettori, B. 2, f. 52 (10 May, 1485), publ. Sathas, *Documents*, I, 283-306, n. 198.

32. R. C. Mueller, "L'Imperialismo monetario veneziano nel quattrocento", *Società e Storia* 8 (1980) 277-97.

DISCUSSION

MAURICE AYMARD: Qui mène le jeu, est-ce que ce sont les marchands, ou est-ce que ce sont les Etats, est-ce que c'est un mélange des deux, ou est-ce que ça fonctionne tout seul? Ceci, c'était pour anticiper un peu sur nos discussions de demain matin.

JOSÉ-GENTIL DA SILVA: Tu me dis que j'ai trop dit, ou pas assez dit, mais on ne va jamais très loin, on sera toujours sur la même voie. Pour ne pas aller très loin des réalités, je reprends une citation de mon rapport. Au 14ème siècle, les Siennois de France sont à Paris, les foires de Champagne sont finies, la capitale financière de la France est Paris. Les Siennois écrivent à Sienne leur mécontentement dû à la mauvaise monnaie, "nous ne ferons plus d'affaires à long terme, nous ne ferons que des affaires à court terme, et nous arrêterons tout en attendant que le pape fasse qu'il y ait une bonne monnaie". Puis il y a je ne sais plus quelle citation de Poliakov. Elle est dans mon rapport aussi: c'est tardivement que les Juifs sont accusés d'usure. On ne peut pas dire que les marchands soient des paladins de la dépréciation monétaire. Ils ne le sont pas. La première des préoccupations des marchands, je crois, (je donne mon avis), c'est de préserver les patrimoines. Ils ont la protection du patrimoine à leur charge, ce qui n'est pas, ou n'est que très rarement, la préoccupation de l'Etat. Un autre type d'agent sont les travailleurs, les producteurs, les consommateurs. Cela, je crois que nos amis Polonais nous l'ont montré; d'ailleurs, dans les études balkaniques (je pense à la revue), on apprend la même chose à propos des pays balkaniques. On nous montre ici et là que ce sont des consommations nouvelles qui relancent les économies, ou des consommateurs nouveaux. On connait peut-être un peu mieux ce qui s'est passé en Angleterre. Des paysans anglais cultivent pour que les gens des "industries" mangent. L'argent est investi, la spéculation vient plus tard. Dans les Balkans, je ne sais pas comment ça s'est passé, mais il y a au XVIe siècle, au XVIIe, des consommations nouvelles; il y a des consommateurs nouveaux; il y a des producteurs nouveaux. Je lisais dernièrement, je ne sais plus dans quel article d'*Etudes balkaniques*, que la ville d'Athènes, au milieu du 16ème siècle, vit un essor économique qu'on ne soupçonnait pas. Il y a une réaction des gens, une réaction due à des raisons politiques et économiques, et je crois que cela compte beaucoup plus que l'Etat, quel qu'il soit. Enfin je ne sais pas si ça existe, l'Etat ottoman. L'Etat français, ça existe à l'époque moderne, c'est peut-être le seul état qui existe alors, l'empire ça n'existe pas en tant qu'Etat selon nos conceptions actuelles. Mais je crois que ce qui fait l'histoire, ce sont les travailleurs, les producteurs, les consommateurs, en dehors des grandes poussées seigneuriales, des grandes poussées compensatrices dont parle Henri Brese. Il a une formule magnifique, et j'aime certaines formules qui

recouvrent toute une série de problèmes et leur donnent une réponse. Pour la Sicile il trouve une noblesse mobile dans une terre mobile. La noblesse n'est jamais la même, la terre non plus. Aldo de Maddalena l'a montré pour le Nord de l'Italie, ce n'est jamais la même noblesse, ce n'est jamais la même terre; est-ce que c'est le même pouvoir? Enfin oui, c'est toujours le même pouvoir. Et puis il y a une autre thèse qui vient d'être publiée, celle de Jean-Pierre Bardet. Il y montre la connivence entre les notables, la couronne et les agents de la couronne. Ce sont des choses qu'on n'osait pas dire, il y a quatre ou cinq ans. Aujourd'hui des thèses qui n'ont rien de révolutionnaire le montrent. Les agents économiques sont les producteurs et les consommateurs, malgré les dépréciations monétaires. Certes il y a le poids horrible de la dépréciation monétaire. John Day l'a montré, Stahl l'a montré, il y avait peut-être lieu d'y insister. Je regrette qu'il n'y ait pas eu encore d'autres communications à ce propos; John Day ne pouvait nous parler de tout ce qui se passe à Venise même. En effet je ne pense pas que le change local, que j'ai appelé change vertical, cette explication du change en profondeur, soit le fait seulement des pays colonisés, des pays conquis. Loin de là, mais cela a été assez peu étudié. Les études concernant l'Italie, ville après ville, nous donnent raison car il ne s'agit pas de pays colonisés. Je ne sais pas si j'ai vraiment répondu.

BARIŠA KREKIĆ: Je peux dire un mot à propos des Balkans. Je suis d'accord que la situation dans les Balkans, après la conquête ottomane, était certainement meilleure qu'elle ne l'était auparavant, dans la situation chaotique des états locaux. En Bosnie à la fin du 14ème siècle et au 15ème siècle c'est déjà le chaos, en Serbie, la désintégration et la Bulgarie sombre à la fin du 14ème siècle. Donc, après la conquête ottomane, quand le front passe vers le Nord, certainement derrière le front il y a une consolidation de la situation. Je pense que peut être pendant une centaine d'années, la première centaine d'années de la domination ottomane, la situation était probablement meilleure. C'est une chose qu'il faudra étudier, aussi sur la base des archives de Dubrovnik qui sont très riches pour la période. Quant au rôle de l'or et de la thésaurisation, je suis d'accord avec vous que, dans le cas où on ne pouvait pas l'employer pour l'achat, on achetait des bijoux d'or pour sa femme ou autre chose. Mais l'or, dans les pays balkaniques, était aussi une sécurité. C'était un investissement, une thésaurisation que, dans les situations difficiles des guerres, des fuites, etc. il était facile d'emporter. On avait quelque chose en main. Donc je pense que, dans la thésaurisation de l'or, il y a cet élément aussi, dont il faut tenir compte.

Nous continuons la discussion.

ROBERT MANTRAN: M. Da Silva a posé la queston de savoir s'il existait un Etat ottoman, Bariša Krekić vient de dire qu'il y a une amélioration de la situation. C'est vrai, incontestablement, on constate une unification de l'administration qui entraîne beaucoup de modifications, pas seulement sur le plan de la régularisation d'une situation administrative, mais aussi sur le plan économique et sur le plan monétaire. Il y a, je pense, quelque chose de nouveau qui apparaît dans les Balkans: c'est véritablement une unité, non seulement géographique, politique, mais également économi-

que. Et de ce point de vue, l'aspre ottoman, la piastre ottomane, sont véritablement des monnaies qui ont une certaine valeur. Je n'en veux pour preuve qu'à partir du moment où, justement, cet Etat ottoman est une zone d'appel de marchandises, malgré tout, en dépit de ce qu'on a pu dire ce matin, cela ne représente qu'une faible marge. Cependant, il existe un commerce qui s'exerce avec les Ottomans, à partir de l'Europe. Et il est incontestable que, dans ce domaine, les Européens, les Marseillais, sont au premier rang à partir du 16ème siècle et surtout au 17ème siècle; ils font de la monnaie elle-même une marchandise, vous l'avez dit tout à l'heure. On vend de la monnaie, pas seulement de la bonne, de la monnaie trafiquée aussi, parce que c'est un élément qui est indispensable dans le Proche Orient, et dont les gens ont besoin. Bonne ou mauvaise, c'est quand même de la monnaie, dans tous les cas utilisable. Cela crée ensuite des problèmes politiques. Je ne voudrais pas insister sur ce point, parce que cela nous entraînerait très loin. Mais il est incontestable que ce problème de la monnaie est à étudier dans un contexte beaucoup plus large qu'on ne l'a fait jusqu'à présent. Il ne faut pas faire le numismate il faut aller beaucoup plus loin: il faut voir dans l'ensemble ce que représente cette monnaie vue à l'échelle d'un Etat; avec le temps on s'aperçoit que l'on arrive à ce que vous avez appelé colonisation. C'est vrai, une certaine forme de colonisation, de type économique, parce que les occidentaux imposent petit à petit leur monnaie, le ducat, le séquin vénitien et puis d'autres monnaies comme la piastre espagnole, qui peu à peu vont jouer un grand rôle; et tout cela va entraîner des modifications de comportement à l'intérieur même de l'empire ottoman. Cela débouche sur des conséquences extrêmement graves, politiquement, administrativement également. Alors il y a un refuge contre cela: c'est l'acquisition de quelque chose qui va servir de monnaie d'échange, c'est la terre, c'est l'investissement dans le commerce, c'est un certain nombre d'autres possibilités dont on a parlé; à partir de là, je pense qu'il faut revoir la conception des Etats. On a dit souvent que, à partir de ce moment, l'Etat ottoman est en déclin, que l'économie ottomane est en déclin. C'est une erreur. On a souvent prétendu que la conquête ottomane dans les pays arabes avait entraîné un déclin économique: ce n'est pas vrai. André Raymond a montré, contrairement à cette opinion, que, en dépit de la perte du commerce des épices, l'Egypte du 17ème siècle et encore plus du 18ème siècle connaît ce que l'on appellerait aujourd'hui, un boom économique, un sursaut économique remarquable grâce au café, grâce à d'autres produits aussi, et surtout pas un déclin. Et dans ce sursaut économique, qui joue un rôle? les Ottomans, mais qui y a-t-il derrière les Ottomans? En posant cette question, on ouvre la porte à un vaste problème qui ne touche pas seulement les monnaies, mais également ceux qui les manipulent: des Grecs, des Arméniens, des banquiers juifs. Comment travaillent les banquiers juifs dans l'empire ottoman? On les voit à Livourne, on les voit à Londres, on les voit à Milan; mais à Istanbul, à Smyrne, on ne les voit pas encore. Là il y a un problème à élucider. Il y a une étude à faire en profondeur. Quel est le rôle de ces hommes qui manipulent l'argent à l'intérieur d'un Etat qui est pourtant autoritaire, qui a ses règles et qui, cependant, est peu à peu contourné par des procédés qui lui échappent? Ce que je veux dire brièvement, c'est qu'il y a un Etat qui va être concurrencé par l'extérieur et qui va être aussi miné par l'intérieur par un certain nombre de gens qui vont profiter de ses carences.

JOSÉ-GENTIL DA SILVA: Je ne veux pas prendre le micro éternellement. Je ne veux pas installer un dialogue. Je voudrais tout simplement dire ceci à propos de l'Etat ottoman. Je voudrais tout simplement dire qu'il n'y a pas de budget de l'Etat ottoman, il y a peut-être un budget de l'Etat français, de l'Etat espagnol, de l'Etat portugais, de l'Etat de l'Inde portugaise. C'est déjà différent. Pour ce qui est de ce répit qu'a signifié la conquête ottomane, tout le monde en parle. Stoianovich, aujourd'hui, lui a fait référence. Je crois que ce qui est important, c'est qu'il y ait eu cette tentative d'unification. Que cette unification ait duré ou qu'elle n'ait pas duré, c'est moins important. Svoronos l'a dit, je crois, aujourd'hui tout le monde part de ce principe que, faute de frontières, il y a eu un mieux; il y a eu toutes ces publications, les publications bulgares, et autres, un peu partout, on voit que cela s'est arrangé (en effet il faut prendre un grand nombre d'informations, les concilier: nous y aidons en étant tous ensemble ici). Dans la thésaurisation, Bariša le dit, il y a des placements mais, bien sûr, les bijoux des femmes ce sont des placements. C'est bien vrai, c'est bien cela mais ce n'est pas un patrimoine. Et là j'irais plus loin que vous, j'irais très loin. Je vous demanderais, qu'est-ce que c'est qu'une famille en dehors du patrimoine? Il y a de l'or, bien, mais dans quelle mesure des patrimoines? Et alors je poserais des questions sur la famille dans le monde ottoman, ou la famille dans les Balkans. Peut-être que ce n'est pas le moment d'aller dans ce sens. Revenant à notre sujet, si l'on peut dire, nous avons des études sur la dépréciation monétaire dans l'empire ottoman. Les Ottomans savent s'y mettre. Mais dans quelle mesure cette dépréciation monétaire est-elle accélérée ou n'est-elle pas accélérée par les marchands occidentaux? Là, il y a peut-être une manière nouvelle de voir les choses. Une dépréciation monétaire qui est très violente gruge les paysans dont la vie et les activités présentent des tableaux, des panoramas terribles. Toutefois, le mieux, n'est-il pas dû aussi à la non-apparition pour quelque temps de ces Toscans, de ces Italiens? Avec eux c'était et ce serait encore pire. Alors qu'est-ce que ça veut dire d'être pire? Il y a une conjugaison d'effets. Selon la présence ou l'absence de certains agents cette conjugaison sera fort différente. Nous ne sommes pas habitués à conjuguer nos propres dossiers et je crois que prendre cette habitude devra être un des résultats de notre réunion ici. Mais je tiens pour primordial cet élément qui est l'histoire politique et les réactions des gens, y compris surtout, peut-être, dans le monde ottoman.

BARIŠA KREKIĆ: Si je peux dire quelques mots. Vous avez mentionné les juifs. En regardant les choses de Dubrovnik, nous disons toujours qu'à la fin du 16ème siècle, au commencement du 17ème, le Ragusain se retire de l'empire turc à cause de la décadence et de l'insécurité, ce qui, en partie, certainement, est vrai, mais il y a la concurrence juive sur place, sur le marché balkanique. C'est une chose qu'on n'a pas étudié mais cet élément de concurrence, de compétition est un élément qui a influencé le marché.

SPYROS ASDRACHAS: Il y a aussi une histoire de "détournement" de l'argent. Je me réfère aux réalités balkaniques: l'argent produit, si l'on peut dire, par le producteur grec, appartient à César sous forme d'impôt. A un moment donné est venu quelqu'un vendant des chapeaux, il est venu au moins indirectement, de l'occident. On paie

les chapeaux avec l'argent qui appartient à César et on devient musulman: un chrétien qui achète un chapeau, en donnant son argent destiné au paiement des impôts, devient musulman pour échapper à l'imposition capitale, qui est un des vignes de l'appartenance de l'argent. Quand les Sultans veulent revaloriser la monnaie, qu'est-ce qui se passe? Le pouvoir étatique revalorise l'aspre, la monnaie quotidienne. A partir d'un moment donné, on ne trouve pas de l'argent et les gens de la ville de Larissa tombent, en 1641, dans le fleuve. Pourquoi? parce qu'il n'y a pas la monnaie quotidienne dans le bazar quotidien. Les juifs de Salonique au XVIe siècle, en face de cette situation, font un règlement entre eux concernant le paiement des emprunts en disant si la hausse est supérieure à 20%, on paie sur la base des nouveaux cours, si elle est inférieure, on paie sur la base des anciens cours. C'est-à-dire, il y a deux mondes parallèles. Un monde d'affaires qui se trouve face au pouvoir et qui fait ses règles sans tenir compte du pouvoir et un monde qui produit de la monnaie mais qui n'a pas le droit d'utiliser cette monnaie. J'exagère un peu, mais, certainement, au fond c'est comme cela. Je me demande si il y en a un équilibre vertical et si, à l'intérieur de cet équilibre, peuvent se produire des phénomènes de ce genre-là; et si cet équilibre existe toujours, je me demande si dans ce cas-là, il ne faudrait pas insister un peu sur la signification sociale, morale dirais-je, de la monnaie.

JOSÉ-GENTIL DA SILVA: Je suis totalement d'accord sur la signification "morale" de la monnaie, mais je ne sais pas bien comment répondre. Il y a un risque d'allonger beaucoup le débat. Il faudrait situer: j'aime voir les choses dans l'ensemble, mais il faudra que chaque élément soit situé. Cette signification "morale" varie avec l'époque, avec la situation. Tout le monde fait de la spéculation sur la monnaie, l'Etat fait de la spéculation sur la monnaie, les marchands sont poussés aussi à faire de la spéculation sur la monnaie, bien que l'Etat leur refuse le droit de faire la spéculation sur la monnaie. John Day nous a donné un exemple, en Angleterre, à propos des Italiens, le roi refuse de payer ses dettes parce qu'ils ont exagéré d'après lui. Les marchands font de la spéculation sur la monnaie, alors que j'avais dit qu'en 1305 ils étaient contre la mauvaise monnaie. Sans cesse les "Italiens", surtout les Toscans, font de la spéculation sur la monnaie. Les Génois s'y mettent aussi, alors qu'ils sont les garants de l'équilibre, les Vénitiens essaieront mais je considère les Vénitiens moins méchants de ce côté-là. Et les Nouveaux-chrétiens, les Portugais, feront eux-mêmes de la spéculation, alors qu'ils sont ennemis déclarés des spéculations monétaires des Génois dans les dépendances de la monarchie hispanique. Tout le monde s'y met et les Juifs sont devenus des usuriers dont tout le monde enfin parle, en particulier à notre époque. Donc il y a toute une suite d'entrées, d'acteurs en scène, pour jouer le même jeu et pour faire ce qui était interdit et que l'on peut tantôt admettre, tantôt interdire. Il va y avoir toute une grammaire, un jeu de justifications qui mènent à ce que de nos jours l'usure soit ce que décide l'Etat; dans le journal officiel de chaque pays, il détermine quel est l'intérêt usuraire et quel intérêt n'est pas usuraire. De morale à proprement parler, enfin il n'y en a pas dans cette histoire. Il y a une morale tant que l'Etat n'est pas assez fort et tant que les gens ont peur d'être un jour les victimes de leur propre système. Les nantis ont peur et en conséquence ils ont mauvaise conscience. Je crois, du point de vue de la con-

science occidentale, que cette situation, la peur en somme dont parle Jean Delumeau sans rappeler la monnaie, domine les relations entre les êtres. Quand j'étudie les questions monétaires, au fond dans ces questions, je ne vois que les relations entre les êtres. Des relations qui sont terriblement difficiles dans notre monde, que les monnaies rendent encore plus difficiles et qui ont fait que nous soyons devenus des conquérants, parce que personne ne nous aime, parce que nous sommes désespérés, parce que nous n'aimons personne. C'est une société sans amour, la société occidentale. Et je crois que c'est cela qui fait que nous soyons une société de conquérants et de désespérés. Vraiment, je crois que ces questions monétaires (on n'y a jamais insisté suffisamment), font le désespoir des gens. Nous avons beaucoup de dépôts d'archives qui ont été conservées parce que avant de mourir, travaillé par le remords, le propriétaire en a fait don avec ses biens, pour venir en aide aux miséreux, pour venir en aide à des gens qui ont été rendus malheureux par des conditions exécrables, conditions dont on a peur. Les nantis ont toujours peur de tomber un jour dans cette situation. Il faut faire une histoire des marchands qui ont fait faillite, et je ne suis pas en train de répondre. C'est mieux que je me taise, je crois qu'il faut quand même situer les gens et leurs actions, leurs comportements, leurs mentalités, si l'on veut.

YOLANDE TRIANTAFYLLIDOU-BALADIÉ: A propos de l'usure, je voudrais dire juste un mot. On parle beaucoup des juifs. On n'a pas parlé du tout des Français au 18ème siècle. Or, je le sais bien, les Français font beaucoup d'usure dans l'empire ottoman. J'ai entendu jusqu'à maintenant que les juifs font de l'usure, et j'ai dit qu'au 18ème siècle l'usure qui est très répandue dans l'empire ottoman, les Français y jouent un très grand rôle.

JOSÉ-GENTIL DA SILVA: Je viens de dire qu'un jour ou l'autre, tout le monde fait de l'usure. Reprenons dans un des livres de Svoronos un passage très gros de signification, un passage que je cite chaque fois, quel que soit le sujet de l'article. Un jour (au XVIIIe s.) un Turc dit à un agent français: "Oui, c'est vrai, maintenant notre monnaie ne vaut rien, nous avons appris avec vous à la déprécier". Je ne connais qu'un bouquin allemand qui traite du crédit et de l'usure parmi les Arabes (il a été traduit en français). Mais il ne faut pas croire que le monde arabe ne connaissait pas l'usure. A côté de cela il y a bien des ouvrages sur l'usure en France. Je ne veux pas dire que l'usure n'existe pas en France. C'est peut-être un peu difficile à étudier puisque ça exige l'étude exhaustive des archives de notaires qui commence seulement à être faite et souvent dans des perspectives par trop ponctuelles.

YOLANDE TRIANTAFYLLIDOU-BALADIÉ: Pour moi, c'est très clair, quand ils font du commerce, ils disent ouvertement, au 18ème siècle, dans tout le 18ème siècle, que l'usure est toujours là, avec les avances quand ils achètent des marchandises six mois d'avance, par exemple, ils comptent toujours l'intérêt, ils ne disent peut-être pas le mot mais l'usure existe.

JOSÉ-GENTIL DA SILVA: Une fois, Raymond de Roover, que j'aimais beaucoup, m'a reproché de ne pas parler de la conscience juive des marchands portugais. Je refusais

de dire quoi que ce soit sur la conscience des gens dont je ne connaissais que les correspondances d'affaires. Et une autre fois, il m'a accusé de ne pas dire si c'était de l'usure, si c'était de l'intérêt, l'argent qu'ils gagnaient sur l'argent. Je viens de rappeler que, de nos jours, c'est l'Etat qui décide quel taux n'est pas usuraire; autrefois, la conscience des gens était un pauvre baromètre. Que la spéculation monétaire en France, à l'époque moderne, soit beaucoup plus brutale que dans d'autres pays et beaucoup plus continue, je l'ai montré; mais sur ce qui se passait en Europe centrale et orientale, les Polonais en savent quelque chose, les "Italiens" et les "Allemands" en savent quelque chose qui en sont parmi les acteurs. Pour les Balkans il y a différents travaux. Mais la France? Si vous regardez les courbes de dépréciation des monnaies, des devises nationales, comme nous disons aujourd'hui, la France devançait tout le monde, la monnaie qui se dépréciait le plus vite a toujours été la monnaie française. Certes il y a peut-être quand même des répits. Bien mais, pour mon époque, Lyon devance les autres places, la monnaie française se déprécie rapidement. Soit, l'Etat a pu y aider, mais la France est un pays immense. Il fallait procéder à des vérifications qu'on n'a pas faites partout. On trouve petit à petit la manière d'étudier le taux de monétisation de l'économie, pour le paysan, pour le producteur, le travailleur. Mais, vous le savez, l'histoire de France se fait assez bien, quoique peut-être assez lentement; c'est plus facile de faire l'histoire d'un pays comme l'Italie où chaque ville a son université, et a eu son Etat. Nous savons beaucoup plus de choses sur l'Italie que sur la France. Mais, si vous voyez les dernières thèses françaises, il vous apparaît que dans certains pays de France la production reprend parce que les consommateurs, les producteurs ou les travailleurs ont eu les moyens de créer des entreprises et des activités locales. Dans d'autres régions en revanche, cela a totalement disparu, au grand contentement des historiens qui préfèrent la paix, la routine et la tranquillité des champs, que ça ne bouge pas dans les campagnes. Il y a non seulement des campagnes françaises où ça ne bouge pas, mais des campagnes que Fournial trouve au Moyen Age extrêmement actives et qui au 17ème siècle et au 18ème siècle, sont calmes. Il ne s'y passe plus rien. Dans tels et tels pays de l'Italie, c'est la même chose. Ici, il y a eu le répit des premiers temps ottomans. A ce propos, rappelons que, dans l'Italie du Sud, une terrible poussée précoce de la dépréciation monétaire, une poussée monétariste en Sardaigne, en Sicile dans le Sud de la péninsule, produisit très tôt une sorte de décrochage, ce qu'on voit à Venise, au 16e siècle, ce qu'on voit dans les Balkans ottomans et ce qu'on verra plus tard au 17ème siècle dans tout le Nord italien. Rappelons aussi que le Sud n'accompagne plus. C'est que le Sud est en quelque sorte écoeuré, il ne veut plus des monnaies. Les gens s'en servent accidentellement, mais les monnaies n'ont plus la fonction, dans le Sud, en Sicile et en Sardaigne, qu'elles ont reprise dans le Nord, cette fonction d'exploiter en profondeur des actions d'échange vertical. Pensons-y, en étudiant les débuts ottomans dans les Balkans. Il faut, je crois, que nous nous entendions pour adopter un certain nombre de manières de pénétrer le sujet, cela veut dire qu'on ne peut pas piquer n'importe où, n'importe quand et à n'importe quelle profondeur.

DESPINA PAPASTATHI-TSOURKA: Je voudrais mentioner une information qui concerne la partie Nord du Sud-Est européen, la Transylvanie, mais qui pourrait être généra-

lisée dans tous les Balkans, aux 17e-18e siècles. Il s'agit d'une compagnie de marchands grecs pour laquelle nous disposons, parmi d'autres, d'un fonds d'archives de son tribunal. D'après les décisions de ce tribunal, dans lesquelles il est question du taux d'interêt, on constate deux genres de taux: un taux pour les transactions commerciales de 6%, et un autre de 10%, et quelquefois 12%, pour les transactions non commerciales, qui était d'usage en Transylvanie. Dans plusieurs cas, le tribunal avait décidé que le taux de 10% perçu par la partie lésée n'était pas valable, et qu'elle devrait être remboursée, l'intérêt devant être calculé à 6%, "pramateftadika", c'est-à-dire à la manière des marchands.

RISQUE ET SECURITÉ:
COURSE ET ASSURANCE ENTRE LEVANT ET PONENT DU BAS MOYEN AGE A L'ÉPOQUE MODERNE

ALBERTO TENENTI

RISQUE ET SECURITÉ: COURSE ET ASSURANCE ENTRE LEVANT ET PONENT DU BAS MOYEN AGE A L'ÉPOQUE MODERNE

La notion de risque, au delà de son apparente évidence, recouvre une série de prises de conscience partielles et une réelle difficulté d'identification. Le risque, en effet, est la marge de danger que l'on imagine implicite dans l'accomplissement d'une action ou dans le déroulement d'une activité. A la limite, toute situation peut exposer à des périls, parfois les plus inattendus et capables de frapper inopinément. A l'échelle du quotidien et par les moyens normalement disponibles un individu n'est pas à même de mesurer cette marge de danger: il est contraint de se limiter à en avoir une idée approximative et à ne l'évaluer qu'intuitivement. Il y a toutefois, au delà de ce niveau événementiel, deux autres degrés de perception du risque, l'un et l'autre de nature fondamentalement cognitive. Le premier degré est le fruit de l'expérience qui, par le fait même d'être acquise au sein d'une société, n'est jamais purement individuelle et s'avère surtout collective. Chacun apprend, souvent à ses dépens, à mesurer les différents risques. Mais le cadre social et surtout le milieu professionnel, dans lequel chacun se trouve inséré, constituent des caisses de résonance beaucoup plus efficaces pour acquérir et affiner l'évaluation des risques. Le troisième degré de leur perception consiste dans le calcul statistique, qui suppose un certain niveau d'outillage mental et technique. Ce niveau a été atteint avec lenteur par la civilisation occidentale jusqu'aux stades les plus perfectionnés.

On remarquera aisément que ces trois paliers de la perception du risque ne correspondent pas à des dimensions absolument distinctes et encore moins séparées: il y a transition de l'une à l'autre. D'autre part, sur le terrain de l'histoire sociale —là où le protagoniste est l'hom-

me— aucun calcul ne s'avère exhaustif et définitif. Les habitudes et les comportements des groupes humains se modifient dans le temps. Les risques d'incendie dans une ville médiévale ne sont pas les mêmes que dans les cités contemporaines: l'évaluation la plus parfaite des uns ne saurait servir à l'appréciation des autres. On soulignera, enfin, qu'entre les risques et les probabilités il y a une marge: la mesure émotive des premiers ne s'identifie pas forcément avec le calcul mathématique des secondes.

Il ne nous appartient pas de tracer dans les détails les processus à travers lesquels on a progressivement évalué la consistance des différents risques et on s'est appliqué à en acquérir une connaissance théorique. Toutefois, puisque nous aurons à traiter du Bas Moyen Age et d'une large partie de l'époque moderne, quelques considérations préalables s'imposent. La prise de conscience du risque et le souci de le mesurer pour y faire face semblent se situer en effet dans cette phase historique. Nous pourrions presque affirmer même que l'émergence de ces deux phénomènes caractérise précisément le passage de la mentalité médiévale à celle qui l'a suivie. Il faut se garder, autant que possible, de jongler avec des abstractions ou de s'appuyer trop facilement sur des idées reçues. Toutefois il semble évident que la culture chrétienne a fait son possible pour, et en partie a réussi à dominer le savoir et la sensibilité des pays européens après la chute de l'empire romain. Parmi les objectifs majeurs de sa vision du monde il y avait une conception de la nature physique en tant que domaine régi par des forces surnaturelles. Dans la mesure où ces agents appartenaient à la sphère de la divinité, il était exclu que l'on songe à en étudier le comportement et à y déceler des lois autres que morales. En définitive tout était ramené à la volonté de Dieu. Mais quand on ne voulait pas le charger de toute sorte de responsabilités, on imaginait qu'il permette l'intervention de la Fortune — dont l'action échappait encore plus aux prévisions et à toute loi. A côté de cette cosmologie plus proprement chrétienne en avait cours une autre: celle de l'astrologie, aux allures plus savantes. Tout en supposant elle aussi que les influences sur les phénomènes terrestres venaient d'en haut, des cieux, elle leur attribuait des régularités capables de fonder certaines prévisions.

Le monde des marchands, dont il sera question plus précisement ici, ne pouvait se trouver à l'aise ni avec la vision chrétienne ni avec celle de l'astrologie. La première faisait pression sur lui par le biais

des convictions religieuses —qu'il ne refusait pas ou auxquelles il ne prétendait pas se soustraire—, mais ne s'inquiétait pas de répondre à ses préoccupations spécifiques. La sphère des négoces et des trafics était celle du profit et pas celle de la morale, prioritaire et tendanciellement exclusive pour la culture chrétienne. La vision astrologique aurait pu séduire les marchands, par ses prétentions de connaître les événements futurs. Mais d'un coté ses prévisions n'étaient pas si bien assises qu'on aurait pu le souhaiter et ne conduisaient guère à des résultats immédiats vraiment fonctionnels et pratiques. De l'autre coté, l'astrologie était un type de savoir d'élite, compliqué, auquel le marchand ne recevait pas de véritable formation: il ne pouvait donc pas rêver de le maîtriser. Dans le meilleur des cas il devait s'en remettre à des spécialistes, qui de leur coté s'intéressaient peu aux problèmes économiques.

Il n'est pas étonnant que, dans des conditions pareilles, les marchands aient fait le possible pour se construire et se procurer un outillage et un savoir qui correspondent à leurs propres besoins. En fait, au Bas Moyen Age, la culture marchande se constitue assez solidement comme un ensemble structuré de connaissance et des techniques, en dehors de la problématique religieuse ou astrologique. Nous estimons que ce n'est pas par hasard que parmi ces outils, au moins depuis la première moitié du XIVe siècle, se soient fait jour les premières formes de l'assurance (surtout maritime). L'ensemble des risques auxquels était soumis le transport des marchandises —et de plus en plus au fur et à mesure que les trafics s'intensifiaient— ne pouvait ne pas pousser à y trouver un remède. Il est d'ailleurs tout à fait significatif que dès le début le contrat d'assurance se soit présenté comme une vente fictive. Il ne s'agissait pas seulement de trouver une solution qui échappe aux interdits religieux. Il nous semble psychologiquement compréhensible que le marchand ait cédé son bien à celui qui lui en garantissait la contrepartie. En cas de perte ou de dommage l'assureur s'engageait en effet à l'indemniser: il se comportait donc comme s'il achetait les droits sur les biens soumis au risque, du moment qu'il aurait remboursé leur valeur si le sinistre était survenu, contre le versement d'une somme modeste qu'il percevait aussitôt. Nous tenons à signaler qu'à une époque tardive, c'est-à-dire vers la fin du XVIe siècle, la prime était encore appelée *risicus* et *risico*: on la considérait gagnée légitimément à l'expiration du contrat soit que l'accident intervienne soit qu'il n'intervienne pas. Cette prime équivalait à l'achat du droit d'être indemnisé

et elle était la garantie que l'assuré de son coté donnait à l'assureur de son intention de renoncer en cas de sinistre aux biens qui faisaient l'objet du contrat et étaient en train de se déplacer.

Le mécanisme de l'assurance a été ainsi une des grandes inventions propres à la culture marchande du Bas Moyen Age. En l'adoptant et en la pratiquant, sans renoncer à ses croyances religieuses, l'homme d'affaires mettait en place un dispositif de sécurité qui n'était pas fondé sur la protection divine ni sur les influences astrales. C'était une façon tout à fait autonome de pourvoir à ses besoins et de garantir la meilleure réussite de ses négoces. Au lieu qu'au clergé ou aux astrologues, le marchand décidait ainsi de verser à des hommes de son propre milieu les sommes requises pour obtenir une couverture contre les risques. Cela a représenté un tournant dans la mentalité et en même temps une nouvelle attitude économique. Pour obtenir le résultat désiré on n'a plus fait recours aux puissances célestes ni à leurs intermédiaires: on a déplacé la confiance du ciel à la terre en s'adressant directement à un certain nombre de partenaires. En même temps on est passé d'une protection arbitraire ou incontrôlable, et en tout cas irresponsable, à des garanties stipulées avec précision. Dès le départ, et malgré leur barème encore fluctuant, le montant des primes n'a pas été laissé au hasard; il a été calculé de façon rationnelle, en proportion avec la marge de risque, telle au moins qu'on pouvait l'apprécier en tenant compte des variables en présence.

Ce recours à l'assurance n'emporta pas tout de suite —et n'emportera d'ailleurs pas par la suite— l'adhésion de tous: encore moins systématique fut la couverture complète des valeurs transportées. Même si l'on tient moins compte de l'éventuelle confiance dans les astres, celle en Dieu, dans les saints ou tout simplement dans la fortune ne s'effaça pas du jour au lendemain. Quelques siècles après les premières stipulations mentionnées, la bienveillance divine ou surnaturelle était toujours invoquée dans les contrats mêmes d'assurance. D'autre part l'optimisme personnel d'un marchand, ou son goût du risque et son courage, pouvaient enrayer une pratique qui ne se présentait nullement comme obligatoire. Même si nous ne disposons d'aucune statistique en ce domaine, nous sommes certains qu'au Bas Moyen Age le recours à l'assurance demeura très partiel et inégal d'une place commerciale à l'autre. Il n'y a pas de doute non plus qu'il devint de plus en plus habituel, même si assez souvent la valeur assurée était inférieure à la valeur

réelle des biens déplacés. Dans cette dimension économique, au moins jusqu'au XIXe siècle, il est particulièrement ardu d'avancer des chiffres d'ensemble et des pourcentages vraisemblables. La prise de conscience des risques ne rencontra pas des obstacles seulement dans les retombées de la foi religieuse ou dans la rénitence à verser des primes souvent élevées. Les deux composantes principales des périls maritimes —presque les seuls auxquels pendant longtemps on essaya de faire face— étaient les risques de la mer et les attaques armées. Si l'on peut supposer que les premiers aient été toujours à peu près les mêmes pour les différents types de bateaux, les seconds pouvaient être beaucoup moins facilement évalués et en plus ils se manifestaient avec une intensité et des rythmes variables.

*
* *

Nous pénétrons ainsi dans la deuxième partie de notre analyse, qui devrait tenir moins compte en principe des menaces anonymes des vagues que des périls plus caractérisés provenant des hommes. Si nous cédions aux aspects les plus apparents de la documentation, nous ne pourrions pas entretenir le moindre doute: les seconds l'emporteraient sur les premières. Autant les récits des tempêtes et des naufrages sont relativement rares, autant ils apparaissent répétitifs. La puissance des éléments déchaînés a été certainement fort redoutée, surtout par les marins; mais ceux qui stipulaient un contrat d'assurance étaient en partie des sédentaires. Même si elle a été trompeuse, on a pu avoir l'impression d'échapper plus fréquemment, ou avec plus de facilité, aux risques de la mer qu'à la volonté malfaisante des pirates et des corsaires. Aveugles et impitoyables, les dangers de la mer ne visaient pas plus tels navigants que tels autres et devant les forces de la nature on pouvait toujours supposer qu'une bienfaisante protection céleste aurait pu apporter le salut ou serait venue dresser un rempart. A tort ou à raison, on songe qu'il soit plus aisé de fléchir la volonté divine que l'hostilité des hommes. En tout cas, quand le moment venait de prendre acte du sinistre survenu, les rapports et les commentaires étaient de loin plus abondants si on l'attribuait au brigandage maritime plutôt qu'au mauvais temps. En fait, contre ce dernier on ne pouvait pas grand' chose: en tout cas on n'avait pas à s'en prendre à des responsables. Les attaques humaines étaient au contraire assez bien identifiables, on en connaissait souvent la provenance et les différents motifs, dans bien

de cas on avait de mesures de sauvegarde à prendre si non de véritables recours. Qui pourra alors s'étonner qu'elles aient fait plus de bruit, qu'elles aient laissé des traces documentaires plus nombreuses et plus impressionnantes que ne le faisaient les vents et les tempêtes?

Il nous a semblé indispensable de faire ces remarques même si on est tout à fait persuadé que les dommages provoqués par les hommes furent très élevés. En fait, une chose est fort malaisée à établir: si la diffusion de l'assurance maritime a été provoquée plus par le danger croissant des différentes formes d'hostilité et de brigandage que par la prise de conscience des risques de la navigation en tant que telle. Le problème, en effet, est double: d'abord d'établir l'incidence respective des périls naturels et des menaces humaines, ensuite de mesurer l'impact psychologique des premiers et des secondes. Sur le plan psychologique, en effet, guerre, course et piraterie auront joué plus que les dangers de la mer au sens strict. D'autre part, une circulation de plus en plus intense et nombreuse de navires aura entrainé une sensibilité accrue aux dangers qui les guettaient. Mais il est assez difficile de soutenir que le rythme des tempêtes se soit intensifié à partir du XIVe siècle et il est certain que les techniques de construction et de la navigation ont fait depuis plutôt des progrès. Il est donc probable qu'il y ait eu décalage entre l'exigence plus ressentie de faire face aux menaces humaines d'un coté et une conscience à peu près stationnaire des périls venant de la mer de l'autre. En revanche il est beaucoup moins aisé d'affirmer que l'état de la mer ait fait moins de dégats aux bateaux et à leur cargaison que l'aggressivité malveillante des hommes. Même à un moment de piraterie et de course triomphantes, au dépens surtout d'une marine vénitienne qui se défendait désormais plutôt mal dans les dernières années du XVIe et pendant les premières du XVIIe siècle, le nombre des navires coulés, devalisés ou requisitionnés par les corsaires demeure inférieur au nombre de ceux qui furent victimes des éléments déchaînés. Le rapport entre ces chiffres donne certes lieu à discussion car, parmi les 360 sinistres dûs à la mer, environ le 18% concerne des barques tandis que les corsaires s'attaquèrent presque toujours à des bateaux plus importants et ils en saisirent entre 250 et 300 (suivant les actes enregistrées par deux notaires entre 1591 et 1609). La situation que nous venons de citer apparaît toutefois relativement exceptionnelle. Si nous nous tournons vers une autre marine adriatique, celle de Raguse, nous constatons qu'entre 1563 et 1591, sur 2257 voyages ayant laissé

une trace, on dénombre 118 accidents dont 86 dûs à la mer et 30 seulement aux violences des hommes. Même si l'on admet que la flotte marchande ragusaine était l'une des mieux défendues et des plus sûres, il y a dans ce cas un écart beaucoup plus considérable entre les deux types de dommage.

Nous devons donc souligner, tout d'abord, qu'il est nécessaire de poursuivre le dépouillement des sources disponibles afin de parvenir à des ordres de grandeur mieux documentés. On pourra obtenir des résultats divergents suivant les conjonctures, les marines et les périodes; mais difficilement sans doute on parviendra à établir que les pertes exclusivement dues à la mer aient été inférieures à celles provoquées par l'hostilité des hommes. Même en supposant que cette hypothèse soit confirmée dans l'ensemble, il ne fait pas de doute d'autre part qu'escadres, pirates ou corsaires ont constitué un risque de première grandeur pour la navigation méditerranéenne. Le danger représenté par leur action n'a certainement pas été toujours et partout le même, ainsi que plusieurs communications le montrent sans ambiguité. Comme il a également été suggéré par nos collègues, toutefois, il ne faut pas se borner à une appréciation sans perspective des deux types de pertes enregistrées. Le bilan négatif des différentes formes de piraterie et de course apparaîtra bien plus lourd dès qu'on l'évaluera d'une façon plus globale. Pourquoi, en effet, se limiter à enregistrer les dommages que les armateurs, les marchands et les assureurs ont subi? Dans bien de situations il faut mettre sur le compte de la course au sens large le passif que représentent les actions de représaille, les frais d'entretien des flottes ou d'unités destinées à la protection des navires, les dommages économiques provoqués par la pratique des convois maritimes, sans compter le coût de la défense des côtes et de l'armement de plus en plus utilisé sur les bateaux marchands.

Ces considérations nous amènent à constater que la sécurité, et les mesures qu'elle exige, vont bien au delà de l'assurance maritime tout court. Celle-ci n'est qu'un des moyens par lesquels on essaie de se protéger, bien qu'il soit déjà économiquement assez lourd. La course est un vaste phénomène qui déborde les dimensions économiques des trafics méditerranéens — aussi bien qu'océaniques d'ailleurs. Il demeure indispensable, bien entendu, d'approfondir la connaissance des taux payés par les assurés et des frais d'indemnisation supportés par les assureurs. On peut même regretter qu'on ait accordé tant d'attention

aux origines de l'assurance et si peu à son expansion et à son développement à partir du XVIe siècle. Mais le mécanisme de l'assurance est loin d'épuiser le problème de la sécurité et le sens que celle-ci prend dans le monde méditerranéen entre le Bas Moyen Age et l'époque moderne. Pendant des siècles, bien que de façon discontinue et variable, les échanges méditerranéens se sont trouvés pris dans un système d'animosités structurelles qui ont opposé en gros les populations chrétiennes aux fidèles de l'Islam. Les divergences ou les contrastes religieux ne suffisent pas à expliquer à eux seuls un phénomène aussi vaste, durable et capillaire. Il était normal et inévitable que cette hostilité ancestrale et profondément enracinée n'entraîne pas uniquement des dévouements et des sacrifices pour le triomphe d'une foi sur l'autre. Elle a constitué plutôt le terrain favorable et la structure d'accueil pour les plus différentes formes de heurts réciproques et pour une fondamentale complémentarité aux multiples visages.

*
* *

De notre point de vue il faudra souligner que l'arrière-plan idéologico-religieux a largement joué dans l'appréciation collective des activités corsaires. Théoriquement celles-ci n'étaient admises et reconnues qu'en temps de guerre declarée, c'est-à-dire quand une autorité souveraine leur accordait une légitimation officielle. Les corsaires rentraient alors de droit dans les forces armées en présence: leur action devenait à la fois militaire et respectable. En réalité ces situations ont constitué plutôt l'exception que la règle; en tout cas elles n'ont presque jamais été si simples. Si l'on compare le brigandage terrestre avec la course maritime on remarque aisément que ces phénomènes ne sont que très partiellement analogues. Le brigandage, tout d'abord, a été en général un fait intérieur; il ne mettait pas en présence deux civilisations et il ne jouissait pratiquement pas de couverture idéologique. Les brigands ont eu eux aussi leurs structures d'accueil, leurs terrains particulièrement propices, leurs complicités et leurs connivences plus ou moins spontanées. Toutefois l'autorité des Etats s'est érigé plus facilement et plus vite contre eux et les a relégués dans le domaine des hors-la-loi. En aucun cas un Etat a admis sur son territoire la constitution d'un domaine régi de façon autonome et reconnue par des brigands.

Il en va tout autrement pour les corsaires, et pas seulement parce

que la mer est une autre dimension, ouverte au libre passage de tous, échappant en principe à des juridictions bien déterminées. Si on prend l'exemple de l'Adriatique, considéré par la République de Venise comme son domaine exclusif, on aperçoit aisément à combien d'obstacles ses prétentions se sont heurtées. Après avoir péniblement réussi à repousser les incursions et les attaques des Génois au XIVe siècle, les Vénitiens avaient pu croire au XVe d'avoir atteint le résultat recherché et d'avoir fait du Golfo le jardin clos de leur cité. Il a suffi que l'Etat hongrois s'écroule à Mohacs et que les côtes du golfe du Quarnero tombent sous la souveraineté de l'Empire germanique pour que la sécurité adriatique entre en crise; non seulement parce que l'Empire pouvait revendiquer à juste titre sa part de souveraineté sur ses eaux, mais parce qu'il se trouvait confronté à l'ennemi ottoman. Les princes de la maison d'Habsbourg ne pouvaient pas condamner, et étaient même portés à encourager, les actions menées par leurs sujets contre les Turcs aux frontières terrestres aussi bien que sur mer. Mais les communautés maritimes du Quarnero —comme tant d'autres dans des situations analogues— ne se limitèrent pas à attaquer les Infidèles et ne se vouèrent pas à une croisade désintéressée. Le binome violence-butin joua à plein, sans que les représentants des Habsbourgs trouvent à redire ou puissent enrayer sa dialectique. Du moment que l'attaque armée était autorisée, et qu'aucun contrôle sérieux pouvait être exercé sur ses modalités concrètes, il était inévitable que ces populations engagées dans la course ne s'imposent pas des limites précises. Puisque dans les eaux adriatiques il y avait moins de Turcs que de Vénitiens, ces derniers surtout firent les frais de l'agressivité à laquelle on avait donné libre cours. S'obstinant à revendiquer son droit souverain, la République mit à prix la tête de ces brigands de la mer et en fit exposer quelques unes au coeur de la ville. Non seulement ces mesures d'intimidation n'obtinrent pas l'effet souhaité: même les unités de la flotte envoyées dans la zone des opérations ne vinrent pas à bout de ces corsaires. Sous le nom d'Uscoques ceux-ci continuèrent à sévir jusqu'en plein XVIIe siècle.

Cet exemple est particulièrement significatif tout d'abord parce que les victimes n'étaient pas seulement des sujets de la Porte. Certes il y aura en Méditerranée beaucoup de retombées des guerres européennes de religion, opposant bateaux protestants à navires catholiques. Mais en s'attaquant aux Vénitiens ou aux Ragusains, les Uscoques pillaient

et tuaient leurs propres correligionnaires, tous étant fidèles dévoués de l'Eglise de Rome. On remarquera d'autre part que dans le golfe du Quarnero il n'y avait pas de villes et encore moins de capitaux à déverser dans l'activité corsaire: il y avait néanmoins la complicité active des autorités habsbourgeoises. Il s'est agi d'une piraterie presque à l'état pur bien que sous le sceau d'un souverain lointain, tout à fait artisanale, pratiquée avec des barques à rames et des armes à feu fort rudimentaires. Enfin elle s'est développée en face d'un des Etats les mieux organisés de l'époque, sans supports extérieurs et sans alliances nourricières. Les Uscoques exploitaient l'effet de surprise, l'excellente connaissance des lieux et la favorable disposition de ceux-ci: un cordon d'îles à travers lesquelles ils pouvaient sautiller pratiquement inaperçus. Leur chance consistait dans le fait qu'une grande voie maritime passait par là et qu'elle était fréquentée aussi par des navires moyens ou petits, avec des équipages réduits et désarmés. Leurs gains étaient relativement modestes, mais bien supérieurs à ceux qu'auraient pu leur apporter la pêche ou une pauvre agriculture.

Si les Uscoques ont su devenir des corsaires rédoutés, s'ils ont déclanché plusieurs expéditions navales et provoqué une véritable guerre à un moment donné, on imagine aisément de quoi étaient capables d'autres entrepreneurs de la course plus favoris par le sort. Le laxisme des princes habsbourgeois est vraiment peu de chose à côté de la complicité réelle et du soutien manifeste accordés à leurs corsaires par le Sultan ou le roi d'Espagne et encore plus par leurs ministres respectifs. Chaque camp se distingue par une tactique différente, mais les résultats sont tout à fait analogues. Ce sont les Etats eux-mêmes qui légitiment la course en temps de paix, qu'elle soit exercée par des particuliers ou pas des unités des escadres navales officielles. La politique joue ainsi le rôle de catalyseur actif et indispensable entre la toile de fond de la guerre sainte et la réalisation du profit immédiat. Si la passion religieuse est une mine où l'on peut toujours puiser et une source profonde facile à faire jaillir à la surface, ce qui déclanche les activités corsaires est le ressort politique et social: les justifications économiques ne viennent qu'après. Tous les Etats de la Méditerranée surtout à l'époque moderne se sont gardés d'enrayer le phénomène et encore plus de le combattre: au contraire, presque sans exception, ils en ont fait un instrument permanent de leurs ambitions et de leurs desseins. Il y a eu, en d'autres termes, une véritable éthique de la course, qui en a fait un exercice

approuvé et reconnu au moins de fait. Dans le cadre de cette attitude générale les deux civilisations qui se font face se trouvent sur le même plan: il ne semble pas qu'il y ait de distinctions à faire entre les pouvoirs constitués qui les représentent. Pendant des siècles on s'est comporté comme si la course était un phénomène normal et une dimension naturelle de la vie internationale: ce n'est pas le fait d'une, mais de plusieurs civilisations à la fois. C'est dans ce contexte qu'il faut replacer des manifestations qu'autrement il faudrait qualifier d'aberrantes: de la constitution de véritables Etats corsaires —comme ceux d'Afrique du Nord, en particulier Alger, et de Malte— à la fondation et à l'entretien officiel d'ordres militaires spécialisés dans cette activité.

Il serait sans doute anachronique de parler à ce propos de démission de l'Etat. Ce dernier n'avait tout simplement pas atteint le stade qui lui aurait permis de considérer comme intolérable la course. Autant les Etats étaient parvenus à reprouver et à juger inadmissible le brigandage terrestre, autant ils admettaient le brigandage maritime et s'en servaient à qui mieux mieux. Il nous semble de pouvoir ajouter que la conscience collective se situait elle aussi à ce même niveau et en vain on rechercherait des prises de position dans le sens contraire. Cela permit aux corsaires de se sentir comme auréolés d'héroïsme et dans bien de cas d'exhiber avec orgueil leurs exploits. Le corps social à peu près tout entier accueillit favorablement leurs gestes, à moins d'en être les victimes. Même celles-ci toutefois se plièrent au mauvais sort, ne protestèrent pas à haute voix pour leur droit violé, n'animant et ne provoquant aucune consistante réaction sur le plan des principes. D'une certaine façon, la course fut condisérée un phénomène escompté comme le mauvais temps, une calamité quasi naturelle. Seulement notre tardive retrospection historique décelera, sans doute pas à tort, les conditions sociales voire économiques qui peuvent nous aider à comprendre ce phénomène, surtout dans certains endroits, si non à le justifier. En fait, il y a toujours des régions défavorisées, des milieux socio-économiques en crise: est-ce suffisant pour expliquer des moeurs sauvages? Est-ce qu'un sous-développement matériel peut faire admettre le sous-développement moral? Remarquons plutôt que cette activité corsaire s'est épanouie et généralisée surtout à l'époque moderne plutôt qu'au Bas Moyen Age, où pourtant elle plonge ses racines. Les florissantes cités corsaires de l'Afrique du Nord sont le prolongement macroscopique des entreprises turques du XIVe siècle au Levant et

plus directement l'héritage des activités déjà déployées surtout depuis 1450 notamment à partir d'Alger. De façon analogue l'épopée des Chevaliers de Malte n'est que la continuation des gestes de leurs ancêtres et prédécesseurs à Rhodes. Il resterait à voir si au moins dans quelque cas la course a été un facteur de promotion socio-économique durable. Bien que la réponse ne doive pas être hâtive, il semble que cela ne soit arrivé que dans de circonstances exceptionnelles —comme celles justement des îles grecques au XVIIIe siècle, où l'essor maritime a été néanmoins soutenu par un élan de résurrection nationale. C'est ainsi que nous souscririons sans difficulté à une des conclusions de Michel Fontenay, qui voit dans la course "un jeu complexe où finalement tous les méditerranéens sont plus ou moins perdants".

***

Que les vagues successives de l'activité corsaire aient porté profondément atteinte à la sécurité de la navigation est une constatation qui va de soi. On a heureusement commencé à prendre aussi la mesure de ses conséquences. D'après ce que nous venons de rappeler cette sécurité d'ailleurs n'était vraiment pas le principal souci de la plupart des Etats méditerranéens. Provoquer des dommages chez l'adversaire était considéré en général comme préférable à la protection rigoureuse de ses propres ressortissants. En fait ce phénomène a frappé de façon inégale les sociétés et les économies de la Mer intérieure, comme il a eu sa géographie et son histoire. Au point de vue de la sécurité, on est passé d'une longue phase de risque à peu près épisodique à une période prolongée de péril quasi systématique. Symétriquement la course est restée presque artisanale jusqu'à la première moitié du XVIe siècle, pour se faire industrielle aussi au moins jusqu'au XVIIIe siècle. Suivant les recherches qui ont été effectuées, on peut avancer que l'assurance maritime a obéi à un rythme analogue. C'est avec le XVIe siècle que le recours à cette garantie devint assez régulier et largement repandu. Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, il s'agit d'une forme privée d'autoprotection, qui essaya de pallier à la relative indifférence des autorités et à l'inefficacité de la surveillance maritime. Comme il s'était vérifié dès le début, un grand nombre de marchands se montra disposé à jouer le rôle d'assureur, dans une sorte d'échange de services, du moment qu'à son tour chacun savait qu'il aurait pu avoir besoin des autres.

Ceux qui se consacrent exclusivement —ou au moins de façon dominante— au rôle d'assureurs demeurent assez rares pendant longtemps. Certes ceux qui consentent à assumer le risque des autres sont souvent des hommes d'affaires assez solidement implantés, disposant de capitaux. Mais parmi les assureurs on rencontre beaucoup de marchands dont les activités principales sont tout à fait différentes ou autrement orientées. Il n'est pas rare non plus que ceux qui souscrivent une police soient amenés à le faire de façon tout à fait occasionnelle et sporadique. En tout cas le marché de l'assurance, jusqu'à la fin du XVIe siècle environ, a comme protagonistes surtout des particuliers. Chacun souscrit en son propre nom exclusivement: en cas de sinistre il n'est tenu à aucune forme de solidarité à l'égard des autres signataires du même engagement. C'est ainsi que les compagnies d'assurance surviennent assez tard. Dans une première phase il peut même s'agir de compagnies de deux ou trois associés seulement, au capital fort réduit. Quand l'existence d'une assez puissante compagnie est documentée, d'autre part, on peut découvrir que l'un de ses membres ne se borne pas aux opérations de sa compagnie et qu'au même moment il garantisse pour son compte d'autres assurés. L'assurance en somme n'est pas pratiquée pendant longtemps comme une branche spécialisée: elle ne représente qu'une des nombreuses formes d'activité des marchands. De la même façon ces derniers partagent entre plusieurs polices et autant d'assurés le montant qu'ils sont disposés à couvrir. Après 1568 le gouvernement de Raguse imposa aux souscripteurs une limite de 300 écus à ne pas dépasser. A Venise et ailleurs, où cette restriction n'était pas en vigueur, les assureurs normalement reduisaient eux-mêmes leurs participations, bien que quelquefois ils prennent des risques considérables. Un contrat d'assurance maritime est donc signé fort rarement par une seule personne, tandis que souvent ses souscripteurs se comptent par dizaines, de temps à autre par centaines. C'est tout le milieu marchand, en d'autres termes, qui essaie de la sorte de défendre ses intérêts et de se menager une confortable marge de sécurité.

Il n'y a pas de doute que la confiance réciproque en premier lieu ainsi que les éventuels arbitrages et quelquefois l'intervention des juges s'avérèrent suffisants pour faire fonctionner pareil système, caractérisé par des aspects de solidarité et d'assistance aussi bien que par l'attrait du bénéfice et du profit. Nous sommes malheureusement encore peu renseignés sur le volume et le rythme des indemnisations des sinistres

qui survenaient. On peut avancer néanmoins que les demandes de paiement de la part des assurés suscitaient peu de contestations. Il est probable par contre, et dans quelques cas il est même sûr, que les assureurs parvenaient à verser les indemnités avec beaucoup de retard, c'est-à-dire seulement quelques années après le sinistre. Bien que l'on dispose d'autre part, d'un bon nombre de taux d'assurance, ceux-ci pouvaient varier d'une place à l'autre. Par exemple les marchandises en provenance de la Syrie vers l'Adriatique étaient soumises à Raguse à de primes nettement plus élevées qu'a Venise dans les dernières décennies du XVIe siècle. Nous sommes loin de posséder un tableau suffisamment nourri pour procéder à une analyse comparée des taux pratiqués au moins dans les ports principaux de la Méditerranée. Grâce à une étude sectorielle que nous venons de réaliser, nous pouvons affirmer au moins que les risques dûs aux hostilités ou à la course pouvaient provoquer une augmentation des primes allant du 25 au 100%.

Comme nous l'avons déjà signalé, ces dernières étaient assez lourdes pour n'importe quel voyage en Méditerranée. Le commerce et l'armement des navires se trouvèrent ainsi grevés d'une charge supplémentaire et quasi permanente qui oscillait environ entre le cinquantième et le dixième de la valeur des marchandises et des bateaux. Les taux d'assurance dépendaient d'un grand nombre de facteurs: le parcours, le type de navire, la conjoncture maritime, les barèmes en vigueur dans chaque place, etc. On ne s'éloigne sans doute pas trop de la réalité en affirmant qu'en moyenne la valeur assurée sur des bateaux ou des marchandises devait supporter des frais d'assurance équivalents à 1% par mois de navigation. Il s'agit d'une évaluation tout à fait approximative, à ajuster et à intégrer suivant les variables que nous venons de mentionner.

De cette façon les marchands et les armateurs étaient contraints de compter surtout sur eux-mêmes pour assurer la sécurité de la navigation et la réparation des dommages éventuellement subis. Toutefois les Etats ne restèrent pas tout à fait inertes et s'engagèrent dans différents types de dépenses pour garantir le transport maritime des biens de leurs ressortissants en Méditerranée. Il faut mentionner d'abord, surtout le long des côtes chrétiennes, la mise en place de tours de garde, de chacune desquelles on pouvait apercevoir les deux autres tours les plus proches. Il en résultait une sorte de chaîne de surveillance, destinée autant à prévenir les navigants que les populations des côtes des menaces

qui pouvaient surgir. Il y eut d'autre part le recours, pratiqué de façon inégale, aux convois. C'était un remède à double tranchant, qui pouvait se retourner au désavantage de ceux qui l'employaient, surtout si des corsaires puissamment armés parvenaient à s'en emparer au moins en partie. Commercialement peu avantageux, les convois étaient handicapés en outre par la lenteur de leur déplacement et par la difficulté de suivre un itinéraire programmé. Encore moins efficace s'avérait —surtout à partir du XVIe siècle— l'entretien d'escadres ou de navires spécialement armés pour empêcher ou détourner les attaques des corsaires. Cette mesure était aussi fort onéreuse et on s'avisa de moins en moins d'y faire recours. Il y avait aussi les moyens diplomatiques, consistant dans la stipulation de traités capables de mettre à l'abri tant bien que mal ce qui naviguait sous un pavillon déterminé. Ces conventions ne restèrent pas toujours sans effet, même si leur application sur le terrain échappait à un véritable contrôle. Paradoxalement enfin certains marchands tirèrent des bons profits de la course maritime. On ne se refère pas tellement aux rares négociants qui finançaient des pirates pour leur propre compte mais plutôt à ceux qui rachetaient les prises dans les ports ou dans des endroits particulièrement bien placés.

Toute la phase que nous venons d'évoquer est caractérisée ainsi par le cumul des risques de la mer et de la course, considérés les uns et les autres comme naturels et inévitables. Le manque de sécurité et l'acceptation forcée de son faible niveau, en se faisant permanents, eurent tout un ensemble de conséquences et jouèrent en général un rôle négatif de longue durée. Il ne fallut pas seulement supporter des taux d'assurance élevés et toutes les autres charges auxquelles nous venons de faire allusion. Il y eut des retombées écologiques, démographiques, sociales et surtout politiques, que les communications présentées mettent au fur et à mesure en lumière. Elles s'avèrent d'autant plus précieuses qu'elles montrent concrètement, chacune à sa manière, combien et comment, suivant les périodes et les secteurs, la course a été un facteur capable d'influencer durablement des processus historiques et d'en infléchir le déroulement. Non seulement, en effet, la course et l'insécurité qui l'accompagnait ont marqué pendant des siècles la vie maritime; mais la physionomie même que la Méditerranée garde aujourd'hui encore maintient des traces bien visibles des caractères que ce phénomène a puissamment contribué à lui imprimer. Que cela puisse se remarquer surtout du côté asiatique et africain, c'est-à-dire dans l'aire

de la civilisation islamique, ne diminue en rien l'importance de ce facteur ni le rôle éclairant en profondeur de la perspective dans laquelle nous nous sommes placés. Si la Méditerranée actuelle à bien des égards est encore loin de constituer un ensemble et dans la mesure dans laquelle elle entretient des déséquilibres et des tensions, cette histoire d'hier nous apparaît comme un aspect saisissant de l'histoire contemporaine et sans doute de celle qui se déroulera encore à l'avenir.

EKATERINI CHR. ARISTIDOU

MARITIME INSURANCE OF RAGUSAN SHIP ROUTES IN THE MEDITERRANEAN AND PARTICULARLY TO CYPRUS FROM THE 15th TO THE 18th CENTURY

During the Middle Ages, navigation, faced with many risks, created the necessity of inventing ways to insure ships and the merchandise they carried. In Ragusa, from the second half of the 14th century,[1] shipping insurance is mentioned in the archive documents, but the system was further developed and better organised in the 16th century. The development of maritime insurance in Ragusa, followed the development of that of the neighbouring Italian cities which had more advanced shipping insurance. The presence of shipping insurance in Italy had to be placed around the first half of the 14th century. This is obvious by the fact that around the year 1340, Francesco Balducci Pegolotti, official of the "Bardi" Commercial and Banking House in Florence, in his manual "La pratica della mercatura", makes no reference to shipping insurance. This means that, in those years, this term was still unknown. On the other hand, one hundred years later Giovanni da Uzzano, though he followed Pegolotti's tracks, makes reference to insurance premiums in many parts of his writings published in 1440. It is evident that actual agreements on shipping insurance were concluded in Italian cities during the beginning of the second half of the 14th century.

As is evident in documents of the 14th century, during the same period, shipping insurance makes its appearance in Ragusa. However, the number of shipping insurance agreements up to the first half of the 15th century continued to be limited. Undoubtedly, it should be

1. J. Tadić, "Organizacija dubrovačkog pomorstva u XVI veku", *Istorijski časopis* I/1-2 (Beograd 1948) 87.

noted that the limited scale of shipping insurance was, to a certain extent, attributed to the high insurance premiums. Because of this, and on account of economic reasons, the insured were not insuring the whole value of the ship or the merchandise, but were insuring only about 75% of their value. This was usually the practice of all Jewish merchants; and continued during the 16th century.[2]

At that time, there were no insurance companies and those of Ragusa appeared much later. Because such companies did not exist, maritime insurance was usually operated by a fixed number of people who undertook the risk of insuring ships, their cargo and the people on board. After the agreement regarding the voyage between the merchants and the captain of the ship, usually the co-owner and acting as representative for the rest of the owners, had been completed, there followed the conclusion of formalities relating to the insurance of the merchandise and the ship. The captain of the ship, or the shipowner with the biggest share, insured the ship, whereas the merchants, who owned the goods, insured the freight.

Maritime insurance was concluded by an agreement signed between the insurers and the insured at the Notary Office of the state. This insurance normally covered all risks run by the ship, as well as its cargo against fire, damage, piracy, etc. The period covered by the insurance was fixed. The insured paid in advance the premium to the insurers according to the value of the insurance. The rate of insurance paid to the insurer was based on many factors governed by the duration of the insurance; i.e. climatic conditions, the general conditions prevailing at sea, the condition of the ship, the quality and type of merchandise, etc. The price of the fares depended, as well, on many factors.[3]

Navigation loans appeared in Ragusa during the 18th century in conjunction with the normal insurance procedure, which actually formed the combination of insurance and a loan deal. The allocation of navigation loans was one of the main activities directly connected with the shipping development of the Ragusa Republic. According to the prac-

2. T. Popović, "Dubrovnik i Ankona u jevrejskoj trgovini XVI veka", *Jevrejski istorijski muzej Zbornik* I (Beograd 1971) 49.

3. Αἰκατερίνης Χρ. Ἀριστείδου, «Ἡ ναυτασφάλεια στὴ Ραγούζα κατὰ τὸ 16ο αἰώνα καὶ ἡ Κύπρος», *Κυπριακὸς Λόγος* 74-75 (1981) 145 (Ekaterini Chr. Aristidou, "Maritime insurance in Ragusa during the 16th century and Cyprus", *Kypriakos Logos* 74-75 (Nicosia 1981) 145-149.

tice at the time by which ownership of ships was subdivided into minor shares called 'carats', the ownership of each Ragusan ship was subdivided into 24 carats. In other countries, ownership of ships was subdivided into more shares, i.e. in England into 64 and in the Scandinavian countries into 100 carats. There were cases in Ragusa where ownership of ships was subdivided into more than 24, i.e. into 25 or 27 carats.[4]

Ownership of carats in a certain ship could be transferred in part or in whole. For this reason, the buying and selling of carats was very keen business. There were times when owners of ships sold their carats after having benefited from them for only a few years. But there were many cases when owners sold their shares after 15, 17 or more years. The value of carats varied in accordance with the type, size, age and equipment of the ship. The price of each carat varied between 100-1600, or even more, Ragusan ducats. A levy called "dazio", which was 2% of the value, was taxed on such a transient. In accordance with the national navigational law, it was strictly prohibited to sell carats to foreigners. All foreigners, according to the law, were excluded from benefits derived from Ragusan shipping.[5]

In addition to the fact that carats could be sold, they could also be used as mortgage for acquiring loans. Such loans were granted to ship-captains for equipping their ships in preparation, or continuation, of a voyage. For the proper settlement of a loan, ship-captains signed a bill mortgaging the ship and its equipment. Navigation loans were also granted to the rest of the co-owners, usually travelling for trading purposes to the eastern or western Mediterranean. When one of the co-owners of a ship received a navigation loan, he mortgaged his carats, or a number of them, to cover sufficiently the value of the loan granted to him.

The navigation loans were normally issued on a short-term basis, and the period of repayment was up to a year. However, it often happened that the loan was not settled promptly but was extended for an additional year. This extension was agreed upon at the time the loan-agreement was made. The compound interest varied and depended on whether the

4. V. Ivančević, "Udio Židova u pomorstvu starog Dubrovnika (1751-1805)", *Jevrejski almanah 1963-1964* (Beograd 1965) 67.

5. Historijski arhiv Dubrovnik (H.A.D.), Acta Consilii Rogatorum (Cons. Rog.), 162, p. 75. V. Ivančević, *op.cit.*, pp. 70-71.

ship was sailing within the Mediterranean Sea, beyond Gibraltar or up to the American coast.

During the first decades of the 18th century, compound interest in many cases was as high as 10%, 18% or 24% per annum.[6] In the mid 18th century, compound interest on navigation loans for voyages in the Adriatic Sea, to all ports in eastern and Western Mediterranean and up to Gibraltar was as high as 24%,[7] but in other instances, it could be as low as 22 or 20%.[8] There were cases when the compound interest of 24% covered voyages to Genoa,[9] while on rare occasions, interest of 20% was applied up to Lisbon.[10] Towards the end of the 18th century (1780-1800), certain changes on the compound interest appeared in such a way, so that navigation loans were granted on interest of 18-24% for the Levant, 24-30% for voyages beyond Lisbon and 33-36% for voyages to America.[11]

These maritime loans (bottomry) were a combination of a lending form and maritime insurance. The compound interest was usually high because part of it composed the interest under the usual meaning, while another part of it represented the insurance premium. For the granting of such loans, lenders were underwriters against such possible risks as fire, sea-storm or piracy action. Navigation loans constituted a profitable investment of capital by the then wealthy Ragusans. This combined system of loan-taking and maritime insurance allowed the loaned capital to be given in the form of goods or in cash, and it was insured thus against fire, sea-storm and piracy.

After carefully studying a greater number of maritime loans, we conclude that part of the interest, usually about 8-10%, represented the usual interest received for the loaned capital. This mainly lay at the normal interest rate levels, which applied in cases of overland loans

---

6. In H.A.D. there is a large number of documents. See also V. Ivančević, *op. cit.*, p. 72.

7. H.A.D., Diversa de Foris 168, p. 21. Div. de Foris 169, pp. 37, 39. Div. de Foris 171, pp. 115′, 194. Div. de Foris 172, pp. 130-130′, 146-146′, 147-147′.

8. H.A.D., Diversa Notariae (Div. Not.) 143, pp. 33′, 96′-97, 122′, Div. de Foris 171, pp. 91′-92. Div. de Foris 172, pp. 128-129′. Div. de Foris 175, p. 174′. Div. de Foris 176, pp. 39′-40. Div. de Foris 178, pp. 101′, 102, 102′, 104, 108′.

9. Div. de Foris 171, pp. 194, 197.

10. Div. de Foris 178, pp. 102-102′.

11. Div. de Foris 209, p. 79. Div. de Foris 222, p. 255, Div. de Foris 225, p. 110.

called "salvo in terra"; while the remaining part of the interest, over 8-10% and up to 24, 28 or 36%, composed the height of the insurance premium. From this we can conclude that the insurance premiums, for voyages from Ragusa, fluctuated annually as follows; to the eastern Mediterranean between 10-14%, to beyond Lisbon between 16-20% and to America between 18-26%.

Naturally, the height of the insurance premium was not always the same but fluctuated according to a series of factors, the most important of which were: the general conditions prevailing at sea, including warfare and climatic conditions, and the type of ship, its size, state of condition, age and armament.

Towards the end of the 18th and the beginning of the 19th century, and due to ever increasing risks faced by navigation, many creditors declared in writing that they no longer wished to be responsible for any risk, but instead were interested in the validity of 8-10% interest rate. The latter was called "salvo in terra".[12] The reasons for their action were the incessant wars, which resulted in the ever presence of warships, often interfering in the voyage or even robbing the merchant ships. The greatest danger, however, for the merchant ships were pirates, who attacked the ships mainly along the North Africa coast and in the area of the Greek Archipelago. Because of this, the creditors preferred the secure interest of 8% annually, instead of receiving 24% and risking the loss of their capital.

The presence of contemporary insurance companies

Around the end of the 18th century, the first contemporary insurance companies appeared in Ragusa. This is during the period of the Franco-English War (1793-1806), in which almost all European countries were involved. Ragusa then, as an independent state, had derived many benefits. The number of Ragusan ships suddenly started increasing and, as a consequence, so did the trade. From 1802 on, Ragusan ships sailed from the Black Sea, from where wheat was exported to western Europe and up to Lisbon. However, such wide activities entailed many losses, due to damages at sea, piracies by corsairs and many other hardships

12. Div. de Foris 223, pp. 76, 83. Div. de Foris 237, pp. 14', 19. V. Ivančević, *op.cit.*, p. 72.

at sea. Because of these circumstances, conditions developed for the establishment of insurance companies. The reason being that people who previously dealt in matters of insurance, were now reluctant to insure ships and their cargos against all risks, which were more frequent and greater due to warfare.

The first company, "Compagnia Ragusea di Sigurta", was founded at the beginning of March 1794. However, this company was disbanded only five days after its establishment. This was due to disagreements between the share-holders, which caused a section of the share-holders on 1st May 1794 to form a new company under exactly the same name. This company, whose capital amounted to 100.000 Ragusan ducats, was divided into 200 shares of 500 ducats each.[13] As this company was founded for 10 years only, and in accordance with its articles of association, after the expiration of ten years it was dissolved. For this reason, on 1st June 1803, a new company under the same name was established for a period of 10 more years, that is, until 31st May 1813.[14] A significant role in the establishment of all three companies was played by Stjepo Krša. He was a share-holder and one of the three members of the Board of Directors, and who in two of the companies, held the biggest number of shares; in one 40 shares (20%) and in the other 60 shares (30%) of the capital.

On the 12th April 1794, a second insurance company called "Compagnia d'Assicurazione di Ragusa", with a capital of 110.000 Ragusan ducats, divided into 110 shares of 1000 ducats each, was founded. This company was intended to operate for 3 years and after which period, it would be decided whether to continue its operation or not. The company was administered by a three-member Board of Directors, elected into office every year. The Board consisted of the prominent merchants Mato Lazarević, Niko Rigi and Miho Krtica. In accordance with the articles of association, the company had the jurisdiction to insure any Ragusan ship and its merchandise, up to 6.000 ducats.

---

13. H.A.D., Diversa Cancellariae (Div. Canc.) 229, pp. 130'-133'. Z. Muljačić, "Prva moderna osiguravajuća društva u starom Dubrovniku", *Naše More* III, br. 3 (Dubrovnik 1956) 214. V. Ivančerić, *op.cit.*, p. 76. D. Živojinović, "Merkantilizam kao privredni sistem Dubrovačke republike u XVII i XVIII veku", *Jugoslovenski istorijski časopis* br. 1-2 (Beograd 1975), 79.

14. Div. Canc. 231, pp. 126'-139.

This insurance was valid for all of the Mediterranean Sea, up to Lisbon.[15]

Three years later, on the 1st February 1797, a third insurance company called "Compagnia Maritima d'Assicurazione Ragusea" was founded, with a capital of 115.000 Ragusan ducats, divided into 115 shares of 1000 ducats each share. The company was established to operate for 10 years and to be administered by a three-member Board of Directors; namely, I. A. Kaznačić, A. Miletić and T. Mitrović, to serve for three years. The company had the right to insure up to the sum of 6.000 ducats any Ragusan ship and its merchandise.[16]

Anticipating that the Russian authorities would allow free navigation of Ragusan ships in the Black Sea, a problem which had existed since 1800, a fourth insurance company was founded in Ragusa on the 23rd February 1802 under the name of "Compagnia d'Assicurazione". This company was established for six years, i.e. until 28th February 1808, and had a capital of 150.000 Ragusan ducats, which was divided into 150 shares of 1000 ducats each.[17] This meant that it was an insurance company with the biggest capital ever established in Ragusa.

The fact that the Russians granted free navigation to Ragusan ships, contributed to an increase in the number of insurance companies and in their more intensive business activities. In this way, ten months after the above company was established, a fifth insurance company, under the name of "Compagnia d'Assicurazione in Ragusa per la Navigazione e Commercio Nazionale", was founded on the 5th June 1803. This company had a capital of 100.000 Ragusan ducats, divided into 40 shares of 2.500 ducats each. The majority of shares, about three-fifths, were owned by Jewish residents of Ragusa.[18]

Consequently, at about the end of the 18th century, contemporary insurance companies organised in the same way as the share-holding companies, appear in Ragusa. From 1794 until the end of the Republic (1808), these companies coexisted with the former type of insurances;

---

15. Div. Canc. 229, pp. 137'-140'. Ž. Muljačić, *op.cit.*, pp. 215-216. V. Ivančević, *op.cit.*, p. 76. D. Živojinović, *op.cit.*, p. 79.

16. Dic. Canc. 230, pp. 27-31. Ž. Muljačić, *op.cit.*, p. 216. V. Ivančević, *op.cit.*, p. 76. D. Živojinović, *op.cit.*, p. 79.

17. Div. de Foris 229, pp. 65-65'.

18. Div. de Foris 233, p. 135. V. Ivančević, *op.cit.*, p. 76.

that is, the combined form of lending and insuring by various people. During the period 1794-1806, there were in Ragusa five, and perhaps more, insurance companies with a total capital of 575.000 Ragusan ducats divided into 615 shares, with an average of 935 ducats each.

Understanding that before the fall of the Republic the total capital invested into Ragusan shipping amounted to 13.500.000 Ragusan ducats,[19] we conclude that the capital of all insurance companies represented the 4,25% of the total capital invested in shipping. From the above, it is evident that the expansion of trade and the development of shipping, in particular the involvement of Ragusan ships for the transportation of goods to the Levant, enabled some people to accumulate a substantial amount of capital. This resulted in a demand for further investment and development of capital under more favourable conditions. Knowing that in those days only part of the ship's value was insured, due to the fact that shipowners insured only their own share of carats or part of them and because the highest insured amount for each ship could only be 6.000 ducats, the capital involved for insurance was able to suffice the needs of maritime insurance. On the other hand, some people continued to insure their ships and cargo with the same old system already described.

Bearing in mind that the average value of each ship amounted to about 50.000 Ragusan ducats and that the highest amount of the insured value of each ship could only be 6.000 ducats, insurance companies, around the end of the 18th and the beginning of the 19th century, covered, as an average, approximately 12% of the real value. In the case of larger ships this percentage was lower, and for smaller slightly higher. The insurance premium of insurance companies fluctuated between 8-10%.[20] This meant that premiums were about 30-50% lower than the premiums paid, under the deduction of the usual compound interest, in the case of insurance in the form of resumption maritime loans from various people. The lower insurance premiums were given because

19. B. Krizman, "Memoire Bara Bettere austrijskom generalu T. Milutinoviću o Dubrovačkoj republici iz 1815. godine", *Anali Hist. instituta JAZU u Dubrovniku* br. 1 (Dubrovnik 1952) 451. I. Rusko, "Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke republike početkom XIX stoljeća", *Dubrovačko pomorstvo* (1952) 212.

20. Div. de Foris 227, pp. 148'-149. Div. Not. 147, p. 22'. Navigazione 56-22.

of competition and advantages offered for insurance by the shareholding companies.

We shall refer below to certain particular cases of insuring ships whose destination was Cyprus, or other ports including Cyprus.[21]

With the aim of developing commercial activities in the various regions of the Eastern Mediterranean, a commercial company was established on the 23rd November 1534 in Ragusa between Matije Krumičić and Serafin Marinov Bunić, who was acting as representative of ten Ragusan merchants. The company had a capital of 56.350 aspri, 100 venetian ducats, two pieces of "carisea" cloth and 12 pics damaskus textile. According to the agreement reached at the founding of this commercial firm, captain Matije Krumičić was obliged to set out on a voyage to Volos or neighbouring regions, with his ship of 100 "carro"[22] capacity and with a crew of 22 sailors for the purpose of investing the company's capital by purchasing wheat. The ship with the wheat load, would sail to Cyprus with the purpose of selling the wheat at the most favourable price.[23] The captain would buy a full load of salt from Cyprus. On his return journey to Ragusa, he would call on Alexandria, Attalia and Tripoli where, with the money he would collect from the sale of wheat in Cyprus, he would buy merchandise of any kind, according to his own judgement.

Before sailing on the 2nd December 1534, captain Matije Krumičić insured his ship for the voyage which included the trip from Ragusa to Cyprus and the Haifa Gulf, and the return trip. The maritime insurance was concluded according to the existing practice and covered all probable risks at sea. The insured value of the ship was declared

21. Ekaterini Chr. Aristidou, *op.cit.*, pp. 145-149.

22. For "carro" (currus) see J. Tadić, *op.cit.*, p. 65. M. Rešetar, *Dubrovačka numizmatika*, I, Sremski Karlovci 1924, p. 89. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents of the History of Cyprus from the Archives of Ragusa (16th century)*, Cyprus Research Centre, VII, Nicosia 1980, pp. 13, 47. G. Mariti, *Viaggi per l'isola di Cipro e per la Soria et Palestina*, I, Lucca 1769, p. 288.

23. Div. Not. 103, pp. 37-37'. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 16-17, 72-74. Idem, "Dubrovnik i Kipar u XVI veku", *Istorijski časopis* XXI (Beograd 1974) 51. Idem, «Οἱ ἐμπορικὲς ἑταιρεῖες στὴ Ραγούζα καὶ οἱ σχέσεις των μὲ τὴν Κύπρο ἀπὸ τὸ ΙΔ' ὡς τὸ ΙΣΤ' αἰώνα», *Κυπριακὸς Λόγος* 65-66 (Λευκωσία 1979), ("The Commercial Companies of Ragusa and their trade relations with Cyprus from 14-16th century", *Kypriakos Logos* 65-66 (1979) 563-565).

at 200 ducats, of which Frane Pangratiev Benešić insured for 100 ducats and Džuno Marinov Ranjina and Stjepo Šiskov Benešić for 50 each. The insurance premium of this voyage amounted to 11%.[24]

On the 11th May 1541, Ragusan merchants Marin Benkov Gundulić, Matija Dodrov and Vukasin Božov agreed to charter the ship "Santo Nicolo" with captain Mate Tomov Krumičić who undertook the assignment to sail on their behalf to Cyprus, and from there to the ports of Asia Minor, Tripoli, Amman and Alexandretta. The captain was to buy cotton from Cyprus and with the remaining money, he would buy furs, leathers and other merchandise. This merchandise bought in Cyprus and Tripoli, would then be sold by captain Krumičić to Angona and Ragusa.[25] On this voyage, Captain Krumičić carried with him 15.000 aspri, 1.365 ducats, 61 pieces "carisea", 11 pieces textiles of western origin, 2 pieces "scarletta" and other items.[26] Before setting out on this voyage, the captain received a loan of 200 ducats from three Ragusan merchants, members of the trading company which insured the ship on the 14th May 1541 with Bartholomeo Marinov Zuzorić. The premium was 10%.[27]

The same day, his share of merchandise and money on board galeon "Santo Nicolo" was further insured by Vuka Božov for 325 ducats. From this sum, 225 ducats were insured by Marin G. Gučetić, 50 by Bartholomeo Bratutić and another 50 by Francesco di Piero Bello. The premium was 10% of the insured value.[28] The same procedure was followed by the other merchants. Hieronimo Šiskov Džurdžević who took part in the voyage with 400 ducats, insured his share for 300 ducats on the 21st May 1541. This sum was insured by Marin P. Gučetić and Dinko Ruskov Pučić with 100 ducats each, and by

24. Div Not. 103, p. 38′. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 17-18, 74-76. Idem, "Maritime insurance in Ragusa", *op.cit.*, p. 146.

25. Div. Not. 106, pp. 180-180′ Bis. See also Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 21-22, 78-81. Idem, "The Commercial Companies of Ragusa...", *op.cit.*, pp. 565-566. Idem, «Ἐμπορικὲς σχέσεις Κύπρου καὶ Ἀγκώνας ἀπὸ τὸν ΙΓ′ ὡς τὸν ΙΣΤ′ αἰώνα», *Κυπριακαὶ Σπουδαὶ* ΜΒ′ (Nicosia 1978) 52.

26. Div. Not. 106, p. 183′ Bis.

27. Div. Not. 106, pp. 180-181′Bis. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 81-82. Idem, "Dubrovnik i Kipar u XVI veku...", *op.cit.*, p. 56.

28. Div. Not. 106, pp. 181-181′Bis. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 82-84.

Dživo Marinov Džurdžević and Vlaho Valentinov Sorkodžević with 50 ducats each. The premium was 10%.[29] Six days later, on the 27th May 1541, Marino Benkov Gundulić also insured his money merchandise for the value of 150 ducats. The sum was insured by Drago Martolov Crijević, Marino Dživo Pučić and Dživo Marinov Bunić. However, while the previously mentioned merchants paid a premium of 10%, Marino Gundulić paid a premium of 12% on the insured value.[30]

On the 14th November 1541, an agreement was reached in Ragusa concerning a voyage of Ragusan ship "Santo Giovanne Battista" to Cyprus. Nikola Pavlov, captain of the ship, signed an agreement with two Ragusan merchants, Christoforo Marinov Alegretto and Marino Marinov Rationato, to sail from Ragusa to the port of Famagusta where he would load fine and raw cotton. From Famagusta, he would sail to Laodicea of Syria and then to Tripoli or Beyrut. After calling on these ports, the ship was to sail to Messina where it would stay in port for 4 days.[31] On the 18th November 1541, four days after the agreement for the voyage, one of the two merchants, Cristoforo Marinov Alegretto, insured the merchandise and money which were on board the "Santo Giovanne Battista".

The merchandise was insured in the usual manner, according to which goods were covered against all risks arising from a sea voyage. The cargo was insured for 50 ducats by Nikola Dživov Mažibratić, by Vincenzo Marinov Držić and Bartholomeo Marinov Bratutić for 100 ducats together, by Bartholomeo Zuzorić for 100 ducats and by Francesco de Bello for 25 ducats. The total insured value was 275 ducats. The premium paid for this voyage was 11%.[32] During the same month, on the 26th November 1541, the captain of the ship "Santo Giovanne Battista" Nicola Pavlov, insured with Marino F. Gučetić and

29. Div. Not. 106, pp. 185-185'Bis. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 84-85.

30. Div. Not. 106, pp. 187-187'Bis. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 86-87.

31. Div. Not. 106, pp. 185-185'Bis. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 24-25, 88-90.

32. Div. Not. 106, p. 187'Bis. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, *op.cit.*, pp. 25, 91-92. Idem, "Dubrovnik i Kipar...", *op.cit.*, pp. 58-59.

Bartholomeo M. Zuzorić two "balle de cariseae", loaded on his ship, for 200 ducats at a premium of 11%.[33]

Before the departure of the ship on the 14th December 1541, Marino F. Gučetić also insured his merchandise and money. He took part in the voyage carrying with him two kinds of textiles — velvet and carisea, and cash money. His merchandise and money were insured by nine underwriters for the sum of 475 ducats at a premium of 11%.[34] On the 19th December of the same year, Marino D. Menčetić also insured his merchandise and money which were loaded on the ship. The insured value, raised in total to 598 ducats, was also insured by nine underwriters at a premium of 12%.[35] On the same day, captain Nikola Pavlov insured his ship and the revenue he would receive from the freight, against all risks that may occur during the voyage. Marino F. Gučetić undertook the insurance of the ship for the value of 85.5 ducats at a premium of 12%. On the same day, the ship's captain notified the Notary Office in Ragusa that for this voyage he had also received money from the insurer Marino F. Gučetić.[36]

In the event of an accident, the marine insurance provided a clause by which the insurers were obliged to pay the damage within a period of three months. The same provision was also included in the marine insurances which were agreed upon by other merchants who took part in the voyage. On the 7th January 1542, merchant Gabro Gabrilić insured his merchandise for the same voyage. His merchandise was insured by Bartholomeo M. Zuzorić and Bartholomeo Bratutić for 50 ducats each at a premium of 11%.[37]

According to the documents available, the height of the premium for voyages from Ragusa to Cyprus in the 16th century, fluctuated between 10-12%.[38] Each insurer insured only up to the value of 25-200

33. Div. Not. 106, pp. 191-191'Bis. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 26, 92-94.

34. Div. Not. 106, pp. 200-201'Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 26, 94-97. Idem, "Dubrovnik i Kipar...", *op.cit.*, p. 59.

35. Div. Not. 106, pp. 201-201'. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 26, 97-99.

36. Div. Not. 106, p. 202'. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 26, 99-101.

37. Div. Not. 106, pp. 210-210'. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished Documents...*, pp. 26, 101-102.

38. Div. Not. 103, p. 38'. Div. Not. 106, pp. 181-181', 185', 287', 187', 187'Bis.

ducats. Because the premium rate yielded high profits to the insurers, a number of wealthy Ragusan people dealt in marine insurance. The annual profit derived from marine insurance activities, usually varied between 30-50% of the total paid-up capital.[39]

In the 18th century, Ragusa constituted one of the most important navigation powers in the Mediterranean with a remarkable merchant fleet, due to which it maintained commercial relationships with more than 110 ports of the Eastern Mediterranean. Ragusan ships made many voyages in the Mediterranean area, primarily including voyages to Constantinople, Salonica, Alexandria, Smyrna and Larnaca.[40]

200'-202', 210'. Ekaterini Chr. Aristidou, *Unpublished...*, p. 63. Idem, "Maritime insurance...", *op.cit.*, p. 147.

39. J. Tadić, *op.cit.*, p. 89. Idem, "O pomorstvu Dubrovnika u XVI i XVII veku", *Dubrovacko pomorstvo* (Dubrovnik 1952), 184.

40. Αἰκατερίνης Χρ. Ἀριστείδου, «Τὸ ἐμπόριο τῆς Κύπρου κατὰ τὸν 18ο αἰώνα», *Κυπριακὸς Λόγος* 55-56 (Λευκωσία 1978), (Ekaterini Chr. Aristidou, "The Foreign Trade of Cyprus during the 18th century", *Kypriakos Logos* 55-56 (1978) 11.

RICHARD CLOGG

«ΕΙΔΕ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΚΟ ΒΑΣΙΛΕΥΕΙ Η ΑΔΙΚΙΑ ΚΑΙ Η ΑΡΠΑΓΗ»: THE SMYRNA 'REBELLION' OF 1797

Ioannis Pringos (?1725-1789), a Greek from Zagora in Thessaly who made his fortune as a merchant trading in Amsterdam, has frequently been held up by historians as the very epitome of the enlightened bourgeois chafing under the constraints of the Ottoman system of government.[1] In a frequently quoted passage from his diary, dated 11 April 1773, Pringos contrasted the order and justice, the essential preconditions for a flourishing commerce, that existed in the Netherlands with the endemic disorder and institutionalised rapacity that characterised the Ottoman Empire in its decline and which militated against the generation of profit and the accumulation of capital:

«All these things cannot be supported under the Turk, nor can they come about, for he is without order and justice. And if the capital [*sermaye*] is a thousand, he calls it ten times as much, not appreciating that the enriching of his subjects is the wealth of his Empire... [The Turk] is wholly unjust and cannot achieve anything but can only spoil. May the Almighty annihilate him, may Christianity prevail, so that government similar to [the Dutch] may come into being, as in Europe, where everyone has his own without fear and injustice, where justice reigns, while with the Turk injustice and plunder, disaster and annihilation reign. So as to seize ten, it does not concern [the Turk] if he destroys a hundred; so that he may seize the nail it does not matter if the horseshoe is lost. I do not believe that there is to be found an-

1. E.g. Gianis Kordatos, *Rigas Pheraios kai i Valkaniki Omospondia*, 2nd. ed., Athens 1974, p. 28 and L. S. Stavrianos, "Antecedents to the Balkan Revolutions of the Nineteenth Century", *Journal of Modern History* xxix (1957) 342.

other similar in the world, who does not care at all for the improvement of his country. Rather than help his subjects to live, he prefers to destroy them, men as well as buildings..."[2]

Similar such complaints were made by a number of Pringos' Greek contemporaries. Daniil Philippidis and Grigorios Konstandas, for instance, in the first (and only published) volume of their *Geographia Neoteriki* (Vienna 1791) explained the presence of so many Greeks (which they estimated at some eighty thousand families) within the Habsburg lands ("where the rights of life and property are sovereign") as a consequence of the disorder and violence that characterised Ottoman rule. Greeks trading in the Ottoman Empire, they wrote, "experience a thousand vexations from the Turks... It is not uncommon to see a wretched Turk ill treat a useful merchant. As a result, therefore, many rich merchants who have experience of other states and are resolved to live by commerce, exile themselves and go and settle themselves in other countries, and a great damage ensues for the country. Others again become subjects of some foreign court to be protected by it in their trade". Writing of Larissa, whose Turkish inhabitants they held to be particularly ill-disposed towards the Greeks, they complained: "What commerce can you seek from a place where a Turk at noon can take out his pistol and kill a non-Turk who dared to say nay to him about something".[3]

What I want to do in this short paper is to describe in some detail one particular instance of the kind of disorder and institutionalised rapacity of which Pringos, Philippidis and Konstandas and others complained and which constituted an additional hazard to those traditional obstacles to an ordered commerce such as shipwreck, theft, piracy, earthquake, plague[4] and fire[5] with which those who would trade

---

2. N. Andriotis, "To Khroniko tou Amsterdam", *Nea Estia* x (1931) 851. An English translation of this and other passages from the Pringos diary may be found in Richard Clogg, *The Movement for Greek Independence 1770-1821. A Collection of Documents*, London 1976, pp. 42-5. For a useful study of Pringos, see Vangelis Skouvaras, *Ioannis Pringos (1725-1789). I Elliniki Paroikia tou Amsterdam. I Skholi kai i Vivliothiki Zagoras*, Athens 1964.

3. Ed., A. Koumarianou, Athens 1970, pp. 48, 65, 99, 109.

4. D. Panzac, "La peste à Smyrne au xviii siècle", *Annales* xxviii (1973) 1071-93.

5. A Corfiot Greek visiting Smyrna in 1742 expressed his horror that, as a result of one of the periodic fires that swept the city, a subject might be "la sera ricco,

with the Ottoman Empire had to contend. This was the so-called "rebellion" of Smyrna (Izmir) of March 1797, an urban riot that found its origin in the indiscipline of one of the janissary regiments (Number 31) stationed in the city.

Even if the contemporary report of this dramatic event in the Greek *Ephimeris*, or newspaper, published by the brothers Markides-Poulios in Vienna, to the effect that such was the damage inflicted on the city that an entire century would not suffice to restore Smyrna to its pristine condition[6] proved to be something of an overstatement, nonetheless it is undeniably the case that as many as 1500 Christians lost their lives in the riot and that immense damage was inflicted upon the interests of the foreign merchant community, whose demands for compensation at the hands of the Ottoman authorities appear never to have been met. Given the scale of the loss of life, fire, plunder and destruction that ensued from an initially trivial inter-communal incident, it is neither surprising that the "rebellion" should have imprinted itself on the popular consciousness of the very large Greek community in the city nor that a number of studies of the incident should have been compiled by Greek historians.[7] But perhaps the most important single source for the "horrors of that dreadful day" in March 1797, namely the eye witness accounts of Francis Werry, the consul to the Levant Company's mercantile factory in Smyrna, have not so far been utilised by historians. It is on this particularly valuable source that the following narrative principally relies.[8]

One preliminary point that should be made is that the "rebellion"

---

e potente, e la mattina... povero, e mendico", Markos Antoniou Katsaitis, "Secondo viaggio de Corfu a Smirne l'anno 1742", in Ph. Phalbos, *Dyo taxidia sti Smyrni 1740 kai 1742*, Athens 1972, p. 79.

6. 17 April 1797.

7. See, for instance, N. K. Kh. Kostis, "Smyrnaika Analekta. To en Smyrni rebellion tou etous 1797 kata neas anekdotous pigas", *Deltion tis Istorikis kai Ethnologikis Etaireias tis Ellados* vi (1901-1905) 358-72; Nikos A. Veis, "To 'Megalo Rebelio' tis Smyrnis (Martios tou 1797) kata neotatas erevnas", *Mikrasiatika Khronika* iv (1948) 415-22 and Kh. Solomonidis, "To rebelio tis Smyrnis" in *Ymnoi kai Thrinos tis Smyrnis*, Athens 1956, pp. 182-99.

8. A selection of the most important of these documents has been published in my "The Smyrna 'rebellion' of 1797. Some Documents from the British Archives", *Deltio Kentrou Mikrasiatikon Spoudon* iii (1983) 71-125. The documents quoted in the following narrative are taken from this collection.

took place during the Moslem fast of *ramazan* when tempers were often frayed and when inter-communal violence was particularly liable to flare. Consul Werry gave a detailed account of the genesis and development of the "rebellion" in two lengthy despatches of 2 and 8 April to the Governors of the Levant Company in London and to J. Spencer Smith, the British minister to the Sublime Porte in Constantinople, respectively. He reported that, about the middle of February, a troop of rope dancers, Italians under the protection of the Imperial (Habsburg) consul, arrived in the city from Constantinople and began to "exhibit their feats", on a piece of waste ground near the *Frenk mahallesi* or quarter of the Franks or Europeans. On Sunday 5 March some disturbance involving Cretan (probably Greek speaking) Turks and Zantiot Greeks (under Venetian protection) took place. On the following Sunday, 12 March, the *müsellim*[9] banned a further exhibition but for some reason it went ahead, albeit with the janissaries of the Imperial and Venetian consuls placed at the entrance to keep order. A "Sclavonian or a Cephaloniote", under either Russian or Venetian protection, climbed the fence surrounding the exhibition presumably to avoid paying the entrance fee. One of the two janissaries guarding the entrance thereupon forced him to climb down, striking him in the process. With the janissary firing his pistol in the air, the culprit ran off, shortly to return with three or four comrades, all armed. In the ensuing affray the Cephaloniot shot and killed the janissary of the Venetian consul with a pistol.

"This unfortunate business", wrote Consul Werry, "was the immediate cause of all our misfortunes". For the dead man's janissary comrade seized his blood-stained shirt and "excited the strongest sentiments of revenge in the regiment", the 31st *orta* of janissaries. In an atmosphere of mounting tension members of the regiment paraded through the coffee shops of the city, finally surrounding the *molla* or chief muslim judge of the city, demanding that the culprit be yielded up to them. On the following morning, Monday 13 March, Consul Werry's Armenian dragoman Boghos informed him that the *müsellim* required the attendance of all the dragomans of the consuls. Although Werry was not in a position to hand over the accused man he was ready to do all in his power, in co-operation with the other consuls, to "bring

9. An official in the employ of the *vali*, or governor, of a province.

the assassin to condign punishment". The *müsellim* then ordered the various consular dragomans to attend that evening at the *mahkeme* or court. But the dragomans, warned by the *müsellim's* nephew that trouble could be expected from the janissaries if they attended the *molla* in the evening, secured the permission of the consuls to defer their visit to the following morning (14 March). However, at ten that same evening (13 March) the dragomans were peremptorily summoned to attend the *mahkeme*. The English dragoman duly attended but found that the only other dragoman at the very full *divan*, or council, of "the great people", attended by a menacing crowd of janissaries "vociferating continually revenge", was the dragoman of the Venetian consul. The *molla* and the *divan* were in an angry mood, with the *molla* declaring that no justice was to be had from *gavurs*, or infidels.

Throughout the next day (14 March) tension in the city continued to mount as the janissaries met to plan revenge. Werry believed that these meetings must have been known to the city government and blamed "all our ruin" on the fact that the authorities took no steps either to augment the ordinary guard or to provide extra guards. At eight in the evening all the consular dragomans attended another *divan* at which a further demand was made for the handing over of the assassin. The English dragoman, Boghos, replied that the British consul "neither knew the man, nor was the least compromised in the affair". The dragomans of the Venetian and Russian vice-consuls now engaged in an altercation, each claiming that the other was protecting the assassin. Whereupon the *molla* and *divan* announced that they would allow one hour for the culprit to be delivered up, failing which they would not be answerable for the consequences. In Werry's view this meant that the *molla* "had predetermined our destruction, that this was the signal to the enraged janissaries [now numbering between 600 and 700] who surrounded his house to prepare themselves to put in execution a plot which, it is the general opinion, had been long planned to ruin the Frank establishments here".

Unable to meet this deadline, the consuls managed to persuade the *molla* to allow them until 12 noon the following day (15 March) to give their answer, during which time they hoped to be "able to discover to which consul the assassin really belonged". At eight o'clock in the morning of the 15th, Consul Werry, not knowing where the consuls would meet, notified the Imperial consul (M. Cramer) that he was

proceeding to the house of the Danish consul. There he found in addition the French and Sicilian consuls, the Venetian and Spanish consuls having already sought refuge on ships of their nation in the harbour. But within ten minutes of his arrival the alarm was raised that a Turkish mob, calling on the faithful to exterminate the infidel, was entering the *Frenk mahallesi*.

The consuls now abandoned their efforts to mediate with the *molla* and concentrated their efforts on saving their own families and properties. Werry supplied arms to the few Englishmen who remained on shore and the mob was temporarily kept at bay by the discharge of grape shot from a ship anchored in the harbour. But about ten in the morning fire broke out. This had clearly been deliberately started, for Werry was able to observe from his *kiosk* that it had broken out in seven different places, fanned by a freshening wind from the south. It was now that "the horrible carnage of the Greeks" got under way. Cut off from the sea front they shut themselves in their houses and shops to escape "the fury of the Turks who were now increased to a vast number". But the fire forced them to abandon their properties "and all without distinction they saw was butchered; those who remained in their houses, were burnt". In those quarters where the Greek houses were not fired "every cruel act and violence was committed, women violated, children carried off, and the most abominable crimes committed".

No effort was made by the Turkish authorities to protect the *raya* or to guard those, mainly Greeks, who tried to operate the fire engines. The Turks, in fact, fired upon the engines, driving them away from the fire. The destruction of the *Frenk mahallesi* was completed by armed bands who landed from the Venetian, Russian and Ragusan vessels in the harbour "plundering the houses which were abandoned, breaking open fire proof warehouses, and carrying off the most valuable" and threatening the lives of any who offered any resistance. But the presence of these armed ruffians at least had the incidental effect of protecting the Franks from the wrath of the Turkish mob.

For in fact, according to Werry, no Franks were killed, despite the massive material damage inflicted on the Western merchant community, and very few Turks. The number of those murdered or burnt, almost all of them Greek, he put at almost 2000, a figure that is confirmed in other sources. Werry attributed the misfortune of the Western

merchant community to the "well-known hatred to the Franks" of the city authorities and "the avowed sentiments of the lower order of men". He was convinced that the "rebellion" was not in fact a spontaneous outburst provoked by the murder of the janissary at the exhibition of rope-dancers but had been premeditated. He reported that some "Greeks who had particular intimacy with the Turks" had been advised some days before the murder of the janissary not to go to Smyrna during the *bayram*, the feast that follows the end of *ramazan*.

Consul Werry's superior, J. Spencer Smith, the British minister in Constantinople (but actually an employee of the Levant Company), went further and detected a sinister political motive behind the riots. Although he accepted that the "rebellion" had been accelerated by the "provocation of the Venetian vagabonds", aided by the "artful revenge" of Mehmet, the *ağa* of Burnabat, who had been removed from office and sent into exile before the disturbances at the instigation of the large Frank community that passed the summer in the village, he nonetheless detected behind the conspiracy the subversive doctrines of the French Revolution. In a despatch from Constantinople to Lord Grenville, the British Foreign Secretary, dated 16 April, he argued that the events in the city were "a contagious consequence of the destructive doctrines so progressive in the present day; and so industriously calculated both by precept and example during the long stay of the French squadrons in the Levant this year, particularly at Smyrna".

It was, he observed, "a singularity offering awful abundance of reflection that the French tricolour cockade served as an inviolable safeguard during the whole tragedy of the 15th and was, with an appearance of humanity, recommended as such by Laumont their consul". Indeed he noted that the 31st *orta* of janissaries, whose headquarters were at Smyrna and which had initiated the violence, was "famed for such an obnoxious innovation as the honorary enrollment of a number of Frenchmen". Spencer Smith had been assured that "the loss of the Republican French is not so great in proportion as that of most other nations" and that such damage as the French mercantile community did experience was due more "to their inveterate enemies the Slavonians" than to the Turkish rioters. What was more, French protection had enabled the "infant establishment" of the Spanish to survive unscathed.

Spencer Smith considered that a further factor underlying the riot was the presence in many of the cities of the Levant of "a very

disproportionate quantity of refugee Venetian subjects, of the most discreditable description: Slavonians, Zantiots, Kefaloniots", who earned "a precarious livelihood by very equivocal means". "Their number and disposition", he observed, "render them almost unmanageable by the privileged police of their national magistrates, and an object of jealousy and awe to the indigenous inhabitants". He calculated them to number at least ten thousand in the three cities of Constantinople, Salonica and Smyrna. Various measures that had been essayed to reduce their number had soon been abandoned "in consequence of the vicious constitution of the Venetian embassy, combined with the disgusting venality of the Ottoman magistracy". The troop of rope-dancers whose performance had occasioned the incident that had sparked off the riot had been in Constantinople during the winter, performing under the auspices of the Habsburg embassy. "But exhibitions of this species, in a country where the concourse of sexes be a novelty productive of infinite disorder and where ebriety [drunkenness] generally terminates in bloodshed, were deemed by most of the other ministers so objectionable as to occasion an application to the Porte for their suppression, in which their protectors were constrained to acquiesce: and they quitted this residence in consequence".

The broad outline of Werry's account is confirmed in two intercepted despatches of the Imperial consul in Smyrna, M. Cramer, to Baron Herbert Rathkeal, Imperial Internuntius in Constantinople, and of the Russian vice-consul in Smyrna, Joseph Franceschi, to M. de Kotzoubey, the Russian minister in Constantinople. The first of these, dated 17 April, adds some different points of detail. According to Cramer, it was not one man who tried to observe the performance of the rope-dancers without paying but "sept mauvais sujets de Cephaloniottes". Predictably, perhaps, Cramer claimed, as did Werry, to have taken a leading part in seeking to forestall the outburst. Interestingly Cramer claims that the actual massacre was sparked off by a band of Cephaloniots, gathered in the "rue dite Schiotico han", firing on the Turks, killing or wounding two of them. He estimated the casualties at more than a thousand dead "tandis que les mutins entroient dans les maisons, pilloient, violoient, et commettoient toutes les horreurs imaginables". Only after 6 a.m. in the morning of the 16 March had the fire begun to die down, leaving in its wake damage that Cramer estimated at more than ten million piastres.

Franceschi's despatch to de Kotzoubey began with the dramatic peroration: "c'en est fait de nous. C'en est fait de Smyrne... Smyrne n'existe plus; et si j'existe encore on doit le regarder comme un effet de la divine providence qui m'a sauvé". Franceschi had been present, with his nine months pregnant wife, at the ill-fated performance of the rope dancers. According to Franceschi, the Venetian consul in order to divert attention from himself had put it about and declared to the Turkish authorities that the assassin of the janissary was a Russian "tandis que tout le monde sait qu'il est matelot abord d'un bâtiment Venitien". As a consequence Franceschi's house had been subjected to three separate attacks led by the janissaries of the Venetian consul. These were resisted by "des braves janisaires que j'avais pris à mon secours et qui je faisois pleuvoir l'argent et l'or que j'empruntois à tout côté". According to Franceschi the fire, which lasted for 22 hours, resulted in the burning down of nine consulates. He confirms Werry's report to the effect that "les équipages Esclavons" had descended, armed, from ships in the harbour and forced their way into houses and shops, pillaging what little had been left by the Turks, and massacring any that stood in their way.

Franceschi also confirmed Cramer's account that the general massacre had been provoked by the killing of two of the Turks who had been demanding the handing over of the assassin, although he ascribed the initial provocation to "Esclavons" rather than to Cephaloniots. He called for the exiling of the "'Esclavons" from the Ottoman dominions and for an example to be made of the Venetian consul, his dragoman Argiro (presumably a Greek), and his janissary, together with the janissary of the Imperial consul. Attached to Franceschi's despatch was a declaration by a number of captains and Russian subjects which rejected the attempt by the Venetian consul to attribute the blame for the assassination of the janissary guard to individuals under Russian protection. They proceeded actually to name the two culprits, the one Pietro Sana (the cousin of Captain Antoine Pana, a Venetian subject and embarked on his boat), the other Mathieu Pana, a Venetian subject recently arrived from Chios.

Ten days after the disaster, at an assembly convened by the consul, the members of the British Factory passed a number of resolutions in the light of their plight. These included the demand "that a representation of our distressed situation" be presented to the Sultan on account

of the "wilfull and premeditated intent" on the part of the Turks to "ruin the Franck nations; who have long been established here under the sanction and protection of the sacred capitulations". They resolved to make known to the Sublime Porte "the wilful neglect and omission of the great Turks in office in this city" and further that "this calamity has been principally owing to the want of energy in the executive power in this city, who have not put in force the firmans lately received here to disarm the vagabond Sclavonians and others who have long infested this city". They wished it to be further represented "that the number of taverns and acqua vita shops which have very much increased these last twelve months, are nurseries for thieves, and receptacles of stolen goods; that all the disturbances originate chiefly in them, and to pray that in future they may be removed from the Frank street or put under such regulations as will prevent the evil complained of".[10] In view of their "fatal experience" they called upon the Levant Company in London to petition the British government to station a frigate in Smyrna for their protection.

Their final resolution was that a schedule of the losses experienced by the Levant Company should be drawn up and transmitted to the governors of the Levant Company in London and to Spencer Smith in Constantinople so that claims for compensation could be submitted in the appropriate quarters. In fact Consul Werry had already drawn up an account of his own losses, those of the British merchant community and of those enjoying British protection. If the Frankish merchant community did not suffer actual loss of life as a consequence of the riot and fire of 15 March the destruction to their property and merchandise was immense. Consul Werry in a letter of 17 April to the governors of the Levant Company detailed his own personal losses, which he estimated at "upwards of nine thousand piastres" and those of the Levant Company at 60,463 piastres, to cover the cost of rebuilding the consul's house, the chaplain's apartments and the library. The losses suffered by British subjects and those enjoying British protection as a result of the grant of berats and fermans were detailed in a further letter, dated 24 April, to Spencer Smith in Constantinople in which he stated that "the ruined situation of some and almost so, of the whole

10. Cf. Stanford J. Shaw, *Between Old and New. The Ottoman Empire under Selim III, 1789-1807*, Cambridge Mass. 1971, pp. 77-8.

of them, inspires them with hope [...] that you will forward their claims as much as is possible [...] which the justice of their demands inspires them with confidence, that their country's government will espouse with such effectual zeal, as to procure them the redress they seek".

The sums involved were truly immense. Losses suffered by British subjects in Smyrna amounted in total to 1,130,346 piastres, those of British protected subjects to 199,257. By far the largest individual loss was that of Joseph Franel, a British subject. This amounted to 409,129 piastres. In a separate document Werry listed in great detail Franel's losses which included two "fine houses, which could not be rebuilt now in the state they were in", personal effects including his "cellar stock of Port, Sherry, Malaga, Cyprus and common wine, Coniac Brandy, Rum" and the merchandise in which he traded. This included 850 sacks of madder roots (used for dyeing); 255 sacks of fine Kirkagatch cotton wool; 12 large bales of superfine black goats' wool; 1215 okes of gum dragacanth; 1 case of opium; 33 large drums of dried figs; 40 sacks of pepper; 17 barrels of tin; 30 boxes of tin plates; 45 casks of lead shot; 1 case of Genoese chocolate; spices and fine silk stuffs. A further item consisted of coins in various denominations, missing from an iron chest "that was broke open by the Sclavonians".

In the wake of the disastrous events of 15 March order was quickly restored in the city, largely through the prompt and effective intervention of Hüsseyin Karaosmanoğlu, the governor of Aydin. An assembly of the consuls resident in the city on 9 April addressed a memorandum to Hüsseyin Karaosmanoğlu, expressing their confidence in "ses lumières, dans son impartiale justice et dans la sagesse des mesures qu'il a déjà prises, et qu'il prendra pour assurer la tranquillité publique". They were particularly critical of "la negligence la plus condemnable" of the Turkish authorities in permitting the public exposure of the corpse of the murdered janissary and of his bloodstained shirt so as to excite the people to revenge.

An imperial edict issued at the beginning of April enjoined, besides Hüsseyin Karaosmanoğlu, the *kapıcı başı* Abdullah Bey, the *zagarcı başı* Haci Mehmed, and other officials "to take effectual measures in order [...] to discover and immediately punish the Zantiot who murdered the janissary [...] next to ascertain the number and persons of those who have encouraged the perpetrators of the murders

and robberies which succeeded [...] and to arrest them [...] also to restore to the concerned all such property as has been stolen [...] and to secure perfect tranquillity to all the inhabitants of the city of Smyrna [...] You will first demand and receive from the Venetian consul the author of the said murder, inflict on him the punishment he deserves, and then use your endeavours to find out every article of property stolen from the merchants, the *rayas* and others, and deliver the same to the respective proprietors, without a pin's value being withheld". They were also instructed to ensure that Venetian ships lying in the harbour with stolen goods should not pass the Yenikale and put to sea. The Ottoman officials charged with the restoration of order were also sternly enjoined "to abstain from asking or taking a farthing from the owners of the property, whose recovery is hereby directed, under the title of provision, fees of office, or customary recompense of the commissary".

Order was rapidly restored in Smyrna and the commerce of the city appears to have recovered relatively quickly, despite the gloomy prognostications of the European merchants and their consuls. It is not clear, however, whether the Ottoman authorities ever paid the compensation demanded by the merchants. As late as February 1802, for instance, we find Consul Werry and the merchants of the British Factory addressing a petition to the Levant Company seeking an indemnity or "some mitigation at least" for the "grievous losses" sustained in the "dreadful catastrophe of the 15 March 1797". Clearly the Smyrna "rebellion" of March 1797 was unusual in the extent of the human and material loss that resulted, otherwise it would not have impinged to the extent that it did on the collective consciousness of the Greek community. But it was by no means a unique occurence. There had been, for instance, an outburst of anti-Greek violence of apparently equal magnitude in the city in 1770 when the news of the defeat of the Ottoman fleet at the hands of the Russian fleet commanded by Admiral Orloff had reached the city. Ibrahim Ağa, the "chief custom house officer" thereupon incited the mob to initiate a massacre of the Greeks. According to C. C. de Peysonnel, the then French consul in the city, some 1500 Greeks were slaughtered within four hours. It does not seem, however, that the rage of the mob on this occasion was unleashed against the persons or property of the Frankish merchant community. Interestingly, the Sublime Porte was constrained on this occasion also

to appoint a member of the Karaosmanoğlu family to restore order.[11]

In examining European commerce with the Levant during this period it is, I believe, important to bear in mind that anti-Christian, anti-Western outbursts of the kind I have been describing constituted a significant, if infrequent, additional hazard with which European merchants and their Ottoman Christian confrères had to contend, in addition to the normal hazards of theft, fire, shipwreck, piracy, banditry, plague and, in Smyrna at least, earthquake. Confronted with violent and destructive outbursts of this kind it is not surprising that Ottoman Greek merchants should have begun to cast increasingly envious eyes at the ordered societes of Western Europe, where commercial enterprise could flourish in conditions of security and order and where trade was not merely tolerated but was positively encouraged. For reasons such as this some, at least, of the members of the increasingly powerful Ottoman Greek merchant community were influenced to throw their weight behind the nascent movement for Greek independence.

11. *An appendix to the Memoirs of Baron de Tott; being a letter from Mr de Peysonnel Late Consul General at Smyrna* ... London 1786, pp. 96-7.

MICHEL FONTENAY

L'EMPIRE OTTOMAN ET LE RISQUE CORSAIRE AU XVIIe SIÈCLE

En un certain sens, la conquête ottomane fut aussi une revanche économique de l'Orient sur l'Occident. L'éviction des Latins, qui dominaient la navigation et les échanges dans les mers du Levant depuis deux siècles, a permis la récupération par l'Orient de son propre espace commercial et l'épanouissement d'un capitalisme indigène dont Halil Inalcik a naguère montré le dynamisme et la diversité.[1] Après la chute de Constantinople, la mer Noire devient chasse gardée gréco-turque pour trois siècles et, dans le cadre d'une politique de maîtrise des mers ottomanes sciemment conduite par les premiers sultans,[2] les Orientaux s'intéressent dorénavant, non plus seulement aux trafics caravaniers vers l'intérieur du continent, mais également à la navigation et aux échanges maritimes, tant à l'intérieur de l'empire qu'en direction de l'Europe et de l'océan Indien. Les éléments musulmans, avantagés au premier chef par la nouvelle situation, laisseront une large place aux autres sujets ou vassaux de la Porte: Grecs, Juifs, Arméniens, Ragusains, etc. Cependant, jusqu'au début du XVIIe siècle au moins ils restent eux-mêmes très engagés dans les affaires. Dans ses souvenirs publiés en 1613, l'allemand Johannes Wild, longtemps esclave en Turquie et en Egypte, revient à plusieurs reprises[3] sur ce qui lui paraît une véri-

1. Halil Inalcik, "Capital Formation in the Ottoman Empire", *Journal of Economic History* XXIX (1969) 97-140. *Cf.* également *The Ottoman Empire. The Classical Age 1300-1600*, Londres 1973.

2. Andrew C. Hess, "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries", *The American Historical Review* LLXV (1970) 1892-1919.

3. Johann Wild, *Reysbeschreibung eines Gefangenen christen... anno 1604*,

table spécificité des Turcs: "Ils se livrent en général beaucoup au négoce". Lui-même a connu, au Caire, et à Constantinople, de "riches marchands" ayant des correspondants dans tout le Levant et jusqu'aux Indes, et capables de supporter, sans être incommodés, des pertes de l'ordre de plusieurs milliers de ducats. D'après son témoignage, même le transport maritime est encore à cette date largement entre leurs mains: lorsque, en 1609 puis en 1611, il s'embarque d'Alexandrie pour Istanbul, chaque fois le patron du navire est un Turc, et la traversée se fait de conserve avec d'autres navires arabes ou turcs.

Mais, dans les années qui suivent, cette ottomanisation économique de la Méditerranée orientale, va s'estomper rapidement: les Turcs, d'une part, tendent à abandonner la navigation et le commerce intérieur aux non-musulmans, préférant se replier eux-mêmes sur la terre et les fonctions administratives ou militaires;[4] d'autre part et plus grave encore, ils laissent les Occidentaux récupérer l'essentiel du commerce extérieur. A Istanbul, par exemple, dans la seconde moitié du XVIIe siècle, les riches armateurs de Yeniköy sont en grande majorité grecs et s'il existe "un capitalisme privé certainement actif et puissant", il ne manifeste aucun intérêt pour le grand commerce international. Quant aux autorités, elles ne paraissent sensibles qu'au seul problème de l'approvisionnement régulier de la capitale.[5]

De cette involution, lourde de conséquence pour le développement économique ultérieur, les orientalistes ont dit les facteurs qui relèvent d'une dynamique propre du régime ottoman et, plus largement, de la civilisation islamique. Mais, à côté de ces causes internes, assurément les plus importantes, il en est certainement d'autres; et dans le cadre du thème de réflexion qui nous est proposé —course et sécurité comme

Nuremberg 1613; cité ici dans la traduction française par Oleg V. Volkoff de la partie égyptienne du récit de Wild, publiée dans la collection des "Voyageurs occidentaux en Egypte", volume 9, sous le titre *Voyages en Egypte de Johann Wild 1606-1610*, Paris - Le Caire 1973.

4. Troian Stoianovich, "The Conquering Balkan Orthodox Merchant", *Journal of Economic History* XX (1960) 243-313.

5. Robert Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVIIe siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, Paris 1962, notamment pp. 184, 191-192, 214-215 et 511-513. Du même, voir également "La navigation vénitienne et ses concurrentes en Méditerranée orientale aux XVIIe et XVIIIe siècles", dans *Méditerranée et Océan indien*, Actes du 6ème Colloque international d'Histoire maritime, (Venise 1962), Paris-Venise 1970, pp. 375-392.

facteurs d'équilibres et intercommunications— je voudrais évoquer à propos de ce processus, l'éventuelle responsabilité du *corso* chrétien. Entendons par là (d'un terme emprunté à la *lingua franca*) cette sorte de brigandage maritime aux confins de la course et de la piraterie, qui, sous couvert de croisade, a longtemps sévi dans les eaux ottomanes et particulièrement au XVIIe siècle.[6] Certes, à la même époque, l'Occident chrétien est lui aussi aux prises avec un corso musulman, qu'incarnent notamment les Barbaresques, dont une abondante littérature a maintes fois dénoncé les méfaits.[7] La différence, c'est que l'Occident a su "faire avec", élaborer toute une gamme de contre-mesures souvent efficaces, protéger vaille que vaille ses côtes, ses populations, ses lignes de navigation, et en définitive (au moins en ce qui concerne les grandes puissances) utiliser l'insécurité maritime au mieux de ses intérêts, par un phénomène de récupération qui commence à être un peu connu. Le problème c'est qu'il semble bien que l'empire ottoman, lui, n'a pas su ou pas pu intégrer le risque corsaire.

*
* *

Il n'est évidemment pas question ici de faire l'histoire de la course chrétienne:[8] brièvement, nous nous contenterons d'en rappeler les temps

6. Sur la notion même de *corso* et sur sa problématique, voir Michel Fontenay et Alberto Tenenti, "Course et piraterie méditerranéennes, de la fin du moyen âge au début du XIXe siècle", rapport présenté au 15ème Colloque international d'Histoire maritime (San Francisco, 1975), dans *Course et Piraterie*, 2 vol. polycopiés, Paris, C.N.R.S. et I.R.H.T., pp. 87-134. Est-il besoin de rappeler que, sur la naissance de ce phénomène dans les années 1580-1620, il n'est rien de plus dense et de plus suggestif que les quelques pages consacrées par Fernand Braudel aux "formes de la guerre" dans sa *Méditerranée*?

7. Pour une vue plus nuancée, voir Salvatore Bono, *I corsari barbareschi*, Turin 1964, muni d'une riche bibliographie; et Ciro Manca, *Il modello di sviluppo economico delle città marittime barbaresche dope Lepanto*, Naples 1982.

8. De l'abondante littérature hagiographique sur les "derniers des croisés" —chevaliers de Saint Jean de Jérusalem à Malte, chevaliers de Saint Etienne à Pise et à Livourne— on ne retiendra, pour ne pas encombrer inutilement ces notes, que Gino Guarnieri, *I cavalieri di Santo Stefano nelle storia della Marina italiana 1562-1859*, 3ème édition, Pise 1960, riche en appendices documentaires. Sur Malte, "capitale de la piraterie chrétienne", Peter Earle, *The Corsairs of Malta and Barbary*, Londres 1970, apporte des indications précieuses, quoique rapides, puisées pour la première fois aux archives de La Valette: cependant, lui aussi cède à la tradition de

forts, de préciser son champ géographique, de souligner ses principales modalités,[9] à seule fin de mieux cerner son impact sur l'empire ottoman, ce qui est notre principal propos.

Au XVIe siècle, la course s'inscrivait dans la guerre d'escadres, comme la forme d'activité préférée des galères de chaque camp. Plutôt que de s'affronter dans une rencontre décisive, on pratiquait des deux côtés une stratégie des accessoires, faite de coups de mains sur les villes et villages côtiers, et qui visait à ruiner ou effrayer l'adversaire tout en pourvoyant les chiourmes d'esclaves frais. A ce jeu, dont souffraient finalement assez peu la navigation et le commerce maritime, les galères au service du Roi Catholique ne différaient guère de celles de Barberousse, Dragut ou Euldj-Ali; mais, depuis la prise de Rhodes en 1522 et jusqu'à Lepante au moins, la Méditerranée orientale était relativement bien protégée, grâce à la supériorité navale acquise par les Ottomans.

Tout change dans les années 1580, quand la Méditerranée "sort de la grande histoire" pour entrer dans une chronique confuse, celle du corso quotidien. C'est l'âge de la "seconde fortune d'Alger", de l'avènement de la course à Tunis et de la piraterie "nordique"; c'est l'époque des Uscoques, de l'assaut de tous bords contre le pavillon de saint Marc;[10] et, pour l'empire ottoman, c'est le début des "ravages chrétiens dans le Levant". Aux galères des chevaliers de Malte s'ajoutent celles des chevaliers de Saint-Etienne; de toute part, sous toutes les bannières, on se rue au pillage. Même l'hiver n'apporte plus sa trêve

---

révérence pour l'Ordre, dont il exclut les activités corsaires de son étude. Nous avons nous-même en cours une recherche sur "Malte et la course chrétienne en Méditerranée du XVIe au XVIIIe siècle".

9. Cette étude est principalement fondée sur: 1°) les archives de l'Ordre de Malte conservées à La Valette, Paris, Venise et Rome; 2°) la correspondance politique et diplomatique (surtout française, vénitienne et espagnole) publiée ou inédite; 3°) les récits de voyageurs. Pour les fonds le plus souvent cités on utilisera les abréviations suivantes:

A.N.: Archives nationales à Paris

A.O.M.: Archives de l'Ordre de Malte à La Valette

A.O.S.C.J.: Archives des anciennes Cours supérieures de Justice à La Valette

A.S.V.: Archivio di Stato di Venezia

Simancas: Archivo general de Simancas.

10. Alberto Tenenti, *Venezia e i corsari, 1580-1615*, Bari 1961. Au passage, on aura reconnu quelques sous-titres du chapitre consacré à la course dans la *Méditerranée* de Fernand Braudel.

depuis que les Nordiques ont appris aux Méditerranéens à se servir, pour la course, des vaisseaux ronds de haut bord. C'est à ce moment, dans les années 1600-1620, que se situe probablement l'apogée absolu de l'insécurité maritime en Méditerranée. Du côté chrétien, qui seul nous intéresse ici, un récolement des sources aussi exhaustif que possible entre 1610 et 1620 permet de recenser —outre la dizaine de galères stéfanites et gérosolomitaines paraissant chaque été dans le Levant— une bonne trentaine de galions ou bertons corsaires sous bannière de Malte, de Toscane, de Naples ou de Sicile, séjournant pratiquement en permanence dans les eaux ottomanes. Ces chiffres peuvent paraître faibles; en fait, cela signifie une véritable saturation de l'espace maritime, dans un système de navigation fondé sur le grand cabotage, où les principales routes passent toutes par des points de reconnaissance obligés qui sont pour les corsaires autant de stations de guette.[11]

Après avoir un peu diminué d'intensité dans les années trente, le corso chrétien est relancé par la guerre de Candie au point de dépasser probablement le corso barbaresque. Au lendemain de la guerre, dans les années soixante-dix, non seulement on atteint des chiffres qui sont de l'ordre de la quarantaine de bâtiments arborant tous les pavillons possibles et imaginables (Malte et la Toscane, bien sûr; également: la Savoie, la Sicile, Majorque; et même Monaco, le Portugal, voire la lointaine Pologne), mais surtout on assiste au rassemblement de véritables escadres corsaires sous commandement unifié, en mesure de faire front aux galères ou aux "sultanes" de la Porte, et d'écumer la mer et ses rivages en toute impunité. Ce second temps fort prend fin vers 1680, sur l'intervention de la France que l'anarchie maritime en Levant gêne dans sa politique et son commerce avec les Turcs. Le nombre des corsaires (qui, sous quelque pavillon que ce soit, recrutaient surtout parmi les Français) diminue alors très rapidement et, à l'extrême fin du siècle, on n'en parle plus guère qu'au passé. En fait, le corso renaîtra à la faveur des guerres du début du XVIIIe siècle et, sous divers avatars, survivra jusqu'à la prise de Malte par Bonaparte, en 1798; mais ceci est une autre histoire.

11. A la lecture de certains récits de campagne, on se rend compte que les corsaires passent leur temps à se rencontrer sur les mêmes "croisières". *Cf.* par exemple *Mémoires et caravanes de J. B. de Luppé-Garanné*, publiées par le comte de Luppé, Paris 1856, récit de la "troisième caravane en l'année 1608" sur le petit galion de la Religion, pp. 89-102.

Pour essayer, maintenant, de préciser l'espace géographique de la course contre l'empire ottoman, on partira de la carte des prises mentionnées dans le registre de la Quarantaine de Malte,[12] entre 1655 et 1674. Ces dates, en quelques sortes imposées par la qualité du document, correspondent finalement assez bien au second temps fort du corso chrétien au XVIIe siècle.

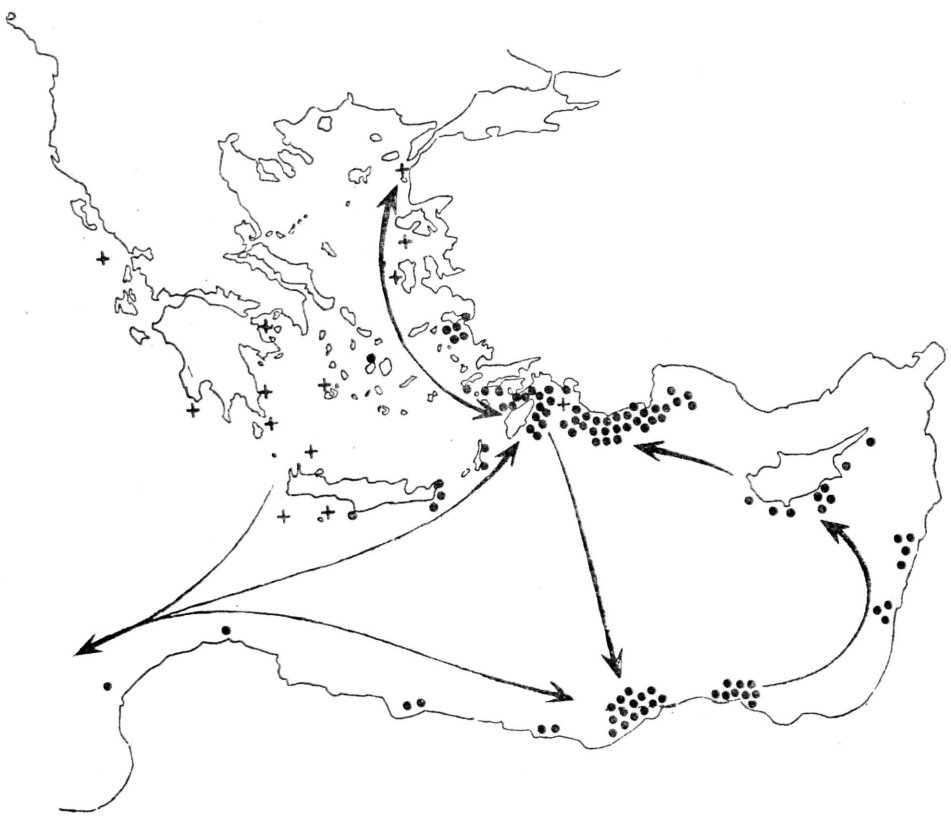
Disons tout de suite les limites de cette source. Il ne s'agit pas d'un "livre des prises", mais de l'enregistrement à des fins de contrôle sanitaire de tout navire en provenance du Levant ou de Barbarie, ou qui aurait "pratiqué en mer" avec des bâtiments ayant navigué dans ces régions. Or les galères de l'Ordre son généralement dispensées de ces formalités en sorte que leur activité serait totalement absente de cette carte si l'on n'avait disposé pour elles du vieux livre de Dal Pozzo.[12] D'autre part, si les corsaires "privés" sont, eux, effectivement assujettis à déclaration, nous n'appréhendons qu'une partie de leur butin: 1°) ce que ramène le corsaire à son retour et qui correspond généralement au produit de ses derniers pillages; 2°) ce qui est expédié sur l'île en cours de campagne, en principe uniquement les grosses prises, "amarinées à la grâce de Dieu", avec quelques matelots tirés de l'équipage corsaire. Tout le reste nous échappe: en particulier tout ce qui est consommé par les corsaires eux-mêmes (vivres, apparaux et munitions), tout ce qui est racheté sur place ou bradé sur les marchés locaux, tout ce qui est dissipé dans l'énorme fraude unanimement pratiquée aux dépens des armateurs et des droits du Prince. En définitive, une chose est sûre, ce qui apparaît ici —125 mentions de prise en 20 ans, à peine plus de 6 par an— c'est la seule partie émergée de l'iceberg; mais sans qu'on puisse dire dans quelle proportion. Autre limite du document: sur les 125 prises, 104 seulement sont localisables, 19 autres étant simplement dites "faite en Levant" et 2 "dans l'Archipel" sans plus de précision.

La carte met en évidence deux secteurs géographiques distincts, correspondant à deux zones d'activité différente et probablement, nous le verrons, à deux formes de sensibilité au risque corsaire: l'Archipel d'une part et cette mer sans nom qui, de la Crète et la Cyrénaïque,

12. A.O.M., 6526, *Registro degli arrivi di bastimenti posti in quarantena.* En outre, on a porté sur la carte la position géographique des prises faites par les galères de Malte entre 1655 et 1674, d'après Bartolomeo Dal Pozzo, *Historia della sacra Religione militare di San Giovanni gerosolomitano*, 2 vol., Vérone-Venise 1703-1715.

QUELQUES PRISES DU CORSO CHRÉTIEN DANS LES EAUX OTTOMANES
(1655-1674)

● Prise de corsaire chrétien d'après la Quarantaine de Malte
+ Prises des galères de Malte, d'après Bartolomeo Dal Pozzo



s'enfonce jusqu'aux rivages syro-palestiniens et que, par commodité, nous appelleront la mer du Levant. C'est dans cette mer que se situe l'essentiel des prises cartographiées (parce que cartographiables), jalonnant les deux principales routes du commerce ottoman en "mer Blanche".

La première vient du Maghreb oriental. C'est la moins fréquentée. Véhiculant surtout des hommes (esclaves pour la Porte ou pélerins pour la Mecque), elle bifurque à la hauteur de la Cyrénaïque, en direction de l'Archipel d'une part, de l'Egypte de l'autre. La seconde, de loin la plus importante, c'est la grande voie méridienne empruntée par la "caravane d'Alexandrie".

Dans le rituel des *relazioni* des bailes de Venise, s'il y a un thème obligé, c'est bien celui de l'excellence du site géographique de Constantinople, qui tire alternativement sa subsistance du nord et du sud, parce que "ses magasins de vivres sont les deux mers et les deux vents de tramontane et siroco" et "*quando ferma il mar Nero, spira il mar Bianco*".[13] Or, si la mer Noire était hors d'atteinte des corsaires *ponentini* (sinon des Cosaques dont les raids maritimes sont souvent comparés à ceux des Uscoques par les bailes de Venise), la route d'Alexandrie en revanche était particulièrement exposée. Deux fois par an en général, les navires de la caravane quittaient Constantinople, chargés de bois de la mer Noire et de "comptant" en espèces pour acheter les marchandises du Delta (riz, lin, sucre) et celles qui transitaient de la mer Rouge et de l'Océan Indien (épices et café). En mer Egée, la route suivait toujours la côte d'Anatolie; entre Rhodes et l'Egypte en revanche, l'itinéraire était souvent différent à l'aller et au retour: à l'aller, la caravane joignait le Delta "à golfe lancé" (en droiture) en profitant des "étésiens" (le fameux *meltem*); au retour, elle suivait généralement la côte syro-palestinienne pour rejoindre, via Chypre, l'itinéraire aller à la hauteur de Khelidonia ou des Sept-Caps, points de reconnaissance obligés de la navigation dans ces mers.

Les corsaires attaquaient la caravane de préférence à son retour, quand elle était richement chargée. Ou bien ils la guettaient sur "les croisières d'Alexandrie", au départ d'Egypte, dans les eaux blanchâtres que le Nil charrie à plusieurs milles de la côte (23 mentions de prise,

13. Barozzi et Berchet, *Relazioni degli ambasciatori e baili veneti a Costantinopoli*, 2 tomes en un volume, Venise 1873, Relation du baile Giacomo Querini (1676), II, p. 166

presque le cinquième du total); ou ils l'attendaient dans les mers de Rhodes et de Caramanie (qui en concentrent le double: 46 mentions sur 122); ou encore ils la surprenaient en chemin, soit au large de Chypre (9 mentions), avec l'avantage supplémentaire d'être également sur la route des échelles de Syrie, ce qui leur permettait de pratiquer (aux dépens du pavillon de saint Marc notamment) un droit de visite plus ou moins reconnu par "l'usance de la mer", avec saisie des marchandises "infidèles ou de contrebande"; soit au large du Mont Carmel (7 mentions) où, si l'on avait manqué la caravane, s'offrait toujours la ressource de quelque coup de main sur les côtes de Terre Sainte, "car les corsaires chrétiens... plutôt que de retourner vides, descendent à terre et enlèvent ce qu'ils trouvent de gens, dont ils font après de bons deniers, mettant à rançon ceux qui ont de quoi, et vendant les autres".[14] A ce témoignage de l'ambassadeur Savary de Brèves qui a navigué dans ces parages en 1605, répond presque mot pour mot celui de l'anglais Roberts, embarqué de force sur un corsaire en 1692: "La côte de Syrie est l'endroit où ils attrappent le plus avec leurs felouques... Ils descendent à terre, se mettent en embuscade, puis vont négocier la rançon de leurs captifs en faisant bannière blanche à Tripoli, Jaffa, Saint-Jean-d'Acre, Seyde ou Beyrouth".[15]

Au regard de cette mer du Levant si riche en mentions de prise de tout ordre —bateaux, hommes ou marchandises—, l'Archipel paraît quasi indemne: une dizaine de mentions seulement, et encore presque uniquement concentrées dans le quart sud-est de l'Egée, où le "bougas de Samos" et les îlots du Dodécanèse étaient un des autres lieux de guette de la caravane d'Alexandrie. Cette lacune, en fait, est une apparence qui tient d'abord aux dates retenues pour cette carte (par le hasard des sources, rappelons-le). En ces années qui correspondent *grosso modo* à la guerre de Candie, l'Archipel est un champ de bataille de la guerre d'escadres entre Ottomans et Vénitiens, ce qui favorise la navigation des neutres, retire aux corsaires autant de proies potentielles

14. Jacques Savary de Brèves, *Relation des voyages de Monsieur de Brèves tant en Grèce, Terre Sainte et Ægypte qu'aux royaumes de Tunis et Alger*, Paris 1628, p. 67.

15. A. Roberts, *Adventures among the corsairs of the Levant. His account of their way of living. Description of the Archipelago*, Londres 1694, cité d'après la traduction française publiée à la suite des *Voyages de Dampier*, Amsterdam 1712, V, pp. 305-363, sous le titre "Voyage du Levant par M. Robert avec un détail du mauvais traitement qu'il reçut des corsaires et de leur vie infâme" (*cf.* p. 315).

et les incite à hanter prioritairement d'autres eaux. Quant aux butins parfois très importants en hommes et en navires faits à la suite de certaines rencontres navales, par exemple aux Dardanelles en 1656, ils ressortissent plutôt d'une guerre régulière entre Etats que du corso, encore qu'on puisse peut-être porter au compte de celui-ci certaines prises opérées par les galères de Malte ou du Grand-Duc, auxiliaires de la Sérénissime, mais plus avides de dépouilles, aux dires des Vénitiens, que soucieuses de bien public et d'efficacité militaire.[16] De toute façon, nous avons déjà dit l'impossibilité de les cartographier à partir des registres de la Quarantaine.

Situation conjoncturelle donc, mais aussi phénomène structurel. L'Archipel, même lorsqu'il est très fréquenté des corsaires "privés" (et il l'est de plus en plus vers la fin de la guerre de Candie et au lendemain de celle-ci), est avant tout le domaine des petits profits, nombreux, divers, mais qui ne laissent généralement pas de traces.

Il y a d'abord le très ample recours au "rachat immédiat", également pratiqué dans la mer du Levant, certes, mais qui trouve dans l'Archipel ses conditions les plus propices grâce à la présence d'un intermédiaire grec qui sert à la fois de truchement, de caution, et de bailleur de fonds. Le capitan Alonso Contreras, qui courut longtemps l'Archipel au service de la Religion de Malte pour "prendre langue" sur les mouvements de la flotte ottomane, en donne plusieurs exemples dans ses souvenirs et notamment de quelle façon, en 1602, il rançonna à Athènes un Turc pris à Seripho, contre 2000 sequins aussitôt partagés avec son équipage: "C'est pour cela, ajoute-t-il, que j'étais aimé de mes gens, car je n'attendais pas d'être à Malte pour faire les parts."[17] De cette pratique attestée tout au long du siècle, on mesurera mieux l'ampleur par ce témoignage de l'anglais Roberts en 1692: "Quant aux esclaves, les capitaines ne rendent jamais compte de ceux qui peuvent se racheter, et dont le nombre va bien tous les ans à 50 ou 60".[18] Rançon des gens donc, mais aussi rançons des navires. Lorsqu'on arraisonnait un caramussal chargé de bois pour Alexandrie, on savait bien qu'il

16. Nombreuses récriminations à ce sujet dans les relations des Provéditeurs généraux, dans la correspondance avec l'ambassadeur vénitien auprès du Saint-Siège et dans celle de la Curie avec l'inquisiteur apostolique à Malte.

17. Alonso de Contreras, *Les aventures du capitan Alonso de Contreras (1582-1633)* publiées par Jacques Boulenger, Paris 1933, p. 60. *Cf.* aussi pp. 46-49 et 72-73.

18. A. Roberts, *op.cit.*, p. 317.

devait y avoir, quelque part à bord, des espèces destinées à l'achat des "retours" du Delta. Le patron grec, d'abord menacé puis "quelque peu tourmenté", finissait généralement par révéler la cachette et "avouer spontanément" que c'était "de l'argent d'infidèles", aussitôt déclaré de bonne prise. En échange d'une bonne volonté si manifeste, on le laissait filer avec son bateau et son chargement. En revanche, s'il avait fait preuve de "quelque opiniâtreté à ne vouloir parler" il pouvait être préférable de le relâcher en convenant d'un forfait avec lui, ou ses armateurs (souvent d'ailleurs par l'intermédiaire des consuls occidentaux dans les îles), plutôt que de s'embarrasser d'une prise difficilement négociable. Rares sont évidemment les opérations de cette nature qui ont laissé des traces dans des papiers de bord, et à plus forte raison dans les déclarations aux officiers de la Quarantaine. Il en est de même pour tous ces petits bâtiments grecs —caïcs, *sakhtouri*, sacolèves, saïques, sambequins[19]— cabotant d'une île à l'autre chargés de grains ou d'huile, dont les corsaires, pour rafraîchir leur cambuse, n'hésitaient guère à confisquer tout ou partie de la cargaison, sans que servît à grand chose l'imposante collection des passeports et saufs-conduits dont, orthodoxes ou catholiques, sujets de la Porte ou de la Sérénissime, les patrons avaient toujours soin de se munir.

Encore ces déprédations apparaissent-elles quelque fois au travers d'une procédure, quand les victimes ont eu la bonne idée (pour l'historien) de se plaindre à Malte ou à Livourne, ou, avec un peu plus de chance d'être entendus, à Rome, à Venise ou auprès d'un consul de France.[20] Mais comment cerner plus précisément certaines formes de prélèvement parasitaire qu'on pressent au travers de quelques témoignages? Le baile Querini, par exemple, nous montre les insulaires des Cyclades obligés "*con le minaccie e con la forza dell'armi*" à livrer du biscuit ou des bestiaux "sans jamais d'autre paiement qu'une promesse

19. Sur la nomenclature nautique en Méditerranée orientale, voir A. I. Tzamantzis,"Ships, Ports, and Sailors", *The Greek merchant marine, 1453-1850*, National Bank of Grece, 1972, pp. 100-103; Robert Mantran, "Droits d'entrée sur les navires à Istanbul au milieu du XVIIe siècle (Rüsumat-i-*Ihtisabiye*)", *Turcica* V (1975) 95-98; et Svat Soucek "Certain types of ships in Ottoman Turkish terminology", *Turcica* VII (1975) 233-249.

20. Nombreux exemples dans A.O.S.C.J., *Tribunal Armamentorum, Acta originalia*; dans les Archives du Grand Prieuré de Malte à Venise, section III, *Armamento, squadra, corsari, commercio, busta* 38; dans A.N., série M, n° 997, etc.

de remboursement à Malte", fort problématique assurément.[21] Au mieux, les corsaires payaient en fixant un prix à leur guise. "Les Grecs n'oseraient refuser quand bien même il ne leur resterait pas de pain pour eux-mêmes" nous dit Roberts, qui donne également des exemples de prélèvement en travail, véritables corvées imposées par les corsaires quand ils avaient besoin d'hommes "pour la manoeuvre de leurs vaisseaux ou pour les mettre à la carène".[22] Mais le *nec plus ultra* du parasitisme corsaire est encore le "rachat préventif" tel qu'il nous est rapporté par Spon dans ses Voyages: "Pour mettre les Grecs en sûreté, le consul français d'Athènes les a fait accommoder avec Crevillier, le principal de ces coureurs de l'Archipel, à qui ils donnent tous les ans deux cent cinquante mesures de froment pour ne les point inquiéter".[23] Cette sorte de racket, permettant d'économiser l'acte même de capture, avec ses frais, ses fatigues, ses risques, pouvait prendre des formes plus insidieuses. Quand le fameux Romegas allait en Grèce, raconte Brantôme, "et que ses gens prenaient terre pour aucuns rafraichissements, et bois et eau, vous eussiez vu les bonnes gens et femmes de village lui porter des poulets, des fromages, des laitages, des oeufs, des fruits, bref, de ce qu'ils avaient de leurs petites ménageries et commodités, seulement pour le voir; et l'ayant vu, s'en retournaient en grand'admiration, joie et contentement".[24] On s'en voudrait de mettre en doute la bonne foi du sieur de Bourdeilles. Mais, sensible au merveilleux épique, le conteur s'en est laissé conter. On peut imaginer ce qu'aurait été la réaction de ce "très-grand capitaine et grand ennemi des Turcs", si les Grecs lui avaient refusé le modeste témoignage de leur admiration. Contreras, également, s'est vu gratifier de ces cadeaux spontanés qu'il attribue, dans la très grande estime où il se tient, à sa popularité auprès des insulaires, alors qu'il n'hésite pas, à plusieurs reprises, à détailler avec une candide inconscience de quelle manière il savait "donner la question" à un Grec, "et non de main morte".[25]

21. Lettre de Giacomo Querini, 15 octobre 1671, A.S.V., Bailo a Costantinopoli, *filza* 156, f° 21.

22. A. Roberts, *op.cit.*, pp. 314-315.

23. Jacques Spon, *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grèce et du Levant fait aux années 1675-1676*, Lyon 1678, II, p. 287.

24. Brantome, "Grands capitaines français", *Oeuvres complètes de Pierre de Bourdeille, seigneur de Brantome*, publiées par L. Lalanne, V, Paris 1869, p. 235.

25. A. de Contreras, *op.cit.*, pp. 45, 51-59 et 71.

Quoiqu'il n'y paraisse pas sur la carte des prises, l'Archipel est donc finalement autant couru et pillé que la mer du Levant, mais celle-ci est plutôt le lieu de la chasse à l'homme et des grosses prises maritimes aux dépens des musulmans, alors que celui-là est le domaine d'un petit brigandage permanent, d'une sorte de parasitisme diffus dont les Grecs (surtout orthodoxes, mais parfois même latins) font autant les frais que les Turcs. Entre ces deux espaces du corso, le calendrier établit d'ailleurs une liaison structurelle: de décembre à mars, on hiverne dans les Cyclades puis, au printemps, on gagne les eaux du Dodécanèse et l'on croise tout l'été entre Chypre, la Terre Sainte et le Delta, avant de regagner l'Archipel en automne.[26]

***

L'ensemble des dommages causés à l'empire ottoman par le corso chrétien est impossible à mesurer exactement à partir des seules sources occidentales, même au prix d'un patient labeur de rassemblement dans les fonds d'archives les plus divers. Tout ce qu'on peut espérer, si rien ne vient éclairer le problème du côté des orientalistes, c'est de s'en faire une idée grossière.

Souvent, la course, c'est d'abord une chasse à l'esclave. Peut-on en évaluer l'étendue et apprécier les éventuelles conséquences démographiques à partir de quelques exemples qui donneront une idée des chiffres à différentes époques?

Le 24 avril 1597, les quatre galères gérosolomitaines du chevalier de Saint-Aubin prennent la route du Levant avec instruction de faire "*qualche buon butino a danno d'infedeli*".[27] Elles rentrent à Malte six semaines plus tard, ayant pris ou détruit 13 bâtiments turcs, et ramènent 283 captifs, dont le cadi de Baffa qui nous a laissé ces chiffres et qui obtiendra sa liberté deux ans plus tard contre une rançon de 500 sequins.[28] Campagne particulièrement heureuse certes (du point de vue

26. A. Roberts, *op.cit.*, pp. 314-315. *Cf.* également Guilleragues, *Correspondance*, édition, introduction et notes par F. Delofre et J. Rougeot, 2 vol., Paris-Genève 1976, I, p. 233.

27. A.O.M., 450, *Libri bullarum*, f° 252 v.

28. W. Schmucker, "Die Maltesischen Gefangenschaftserinnerungen eines türkischen Kadi von 1599", *Archivum ottomanicum* II (1970) 191-251. *Cf.* notamment p. 205.

des corsaires s'entend), mais pas exceptionnelle. D'un registre des prises stéfanites "*di maggiore importanza*",[29] on retiendra que, pour les années 1610-1617 (qui seules donnent lieu à des renseignements suivis), les galères toscanes ont paru six fois en Levant et que leur butin se chiffre à 1114 captifs, tant à terre (3 villages attaqués), que sur une cinquantaine de bateaux grecs ou turcs, arraisonnés, pris ou coulés (dont, soit dit en passant, seulement 5 bâtiments de guerre: le reste n'est que saïques, caramusals, barquettes, etc.). En somme une moyenne de 200 captifs par an. Si l'on accepte le même chiffre moyen pour les galères gérosolomitaines, si l'on ajoute les prises des trois galions du Grand-Duc (par exemple 600 esclaves faits par Beauregard en 1608, 150 en 1609-1610[30]), celles aussi des deux galions de l'Ordre de Malte (par exemple une centaine de captifs lors de la campagne 1607 du "petit galion" de la Religion, 80 l'année suivante[31]), enfin celles des 20 à 25 corsaires "privés", de tous pavillons, qui fréquentent les eaux ottomanes à l'époque, on dépasse sans peine le millier de captifs par an, et cela sans compter les raids plus occasionnels des galères du roi catholique.[32] Voilà qui fixe à peu près le niveau du butin humain fait en Levant dans les années fastes du début du siècle.

Qu'en est-il pour le second temps fort du corso, correspondant grossièrement au troisième quart du siècle? Les registres de la Quarantaine de Malte déjà utilisés pour la géographie des prises permettent de repérer l'arrivée de 4538 esclaves entre 1655 et 1674, dont 2497 viennent du Levant sur les navires corsaires, soit en moyenne 125 par an (cf.

TABLEAU I

Esclaves passés en quarantaine de Malte (1655-1674)

pris par	en Levant	en Barbarie	total
corsaires maltais	1940	736	2676
autres corsaires	557	35	592
total	2497	771	3268
galères de Malte	?	?	1141
autres marines	?	?	129
total			4538

29. Publié dans G. Guarnieri, *op.cit.*, pp. 457-468.

30. Cf. les relations publiées dans G. Guarnieri, *op.cit.*, pp. 307-312 et 323-327.

31. B. dal Pozzo, *op.cit.*, I, pp. 522 et 539, et Luppé-Garané, *op.cit.*, pp. 89-102.

32. Par exemple, butin des galères de Sicile en 18 mois d'activité, de 1612 à

tableau I). En fait, il faut leur ajouter l'essentiel des 1141 captifs débarqués par les galères de l'Ordre, dont les activités ces années-là se sont surtout poursuivies dans les eaux ottomanes; et encore ce chiffre ne représente-t-il pas la totalité du butin humain de la Religion, car bon nombre de Turcs, immédiatement mis à la rame pour boucher les trous de la chiourme, échappent à notre source. Par conséquent c'est autour de 200/250 captifs par an qu'il faudrait évaluer le butin humain dans les eaux ottomanes, à partir de notre observatoire maltais: chiffres sans doute inférieurs (en ce qui le concerne) à ceux du début du siècle; mais n'oublions pas que si Malte est la capitale du corso chrétien,[33] il y a d'autres marchés de l'homme en Méditerranée: Messine, Naples, Livourne, Gênes, etc.[34] — ou d'ailleurs beaucoup de corsaires maltais faisaient livrer leurs esclaves pour frauder les droits d'amirauté du Grand Maître.

Ces quelques indications montrent qu'il ne sera sans doute jamais possible de faire un bilan exact des pertes humaines subies par l'empire ottoman du fait du corso chrétien; d'autant qu'il faudrait affecter le chiffre des captifs d'un coefficient multiplicateur intégrant le chiffre des tués à l'occasion de ces captures. Cependant, une chose est sûre, il ne s'agit pas de chiffres énormes. Sans doute inférieurs à ceux des prises barbaresques aux dépens des Occidentaux, ils sont, en tout cas, hors de proportion avec les pertes que pouvait subir l'empire ottoman du fait des guerres, des révoltes, des famines et des pestes. Ce n'est donc pas sur le plan démographique qu'il faut chercher l'impact réel du corso. Pas plus que la course barbaresque, la course chrétienne ne saurait être tenue pour responsable du repli démographique méditerranéen au XVIIe siècle, même s'il faut lui imputer une certaine désertification des littoraux les plus exposés, sur laquelle nous reviendrons plus loin.

Plus sérieuses en revanche apparaissent les conséquences économi-

---

1613: 3 vaisseaux ronds, 7 galères, 7 galiotes ou brigantins, 1100 esclaves (Simancas, Estado, 1166, n° 66). Mais ce bilan envoyé par le duc d'Ossuna ne fait pas la distinction entre les prises faites en Levant et celles en Barbarie.

33. Jean Mathiex, "Trafic et prix de l'homme en Méditerranée", *Annales E.S.C.* (1954) 157-167 (qui exagère sans doute beaucoup le nombre des esclaves à Malte; à ce sujet, la publication de la thèse de G. Wettinger, *Some aspects of slavery in Malta, 1530 to 1800*, University of London, 1971, serait très précieuse).

34. *Cf.* Salvatore Bono, "Schiavi musulmani sulle galere e nei bagni d'Italia dal XVI al XIX secolo", communication au 17ème Colloque international d'Histoire maritime (Naples 1980), *Le genti del mare Mediterraneo*, Naples 1981, pp. 837-875.

ques et financières, d'autant que, par le biais des rançons, une partie des pertes humaines se soldait en définitive par des sorties de numéraire.

Quelques exemples, là encore, feront sentir à quel niveau on doit situer le phénomène. En 1605, les galères de Malte et de Toscane enlèvent un galion et plusieurs caramussals de la caravane d'Alexandrie. "La prise va à plus de deux millions d'or", rapporte l'ambassadeur de France[35] (il faut entendre évidemment deux millions d'écus, soit un butin de l'ordre de 6 tonnes d'or ou 75 tonnes d'argent, ce qui représente le tiers des arrivées annuelles de métaux précieux à Séville à la même époque). Le chiffre paraît gros? Il revient pourtant trois ans plus tard, sous la même plume, à propos de "deux galions et cinq ou six grands caramussals" pris par les galions du Grand-Duc et "chargés de telles richesses que tout le monde à Constantinople est en deuil pour y être beaucoup de gens intéressés".[36] Notre diplomate aurait-il le million facile dans ses appréciations? Apparemment pas: le chef de l'escadre, dans une relation faite au lendemain même de l'événement rapporte que, "d'après les Turcs eux-mêmes, le butin monterait à un million de ducats" sans compter les 600 esclaves;[37] à 100 ducats, prix moyen minimum sur le marché, et compte tenu des "esclaves de rachat" qui peuvent rapporter beaucoup plus, on n'est pas loin de l'estimation proposée par l'ambassadeur.[38] Même s'il s'agit là de prises exceptionnelles, on peut tenir pour vraisemblable qu'en ces années-là, les butins se chiffrent, sinon toujours par millions, du moins par centaines de milliers. Le capitan Contreras, qui fit ses débuts en 1600, comme "soldat à 3 écus de paye" sur l'un des galions armés au compte du vice-roi de Sicile, rapporta de sa première campagne 300 écus de grappillage person-

35. Jean de Gontaut-Biron, *Ambassade en Turquie... 1605 à 1610*, II, *Correspondance diplomatique et documents inédits*, publiés par le comte Theodore de Gontaut-Biron, Paris 1889, p. 16.

36. *Ibidem*, pp. 245 et 249.

37. G. Guarnieri, *op.cit.*, p. 312.

38. Pour le prix de l'homme sur le marché, outre J. Mathiex et S. Bono déjà cités, voir Maurice Aymard, "Chiourmes et galères dans la Méditerranée au XVIe siècle", *Histoire économique et sociale du monde méditerranéen 1450-1650. Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Toulouse 1973, pp. 58-59. Quant aux esclaves de rachat, leur valeur était évidemment cas d'espèce. D'après le témoignage du cadi de Baffa, esclave à Malte de 1597 à 1599, 500 ducats étaient une norme courante pour un petit notable (*cf.* W. Schmucker, *op.cit.*, pp. 225, 227, 232 etc.); mais, d'un personnage plus important, on pouvait tirer quelques milliers d'écus.

nel, plus, pour sa part, "un chapeau plein jusqu'aux ailes de doubles réaux", ce qui impliquerait, pour les deux galions, un butin de l'ordre de 500 000 écus.[39] Il est vrai qu'ils avaient fait en Levant "d'incroyables voleries sur mer et sur terre, tant était chanceux ce vice-roi" et que, plus avant dans le siècle, de tels butins semblent moins fréquents (efficacité des mesures de protection ou reflet, plutôt, d'une crise interne du monde ottoman?). Cependant, en 1673 encore, lorsque 4 "sultanes" de la caravane sont enlevées par les galères gérosolomitaines unies à une vingtaine de corsaires maltais ou toscans, le dommage est estimé par le baile Querini à 500 000 réaux, sans compter 600 captifs, dont un certain nombre de riches notables, et, quinze jours plus tard, il nous apprend la capture d'un cinquième vaisseau qui conduisait "100 000 réaux de comptant et toute la provision de sucre, épiceries et sorbets du Grand Seigneur".[40] Voilà donc encore un butin de l'ordre de 15 à 20 tonnes d'argent.

L'importance de ces prises s'explique par le fait que l'Egypte était une des provinces les plus riches et sans doute la plus exploitée fiscalement de l'empire. En 1607, le baile Ottavio Bon estimait que la Porte en tirait un revenu net en espèces de 600 000 sultanins, nom que les Latins donnaient au "cherif" (*şerefi*) ou sequin ottoman.[41] Ce chiffre est ensuite souvent repris chez les voyageurs occidentaux: par exemple George Sandys (1611), Henry Blunt (1634), Ellis Veryard (1678), etc.[42] Dans le budget de 1630/1631 publié par Robert Mantran, "l'envoi d'Egypte" se monte à plus de 55 millions d'aspres, soit environ 465 000 *şerefi*, et représente à lui seul plus de 20% du total des ressources atten-

---

39. A. de Contreras, *op.cit.*, p. 14. On peut recouper ses dires avec les nombreux papiers sur la course hispano-sicilienne au temps du duc de Maqueda conservés à Simancas, dans Estado, 1159, 1170, 1185, etc.

40. Lettres du 22 juillet et du 11 août 1673. A.S.V., Bailo a Costantinopoli, *filza* 157, ff° 164 et 217.

41. "Massime essenziali dell'impero ottomano", Barozzi et Berchet, *op.cit.*, I, p. 118. Johann Wild, son contemporain, donne le chiffre de 800 000 ducats (*op.cit.*, p. 104).

42. George Sandys, *Sandy's Travels containing... a description of Constantinople... of Grece... of Aegypt, of Holy-Land...*, Londres 1673 (1ère édition en 1615), p. 84; Henry Blunt, *A voyage into the Levant... with particular observations concerning the modern condition of the Turks and other people under that Empire*, Londres 1636, p. 54; Ellis Veryard, *An Account of diverse choice remarks... As also a Voyage to the Levant...*, Londres 1701, p. 309.

dues dans l'année (encore croit-on comprendre qu'une bonne part des autres revenus comporte des arriérés de deux ou trois ans, ce qui majore la part réelle de l'Egypte).[43] Par conséquent, la caravane d'Alexandrie, c'était un peu pour la Porte comme la *carrera de las Indias* pour le Roi Catholique et, toutes proportions gardées, le corso chrétien était en quelque sorte sa flibuste.

Outre ce numéraire, le Sérail recevait une part du tribut en nature, que Sandys en 1611 évalue à 400 000 sultanins sur un total d'un million. S'il était à la rigueur possible de transporter les espèces par voie de terre, ce qui s'est fait quelquefois malgré une insécurité presque aussi grande à cause de la turbulence des tribus bédouines, c'était en revanche une entreprise impossible concernant la foule des pélerins, de tout âge et des deux sexes, en route pour la Mecque, et plus encore pour des marchandises relativement pondéreuses. On aura d'ailleurs une idée concrète du volume et de la valeur des cargaisons grâce à une prise-type au milieu du siècle (Tableau II).

L'Egypte était une source d'approvisionnement en produits hautement appréciés de l'empire ottoman. De là venaient un certain nombre de produits stratégiques (poudre, salpêtre, cuivre), des matières premières comme le lin; de là surtout le riz, et l'on sait depuis Pietro della Valle que "l'on n'appelle point manger à la turque s'il n'y a du riz";[44] de là également le sucre, nécessaire à la préparation des sorbets, si appréciés du Proche-Orient; le café, nouveau venu de sa sociabilité; les épices, rois très anciens de sa cuisine; les parfums, le henné qu'on réclame au harem; les drogues, indispensables à toute apothicairerie. En d'autres termes, s'il est sans doute abusif, comme le fait la rhétorique du temps, de qualifier l'Egypte de "grenier du monde" ou de "mamelle nourricière" sans laquelle Constantinople "ne pourrait subsister, même un seul jour", il est sûr qu'elle constitue le marché d'approvisionnement de tout ce qui est le plus apprécié "du Sérail et du peuple". Si on coupe la route d'Alexandrie, on ne réduit sans doute pas Istanbul "à une étrange famine", comme l'affirmait d'Arvieux,[45] mais on atteint les Stambouliotes dans leur vie quotidienne et l'on "incommode cette

43. R. Mantran, *Istanbul...*, *op.cit.*, p. 280.

44. Pietro della Valle, *Les fameux voyages de Pietro della Valle gentilhomme romain...*, 4 vol., Paris 1653, I, p. 89.

45. Louis d'Arvieux, "Mémoire au Roi, du 24 septembre 1672", publié dans les *Mémoires du Chevalier d'Arvieux*, 5 vol., Paris 1735, V, p. 20.

TABLEAU II

Butin fait sur un galion d'Alexandrie
pris par deux corsaires de Malte en avril 1660

			valeur en écus de Malte
Le galion			5 550
Les esclaves			
le raïs			750
10 esclaves de rachat, dont 2 Juifs			6 000
30 Turcs et Maures			3 720
			10 470
La cargaison	salmes	cantares	
riz	832		9 800
lentilles	117		1 870
vermicelle		12	50
sucre en pains		179,6	8 880
cassonnade		9,2	180
café		100,6	5 030
dattes		10	40
épices		6,5	325
séné		5,5	55
encens		14	140
momie		6	130
gomme		9	180
lin noir		16	230
lin manouf		31,5	450
lin forficet		226,5	3 450
lin fieume		1 360	24 480
lin filé		1,4	60
coton filé		6	230
coton en laine		5,5	90
plumes d'autruche		22,6	1 300
250 toyoles (ceintures)			250
400 fotie (fichus)			800
divers		3	100
	949 (≃ 200 t)	2 005,4 (≃ 159 t)	58 120
Total	≃ 360 t		74 140

(soit environ 166 800 livres tournois ou 55 600 piastres de 8)

Sources: Archives des anciennes Cours de Justice, à Malte, Tribunal Armamentorum, *Registro delle prese 1659-1660*, ff° 6-7, 6 juillet 1660. On a compté le cantare à 79,2 kg, la salme rase (riz) à 2,56 hl, la salme comble (légumes) à 2,98 hl et considéré que l'hectolitre rendait 81 kg pour le riz et 79 pour les lentilles.

grande ville de toute chose".[46] "Quand c'est cher au Caire, fait remarquer Wild en 1611, ce l'est encore davantage à Constantinople; c'est ce qui arrive quand des chrétiens capturent des navires en mer".[47] En juillet 1673, à la suite de la déroute de la caravane par les Maltais, le baile Querini prophétise dans les jours à venir une "hausse brutale de tous les comestibles".[48] Son successeur, Zuanne Morosini, fait la même remarque à plusieurs reprises, soulignant "l'amertume du peuple" qui devra restreindre son "alimentation ordinaire".[49] Dix ans plus tard, la simple apparition de quelques corsaires sous bannière portugaise provoque une telle alarme, selon l'ambassadeur de France, que cela "a déjà fait enchérir le riz et le café".[50] Mais, comme le suggère Querini en 1673, ce "*grandissimo incommodo*" provoqué par le corso des *Ponentini* ne pourrait déboucher sur une véritable disette qu'en cas de conjonction durable avec les incursions des cosaques de mer Noire: alors "*havendi li due mare serrati, bisognera provar carestia nell'abbondanza del mondo*".[51]

Dans l'Archipel, où l'activité corsaire avait des modalités très différentes, ses effets sont plus complexes et plus difficiles à apprécier.[52] Certains voyageurs, au vu de littoraux déserts, d'îles souvent plus riches de gibier que de cultures, ont accusé la course de dépopulation: "Cette côte, nous dit l'un d'eux à propos de l'Attique, a été tellement insultée par des descentes de corsaires chrétiens, surtout depuis la guerre de Candie, que toutes les habitations sont, à présent du moins, à une grande lieue de la mer".[53] En 1673, le baile Querini prédit la désertion

46. J. de Gontaut-Biron, *op.cit.*, p. 16.

47. J. Wild, *op.cit.*, p. 94.

48. A.S.V., Bailo a Costantinopoli, *filza* 157, f° 166.

49. *Ibidem*, *filza* 159, f° 359 (lettre du 21 juillet 1677) et *filza* 160, ff° 363 et 373 (lettres des 18 juin et 3 juillet 1679).

50. Guilleragues, *op.cit.*, II, p. 839.

51. Lettre du 22 juillet 1673, A.S.V., Bailo a Costantinopoli, *filza* 157, f° 164.

52. Voir D. A. Zakythinos, "La course et la piraterie dans les eaux grecques au temps de la domination turque", *L'Hellenisme contemporain* (1939) 1-40; M. Fontenay et A. Tenenti, *op.cit.*, pp. 93-94; et, dans Joseph Pitton de Tournefort, *Voyage d'un botaniste*, 2 vol., collection FM/Découverte, Paris 1982, l'excellente introduction de Stéphane Yerasimos, dont nous avons eu connaissance en cours de rédaction.

53. Guillet de la Guilletière, *Athènes ancienne et nouvelle et l'estat présent de l'empire des Turcs...*, Paris 1675, p. 107. *Cf.* également pp. 109 et 130.

des Cyclades à brève échéance, car la Porte pour protéger les insulaires "ne pourra faire autrement que les autoriser à quitter leurs demeures, en leur assignant de nouveaux territoires en Anatolie".[54] En fait, le Vénitien se laisse surtout aller à sa rancoeur contre les *Ponentini;* quant aux voyageurs occidentaux, ils ont bien souvent le regard faussé par des images livresques de la Grèce antique. Si crise démographique il y a eu, elle se place bien avant, au XVIe siècle, au lendemain des campagnes du redoutable Hayreddin Barberousse (1537-1538). Ensuite, la *pax ottomanica* dont Belon du Mans, dès 1547, a pu vérifier les effets bénéfiques, et surtout la politique de repeuplement menée par la Porte à partir de 1566 ont permis un redressement qui a pris, au XVIIe siècle, les allures d'une véritable croissance. En tout cas, vers 1680-1700, tous les chiffres qu'on peut glaner ici ou là, chez les voyageurs, les visiteurs apostoliques, ou les fonctionnaires vénitiens, sont toujours deux à trois fois supérieurs au moins à ceux que l'on connaît pour la fin du XVe siècle.[55]

S'il n'y a pas eu saignée démographique du fait du corso, la misère des populations, en revanche, est évidente. A Salamine, il n'y a que "deux cents malheureuses cabanes" en 1669, et "la désolation est peinte sur le visage" des habitants, qui courent se réfugier dans des grottes au moindre signe d'un vaisseau corsaire.[56] A Eleusis, en 1675, on "plie bagage dès que plusieurs chiens se mettent à aboyer".[57] A Nicarie, aux dires de l'évêque, il n'y a aucun mobilier dans les maisons et toutes les provisions sont cachées dans des caves, sous la terre, même le vin qu'il faut soutirer par un roseau.[58] A Andros, qui garde, trente ans plus tard, le cuisant souvenir du pillage opéré en 1676 par le corsaire Crevelier, "on a presque perdu coutume de bâtir des maisons ordinaires": les habitants demeurent dans de hautes tours où l'on garde des armes et des provisions et où, le soir, "on tire l'échelle derrière soi".[59]

54. Lettre du 11 août 1673. A.S.V. Bailo a Costantinopoli, *filza* 157, f° 216.

55. Apostolos E. Vacalopoulos. *The Greek Nation 1453-1669. The cultural and economic background of modern Greek Society*, New-Brunswick 1976, pp. 70-99.

56. Guillet de la Guilletière, *op.cit.*, p. 113.

57. J. Spon, *op.cit.*, II, p. 281.

58. Joseph Georgirenes, *A description of the present state of Samos, Nicaria, Patmos and Mount Athos*, Londres 1678, p. 62.

59. Paul Lucas, *Voyage... fait par ordre du Roi dans la Grèce, l'Asie Mineure, la Macédoine et l'Afrique*, 2 vol., Paris 1712, I, pp. 289-290.

Ce climat d'insécurité a profondément influencé le mode de vie des habitants de l'Archipel. Il a fallu s'adapter, composer; d'où une sorte d'économie de survie, réduisant au strict minimum les activités productives vulnérables, évitant, dans l'incertitude du lendemain, tout investissement à long terme. Des insulaires ont pu, localement, tirer profit de "retombées" du corso. Certaines îles sont devenues des marchés animés où les corsaires bradaient une partie de leur butin et dépensaient leur gain à se ravitailler ou à se distraire: peut-être Stampale, parfois Mykonos, à coup sûr Nio, que les Turcs appelaient "la petite Malte".[60] A Milo, la plus fréquentée de ces escales, "on y est plus riche, constate Roberts, et il y a plus de trafic qu'ailleurs, parce que les corsaires y vont vendre leurs prises; de là vient que les gens y sont mieux habillés et plus à la mode".[61] La plupart des maisons sont couvertes de tuiles, "ce qui ne se trouve partout ailleurs".[62] Mais il s'agit là d'une prospérité factice, donc fragile, payée de la rupture des équilibres traditionnels et du dérèglement des moeurs. A Milo, tous les voyageurs le confirment: "la débauche règne dans toute son étendue à l'égard du jeu, du vin, des femmes et des garçons".[63] Même les emplois ouverts par la course, comme matelots ou pilotes, sont finalement moins générateurs de revenus que facteurs de perturbation dans des îles où ils provoquent un déséquilibre durable de la *sex ratio* qui frappe tous les contemporains: à la fin du XVIIe siècle, l'Argentière n'est plus qu'une "petite république de femmes qui sont maitresses de l'île",[64] dont "tout le commerce roule sur cette espèce de galanterie sans délicatesse qui ne convient qu'à des matelots".[65] Au total, ces petits profits n'étaient rien au prix

60. A. de Contreras, *op.cit.*, p. 51; Giambattista de Burgo, *Viaggio de cinque anni in Asia, Africa ed Europa del Turco*, 2 vol., Milan 1686, I, p. 312; George Wheler, *Voyage de Dalmatie, de Grèce et du Levant*, 2 vol., Amsterdam 1689, I, p. 111; Guilleragues, *op.cit.*, I, p. 233; Joseph Pitton de Tournefort, *Relation d'un voyage du Levant fait par ordre du Roy contenant l'histoire ancienne et moderne de plusieurs isles de l'Archipel, de Constantinople... et de l'Asie Mineure*, 2 vol., Paris 1717, I, p. 252, etc.

61. Roberts, *op.cit.*, p. 232.

62. Relation du père Placide de Reims en 1687, citée d'après St. Yerasimos (*cf.* note 52).

63. Jean du Mont, *Voyages... en France, en Italie..., à Malte et en Turquie*, 4 vol., La Haye 1699, IV, p. 156.

64. *Ibidem*, p. 158. Même remarque à propos de Mykonos dans J. Spon, *op.cit.*, I, p. 192: "on y trouve quatre femmes pour un homme".

65. J. Pitton de Tournefort, *op.cit.*, I, p. 142.

du règlement imposé à la vie de l'Archipel, et la seule île un peu prospère, aux dires de beaucoup de voyageurs, c'était encore Tinos, que ses maîtres vénitiens mettaient à l'abri du corso.[66]

Ce contre-exemple l'indique assez, en définitive, l'impact principal du corso chrétien, c'est la mise en cause du pouvoir ottoman, qui se révèle de plus en plus incapable de protéger ses ressortissants, leurs personnes, leurs biens, leurs activités, et à la limite, pas même en mesure d'assurer ce minimum de services qui justifie l'existence d'un Etat. Agas, voïvodes et cadis répugnaient à séjourner dans les îles, où ils ne faisaient que les apparitions les plus brèves possibles. Un capucin rapporte que le cadi de Syra, durant son passage dans l'île, en 1683, faisait poster des vigiles sur les hauteurs pour être prévenu de l'arrivée des corsaires;[67] c'est d'ailleurs pour avoir manqué à cette élémentaire prudence que celui d'Egine s'était fait enveler par Crevelier dix ans plus tôt.[68] En 1700, le "cadi ambulant" de l'Argentière n'aurait osé "parler haut" de peur d'être livré aux corsaires par ses administrés.[69] Devant ces carences de pouvoir, les corsaires en venaient à se substituer aux autorités turques. Alonso Contreras, "fort estimé dans toutes ces îles" si l'on en croit ses Mémoires, était attendu chaque année par les Grecs de Stampale comme l'arbitre suprême de leurs différends: "Ils en passaient par ma sentence comme si c'eût été mandement du Conseil royal".[70] A l'autre bout du siècle, le témoignage de Tournefort vient à la fois confirmer et ingénuement préciser celui du glorieux capitan: "Ces messieurs rendent bonne justice à qui s'adresse à eux. Si un Grec insulte un chrétien de rite latin, celui-ci n'a qu'à porter ses plaintes au premier capitaine qui relâche dans le port. Le Grec est mandé, enlevé s'il n'obéit pas et bâtonné s'il a tort. Les capitaines vident les procès sans avocats ni procureurs et l'on est condamné à payer en argent ou en coups de bâton... tout cela gratuitement de la part des juges".[71] Justice assez

66. *Cf.* par exemple le témoignage de J. Spon, *op.cit.*, I, p. 168, choisi parmi dix autres possibles (mais n'y a-t-il pas quelque gréco-phobie dans ces témoignages en faveur de l'île la plus latine de l'Archipel?).

67. Relation du père Placide de Reims, citée d'après St. Yerasimos (*cf.* note 52).

68. Maxime Collignon, "Le consul Jean Giraud et sa relation de l'Afrique au XVIIe siècle", *Mémoires de l'Institut National de France, Académie des Inscriptions et Belles lettres*, 39 (1914) 421.

69. J. Pitton de Tournefort, *op.cit.*, I, p. 143.

70. A. de Contreras, *op.cit.*, p. 51.

71. J. Pitton de Tournefort, *op.cit.*, I, pp. 176-177.

particulière, et bien caractéristique de la cascade de mépris qui régit les relations entre communautés au Proche-Orient.

La Porte avait toujours laissé une large part d'autonomie aux rayas pourvu qu'ils lui payassent régulièrement le tribut.[72] Or le danger corsaire est devenu tel au lendemain de la guerre de Candie que parfois le capitan-pacha en est réduit à se faire porter à Smyrne et à Rhodes les revenus qui lui sont assignés dans l'Archipel et qu'il n'ose s'aventurer à percevoir sur place, comme il était de tradition.[73] D'ailleurs en 1672, les corsaires, qui prétendent à une sorte de guerre officielle contre la Porte, font savoir qu'ils lèveront désormais eux-mêmes le tribut de l'Archipel (estimé à 100 000 piastres[74]) et, deux ans plus tard, ils n'hésitent pas à publier une sorte de cartel mettant le capitan-pacha au défi de les en empêcher.[75] De fait, tandis que Crevelier avec 6 vaisseaux et 3 frégates confisque les dimes d'Egine, d'autres à Skopelos mettent la main sur 12 000 réaux du *carazzo*.[76] Certains de ces aventuriers font alors figure de véritables principicules, tel Crevelier qui, "s'il ne conquit pas les îles jusqu'à les ôter entièrement au Grand Seigneur, n'y fut pas moins aussi absolu que lui" pendant une quinzaine d'années, ou encore ce fameux Yannis Kapsis —le Jean Capsi du Père Saulger— dont le "petit règne" sur Milo dura trois ans.[77]

Ces atteintes au pouvoir et au prestige ottoman, ne pouvaient manquer de plaire aux Grecs; aussi, malgré les déprédations dont ils étaient souvent les victimes, nourrissaient-ils à l'égard du corso des sentiments ambigus. On a déjà dit la popularité auprès des insulaires dont Contreras se targue dans ses Mémoires. Certains corsaires, Romégas au XVIe siècle, Timéricourt au XVIIe, sont devenus de véritables

72. Pour le sens original du terme "reaya" voir H. Inalcik, *The ottoman Empire...*, *op.cit.*, pp. 67-69 et 111-113. Nous l'employons ici dans le sens devenu plus courant de populations sujettes des Turcs, *cf.* A. E. Vacalopoulos, *op.cit.*, pp. 3-31. Sur les institutions de *self-governmemt*, voir D. A. Zakythinos, *The Making of Modern Greece from Byzantium to Independance*, Oxford 1976, pp. 56-69. Pour la fiscalité pesant sur les rayas, *cf. Encyclopédie de l'Islam*, articles "Djizya" et "Kharadj".

73. Guilleragues, *op.cit.*, II, p. 839.

74. Relation de Giacomo Querini (1676), Barozzi et Berchet, *op.cit.*, II, p. 163.

75. Lettres du 26 mars 1672 et du 10 juillet 1674, A S.V., Bailo a Costantinopoli, *filze* 156, f° 184, et 157, f° 468.

76. Collignon, *op.cit.*, p. 422; et A.S.V., Bailo a Costantinopoli, *filza* 157, f° 467.

77. Robert Saulger, *Histoire nouvelle des anciens ducs et souverains de l'Archipel*, Paris 1699, pp. 196 et 320-323.

personnages de légende dont la tradition orale a longtemps gardé le souvenir. En 1700, à une époque où le corso semble avoir disparu, "les Grecs, selon Tournefort, ne savent plus que souhaiter: les corsaires tenaient les Turcs à raison et mangeaient le profit de leurs prises dans le pays; mais aussi étaient-ils quelque fois des hôtes incommodes avec lesquels il n'était pas trop aisé de vivre".[78] La course aurait donc pu représenter un danger pour la souveraineté ottomane, spécialement en cas de collusion avec des révoltes locales. En fait cette éventualité, souvent espérée à Malte ou à Venise, a toujours tourné court en raison du mépris et de la haine réciproques que se vouaient Grecs et Latins.

En revanche, il n'est pas impossible que le corso ait contribué à favoriser l'instabilité politique du gouvernement turc au XVIIe siècle. Dès que la route d'Alexandrie est coupée, "on crie à la famine, le peuple se soulève et malheur au Grand Vizir et peut-être au Grand Seigneur, leurs têtes ne tiennent guère sur leurs épaules".[79] Sans doute d'Arvieux prend-il quelque peu ses désirs pour des réalités. Reste que toute la correspondance diplomatique française et vénitienne montre l'extrême sensibilité de la Porte aux nouvelles concernant la course chrétienne dans la crainte d'une éventuelle "émotion populaire".

***

Le corso chrétien, qui trouvait sa légitimation dans un idéal de croisade permanente contre "les ennemis du nom chrétien", prétendait mener contre le Turc une guerre à la fois juste et efficace. Sur ces deux thèmes, dont le second seul nous intéresse, une abondante littérature hagiographique (souvent reprise par les historiens) ne tarissait pas d'éloges. Pourtant, quelques contemporains s'interrogeaient. Les plus critiques étaient les Vénitiens qui dénonçaient dans le corso l'occasion, sinon la cause, de tous leurs malheurs dans le Levant. Giacomo Querini, par exemple, accuse les *ponentini* d'être *peggiori degli uni e degli altri*, "les pires de tous" quant aux méthodes, et surtout moins nuisibles au Turc qu'à la Chrétienté.[80] La même analyse revient dans toutes les *relazioni:* les courses des ponentins se font "*con pochissimo danno dei*

78. J. Pitton de Tournefort, *op.cit.*, I, p. 151.
79. *Cf.* note 45, ci-dessus.
80. Barozzi et Berchet, *op.cit.*, II, p. 183.

turchi" (Simone Contarini, 1612); ils "piquent sans faire de mal" (Alvise Contarini, 1640); ce sont des moustiques au flanc du colosse turc, "incapables de blesser", ils ne font que "le mettre en rage" (Cristoforo Valier, 1616); et le seul résultat sera de réveiller chez lui une vocation maritime dont la Sérénissime fera seule les frais puisque Malte et la Toscane sont hors de portée de ses représailles.[81] Cette analyse avait quelque fondement —la guerre de Candie s'est déclenchée sur un incident provoqué par les galères de Malte— et les Vénitiens n'étaient d'ailleurs pas seuls à penser de la sorte. La papauté, qui se voulait protectrice des chrétientés orientales, était parfois sévère à l'égard des courses gérosolomitaines prétendûment *a danno dei turchi*: "mais piller les biens et les navires des particuliers n'a jamais causé de véritables dommages à la monarchie ottomane et ne sert que de l'irriter sans lui faire de mal".[82]

Faut-il donc conclure à l'inanité de la course et, pour revenir à notre interrogation première, à son innocuité dans le processus du déclin ottoman? Ce serait raisonner en termes d'efficacité militaire ou politique immédiate en omettant les répercussions économiques et sociales à moyen ou long terme.

Fernand Braudel a fait remarquer que l'immense empire des Osmanlis forme "un ensemble compact de terres où l'eau intruse des mers est comme prisonnière".[83] Voire: l'eau est prisonnière si l'on tient la terre, mais le Grand Seigneur la tient-il? Au XVIe siècle, sans aucun doute, mais n'est-ce pas aussi parce qu'il tient directement la mer grâce à sa suprématie navale? Au XVIIe en tout cas, à lire les voyageurs, ce qui frappe, c'est l'impression de désert littoral sur des milles et des milles, en Morée, en Attique, en Caramanie, sur les côtes de Syrie-Palestine. Bien sûr il y a les miasmes et les fièvres; mais l'essentiel, c'est le climat de crainte et d'insécurité qui partout fait se terrer les populations

---

81. *Ibidem*, I, pp. 171, 314-315, 349, 396-397, et II, 169, 182-183, 227, 267, etc.

82. Lettre du cardinal Chigi à l'inquisiteur Rannuzi à Malte (16 février 1667), dans Paolo Piccolomini, "Corrispondenza tra la corte di Roma e l'inquisitore di Malta durante la guerra di Candia", *Archivio storico italiano*, 5ème série, XLIX (1912) 41. *Cf.* également Vincent Borg, *Fabio Chigi Apostoli Delegate in Malta (1634-1639)*, an edition of his official correspondence, collection "Studi e testi", n° 249, Cité du Vatican 1967, pp. 482-483, lettre du 9 avril 1639.

83. Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, 3 vol., collection "Destins du Monde", Paris 1980, III, p. 402.

dans l'intérieur et sur les hauteurs. La moindre voile, le voyageur le plus inoffensif mettaient aussitôt le pays en émoi. "Nous les vîmes de loin qui s'enfuyaient au haut de la montagne et nous fîmes ce que nous pûmes pour leur témoigner que nous voulions point leur faire de mal, mais ils ne voulurent point nous croire".[84] Cette scène, rapportée par Fermanel, est revécue par lui dix fois, racontée cent fois chez tous les voyageurs. La meilleure façon de tenir la mer par la terre c'eût été une surveillance systématique par un réseau de tours de guet permettant l'alarme immédiate et l'intervention rapide de partis de cavalerie. L'Occident méditerranéen a largement réussi cette opération dans ses secteurs les plus menacés par les incursions barbaresques: sur les côtes de Naples et de Sicile, à Malte, en Corse, dans le Levant espagnol, etc. En Orient, le système existe, on en a des exemples, mais le réseau semble moins dense, tant par les vestiges actuels que dans les récits des voyageurs, et plus souvent l'oeuvre d'initiatives locales que des autorités ottomanes.[85]

En fait, pour tenir la mer "prisonnière", il aurait surtout fallu une marine, or au XVIIe siècle, la suprématie navale turque n'est plus qu'un souvenir. Rien n'est d'ailleurs plus significatif que cette "vocation maritime" brutalement révélée entre 1522 et 1538, presqu'aussitôt évanouie dans les années 1580, au lendemain de Lépante, et qui correspond donc très exactement à l'âge d'or de la galère en Méditerranée.[86] La galère, cet instrument naval qui transporte sur mer toutes les caractéristiques du combat terrestre, et auquel les Turcs resteront exclusivement attachés jusqu'à la fin du XVIIe siècle, alors que l'évolution des techniques navales l'a rendu progressivement obsolète dans la plupart des autres marines. Au travers des *relazioni* et de la correspondance diplomatique vénitienne et française, on peut suivre pas à pas le déclin irréversible de la flotte ottomane à la fois en nombre et en qualité, en dépit de toutes les velléités de restauration qui toujours butent sur les mêmes obstacles: difficulté grandissante à recruter les chiourmes, manque

84. Gilles Fermanel, *Le voyage d'Italie et du Levant...*, Rouen 1664, p. 211.

85. Entre autres exemples, voir les témoignages de J. Savary de Brèves, *op.cit.*, p. 68, Guillet de la Guilletière, *op.cit.*, pp.126-127 et J. Lucas, *op.cit.*, I, p. 233.

86. Sur la marine ottomane au XVIe siècle, on dispose maintenant de l'excellente étude de Colin H. Imber, "The Navy of Suleyman the Magnificent", *Archivum ottomanicum* VI (1980) 211-281.

d'argent pour les entretenir, et surtout priorité à la défense terrestre des confins septentrionaux de l'empire.[87]

De toute façon, même en Méditerranée orientale où les conditions de navigation sont plus favorables que dans le bassin occidental, la saison des galères est assez brève (six mois, de la Saint-Georges à la Saint-Dimitri) et, pour expurger l'Archipel de ses corsaires, il aurait fallu pouvoir les surprendre à l'hivernage, en disposant d'une flotte de vaisseaux. Certes, le Grand Seigneur pouvait éventuellement recourir aux Barbaresques. Mais ceux-ci, quand ils obtempéraient à ses réquisitions (ce qu'ils faisaient d'assez mauvaise grâce), ne cessaient pour autant d'être des corsaires, surtout avides de pillage. Ils étaient presque aussi dangereux que les *ponentini* pour les sujets de la Porte, en particulier les Grecs (qu'ils feignaient toujours de considérer comme des sujets de la Sérénissime) et, de toute façon, s'en retournaient dès que possible vers la Méditerranée occidentale où ils trouvaient des possibilités de butin beaucoup plus intéressantes. C'est pourquoi la Porte a finalement essayé de mettre sur pied sa propre flotte de vaisseaux, mais très tardivement et avec quelles difficultés! A partir de 1682, on suit dans la correspondance de Guilleragues et dans celle de Giambattista Donado la laborieuse constitution de cette escadre d'une dizaine de vaisseaux, qui ne deviendra semi-opérationnelle que dans les toutes dernières années du siècle.[88]

Au total, on a l'impression que les Ottomans, progressivement obnubilés par la pression slave et germanique sur le *limes* continental, ont fini par abdiquer toute prétention navale en "mer Blanche", et qu'ils s'en sont fait assez facilement une sorte de philosophie: "Dieu, qui nous a concédé la terre, a laissé la mer aux chrétiens" répétaient volontiers les vizirs successifs.[89] N'étant plus en mesure de contrôler ses mers, l'empire ottoman s'est contenté d'essayer de limiter le risque corsaire en recourant à de très grosses unités naviguant en convoi. Les

---

87. Michel Fontenay, "Chiourmes turques au XVIIe siècle", communication au 17ème Colloque international d'Histoire maritime (Naples 1980), *Le genti del mare Mediterraneo*, Naples 1981, pp. 877-903.

88. Guilleragues, *op.cit.*, II, *passim*; A.S.V., Bailo a Costantinopoli, *filza* 162, *passim*; *cf.* aussi M. Fontenay, *op.cit.*, p. 885, n. 30.

89. Le formule, qui se trouvait déjà dans Paul Rycaut, *The Present State of the Ottoman Empire*, Londres 1668, p. 216, est citée d'après Zuanne Morosini, Relation de 1680, Barozzi et Berchet, *op.cit.*, II, p. 223.

galions de la caravane observés par l'allemand Kiechel dans le port d'Alexandrie en 1588 "sont de grands bateaux puissants et magnifiques pouvant porter près de 1500 tonnes".[90] Pietro della Valle, en 1615, s'est embarqué sur l'un d'eux, "grand, fort, bien conditionné,... d'une si grande capacité qu'on a souvent compté 2000 passagers dans un seul de ces vaisseaux sans en être incommodé"; mais, ajoute-t-il, "ces grands galions de Turquie sont si difficiles à manier, qu'à moins d'avoir le vent en poupe, il est impossible de les faire aller".[91] Ces châteaux flottants pouvaient être efficaces contre l'assaut de galères, fustes, ou brigantins; mais, depuis les tout débuts du XVIIe siècle, la course se fait sur des bertons, des galionnets, des petits vaisseaux, qui peuvent dans un combat faire armes égales avec les plus grosses naves, tout en étant beaucoup plus rapides et maniables. Même les Vénitiens, qui ont pourtant toujours eu un certain culte du gigantisme naval, soulignent l'anachronisme de ces galions, ou "sultanes", fabriqués *nelle forma antica delle navi grosse e corte, non alla moderna di lunghe e ristrette.*[92] En 1691, un voyageur se gausse des Turcs, "sans contredit les plus pauvres mariniers de l'univers,... qui s'imaginent qu'ils surpasseraient toutes les autres nations en magnificence s'ils pouvaient avoir les plus grands vaisseaux et qui commencent seulement à revenir de cette ridicule et dommageable ambition".[93] Même en faisant la part du préjugé occidental, le témoignage reste. Ces grands galions, supposés protéger saïques et caramussals "comme une poule ses poussins", ne faisaient que ralentir la caravane sans vraiment mettre à l'abri des coups de mains ceux qui s'éloignaient un tant soit peu. Si bien qu'on ne pouvait même pas faire l'économie d'une escorte de galères, dont cependant l'efficacité, déjà faible à l'égard de vaisseaux corsaires isolés, était parfaitement nulle contre des conserves de dix à douze bâtiments comme on en voyait fréquemment dans les années 1660-1680.

Le système de navigation ottoman paraît donc se détériorer au cours du siècle. D'après les chiffres glanés au fil des *relazioni* vénitiennes,

---

90. Samuel Kiechel, *Die Reisen des Samuel Kiechel, aus drei Handschriften herausgegeben von Dr. K. D. Hassler*, Stuttgart 1866, p. 41, cité d'après *Voyages en Egypte pendant les années 1587-1588*, vol. 6, de la collection des "Voyageurs occidentaux en Egypte", Paris-Le Caire 1972.

91. P. della Valle, *op.cit.*, I, pp. 184 et 198.

92. Relation de Alvise Contarini (1640), Barozzi et Berchet, *op.cit.*, I, p. 361.

93. J. du Mont, *op.cit.*, II, pp. 370-371.

de la correspondance diplomatique française et des récits de voyageurs, l'effectif total des bâtiments composant la caravane *semble* diminuer régulièrement. Est-ce le reflet d'une baisse réelle du trafic ottoman ou la simple évolution du regard occidental qui, sur le Turc, n'aurait jamais su être que complexé, passant d'une exagération de sa richesse et de sa puissance à celle de son déclin? En tout cas la rotation deux fois l'an, bien attestée jusqu'aux débuts du XVIIe siècle, ne paraît plus ensuite aussi régulière. Dans la seconde moitié du XVIIe siècle on semble se borner à un voyage annuel. Encore celui-ci est-il même quelquefois compromis. En juillet 1672, l'ambassadeur Nointel annonce l'arrivée de la caravane après un voyage de cinq mois, "la longueur de son trajet ayant été causé tant par le mauvais temps que par la peste dont elle a été affligée et par la crainte des corsaires qui l'ont obligée de demeurer longtemps dans le port de Rhodes".[94] C'était au point que le mois précédent le baile Querini avait même écrit qu'elle n'en repartirait sans doute pas de l'année.[95]

Ces dérèglements de la navigation ottomane ouvraient toutes sortes de perspectives aux transporteurs occidentaux: "Vous trouverez quelque profit sur le nolis, explique Guilleragues à un marchand marseillais en 1681, et on le paiera double à cause de la sûreté, les saïques périssant souvent d'Alexandrie ici par leur méchante construction, par l'ignorance des matelots ou par les corsaires".[96] D'où le succès grandissant, à la fin du siècle, des "bâtiments français qu'on appelle caravaneurs c'est-à-dire naviguant d'un port à l'autre de Turquie chargés de différentes marchandises pour compte des sujets du Grand Seigneur".[97] D'où également, la politique française à l'égard de la course chrétienne, qu'on fait mine de désavouer,[98] mais qu'on favorise en sous-main,[99] et que l'on

94. Lettre du 4 juillet 1672 citée d'après R. Mantran, *Istanbul...*, *op.cit.*, p. 491, n. 1.

95. Lettre du 11 juin 1672. A.S.V., Bailo a Costantinopoli, *filza* 156, f° 331.

96. Guilleragues, *op.cit.*, I, p. 328, lettre du 16 mars 1681 au sieur Etienne Jean.

97. A.N. Affaires étrangères B^1 341. Lettre du consul de France à Candie du 23 janvier 1723.

98. *Recueil des Instructions aux ambassadeurs de France depuis les traités de Westphalie jusqu'à la Révolution*, t. XXIX, *Turquie*, par Pierre Duparc, Paris 1969.

99. De nombreux exemples de ce double jeu français dans la correspondance de Nointel et dans celle de Guilleragues. Au début du XVIIe siècle, cela mettait par-

continuera de tolérer à Malte au XVIIIe siècle tant que le Grand Maître saura la contenir dans des limites raisonnables, selon des modalités non compromettantes pour la France: en bref, que les corsaires inquiètent assez le Turc pour l'engager à se servir du pavillon français dans son commerce maritime, mais sans commettre de tels excès que la "nation" aît à subir, en représaille, des "avanies" dans les Echelles du Levant.[100] Cette collusion était assez efficace pour que Giacomo Querini en dénonçât, dès 1672, les effets néfastes sur le négoce vénitien: car désormais, les Français, "que toutes leurs prospérités rendent intolérables à toutes les nations", sont en mesure de faire aux Vénitiens "*piu injuria che i Turchi, rompando il commercio, rubbando le sustanze di tutti*".[101]

Ce témoignage le montre, si la course n'est certes pas le facteur explicatif du déclin ottoman, elle entre dans un jeu complexe où finalement tous les Méditerranéens sont plus ou moins perdants. Le corso chrétien, par l'insécurité qu'il entretenait, a empêché les Ottomans de mettre à profit l'admirable configuration géographique de leur empire au carrefour des trois continents du Vieux Monde, sur les bords d'une mer familière et comme domestique. Ainsi les a-t-ils détournés du commerce maritime, dont on sait qu'il fut en Europe l'un des fondements de l'accumulation capitaliste et du *take off*, et, d'une manière générale, a-t-il été facteur de fuite devant l'investissement, de stérilisation des énergies. Fourriers des marchands occidentaux, les corsaires jouaient leur rôle dans la reconquête des marchés du Proche-Orient dont Latins et Francs avaient été évincés au XVe siècle par la conquête ottomane. En ce sens, ils étaient les acteurs d'une revanche économique de l'Occident, mais dont les Latins cette fois se trouvaient exclus et qui fonctionnerait bientôt au seul bénéfice des Francs et de l'Europe du nord-ouest.

---

fois l'ambassadeur du Roi Très Chrétien dans une situation embarrassante (*cf.* J. de Gontaut-Biron, *op.cit.*, pp. 323, 351, etc.). Au temps du Roi Soleil, c'est à peine si l'on s'en cache: Guilleragues informe très régulièrement le général des galères de Malte des mouvements de la flotte turque (surtout quand il s'agit du fils de Colbert, ce qui est un bon moyen de faire sa cour au ministre, mais tout Istanbul est au courant et le baile Pietro Civrano ne manque pas d'en aviser le Sénat (Relation de 1680, Barozzi et Berchet, *op.cit.*, II, p. 267).

100. A.N., série M, n° 997, et Affaires etrangères, B^{iii} 484.

101. Lettres du 10 septembre 1672 et du 10 janvier 1673, A.S.V., Bailo a Costantinopoli, *filza* 156, f° 406, et *filza* 157, f° 18.

JACQUELINE GUIRAL

L'APPORT DES COMMUNAUTÉS JUIVES ET MUSULMANES AU COMMERCE MARITIME DE VALENCE AU XV SIÈCLE

Le titre de cette communication: "l'apport des communautés juives et musulmanes au commerce maritime de Valence au XV siècle" peut surprendre, aborder les problèmes de la course, du risque et de la sécurité par le biais de la prospérité et du développement des relations commerciales de ce port méditerranéen peut apparaître comme une gageure, mais après tout, pour que la course existe, il faut aussi qu'il y ait du commerce qui attire les convoitises de ceux qui n'y participent pas. J'ai voulu aussi sortir du cliché traditionnel qui suppose l'affrontement permanent entre chrétiens et musulmans et présenter des relations autres que conflictuelles.

Le XV siècle en effet est une époque de grande prospérité pour la ville de Valence. Ses activités commerciales se développent alors dans le cadre de l'Etat aragonais, qui représente une puissance économique à l'échelle méditerranéenne, car à ses terres d'Espagne s'ajoutent les Baléares, la Sardaigne, la Sicile et le Royaume de Naples. Comme tous les grands centres commerciaux de l'époque, Valence est une ville cosmopolite avec d'importantes colonies de marchands étrangers: Italiens, Allemands, Savoyards. Ce qui la différencie des autres villes, c'est l'apport des communautés juives et musulmanes à son essor commercial.

La carrière des Italiens et des Allemands à Valence nous est déjà bien connue, alors que le rôle des communautés orientales reste dans la pénombre, notre propos est d'essayer de rétablir un peu ce déséquilibre. Il faut d'abord souligner les différences qui existent entre les deux communautés avant de faire ressortir leurs points communs. Les juifs constituent une petite minorité,[1] regroupée depuis 1391 dans quelques

1. R. I. Burns, *Islam Under The Crusaders*, Princeton 1973, pp. 9, 139.

villes de moyenne importance. Au XV siècle, ce sont surtout des citadins qui exercent des métiers artisanaux, des professions libérales ou qui s'adonnent au commerce. Ils ont cessé d'exercer une influence prépondérante auprès des rois, comme au XIII siècle et au début du XIV siècle, lorsque leur parfaite connaissance de l'arabe, leurs relations familiales avec l'ensemble des juifs de la diaspora méditerranéenne leur avaient permis d'être de précieux auxiliaires de la politique aragonaise.[2]

Les musulmans très nombreux représentent encore la moitié de la population.[3] A l'opposé des juifs, ils se recrutent non seulement en milieu urbain, mais ils sont représentés dans toutes les strates de la société, depuis le simple paysan, jusqu'au seigneur et grand négociant. La condition des deux communautés se dégrade au XIV siécle. Les premières mesures discriminatoires apparaissent en 1330-1340, tandis que les juifs se voient obligés à porter sur la tête une coiffe ronde pour circuler, les musulmans doivent avoir des armes et des vêtements distincts de ceux des chrétiens. Les redevances des communautés musulmanes sont nettement plus lourdes, leur condition à la campagne empire par rapport à la condition des paysans chrétiens. Ainsi ils voient augmenter leurs corvées, ils sont soumis à des prestations spéciales, comme la fourniture de denrées alimentaires à des prix inférieurs aux cours pratiqués sur les marchés.[4] Il faut d'ailleurs souligner la contradiction entre le traitement équitable qui est réservé aux marchands musulmans et la discrimination qui s'exerce envers la population agricole.

Les injonctions du concile de Vienne à l'encontre des populations minoritaires sous domination chrétienne datent de 1313, elles sont évoquées quelques décennies plus tard en Aragon et l'on peut se demander si les premières mesures discriminatoires à caractère plus éco-

2. Romano Ventura, "Los Functionarios judios de Pedro el Grande de Aragon", *Boletin de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona* XXVIII (1969-1970) 5-41. Sur le même thème R. I. Burns, *Medieval Colonialism*, pp. 271 et suivantes, Princeton 1975.

3. Johan Boswell, *Muslim communities under the Crown of Aragon in the fourteenth century*, London Yale University Press 1978. M. Gual Camarena, *Mudejares valencianos aportaciones a su estudio*, pp. 8-32 Saitabi VII, Valencia 1959.

4. E. Ciscar et R. Garcia Carcel, *Moriscos i Agermanats*, Valencia 1974, pp. 35 et suivantes, cette pratique se poursuit au XVI siècle, voir E. Ciscar Pallares, *Tierra y Señorio en El Pais Valenciano 1570-1620*, Valencia 1977.

nomique que religieux ne correspondent pas à une crise de la société féodale, qui fait jouer aux minorités le rôle de bouc émissaire? Les persécutions s'aggravent pour les juifs avec la mise à sac de la "juderia" de Valence en 1391 et la conversion forcée de ses habitants. Les quelques familles juives qui subsistent se regroupent au nord à Sagunte-Murviedro, à Xativa au sud. La conversion était le prix à payer pour que la communauté juive de Valence continue sous une apparence chrétienne à poursuivre ses activités économiques et son rôle dans l'administration.[5] Au début de notre période, l'importance économique des deux communautés est reconnue dans les privilèges octroyés en 1408 par Martin l'Humaniste qui marquent le début de l'expansion commerciale. Ces privilèges encouragent le commerce avec l'Afrique musulmane et le Royaume de Grenade en autorisant aussi bien les chrétiens que les juifs et les musulmans à partir pour la "terre des maures". Afin de pouvoir mener à bien leurs affaires, ils sont placés sous la sauvegarde royale et peuvent aller où bon leur semble, à la seule condition de ne pas faire le commerce des marchandises prohibées "coses vedades", comme les matières stratégiques destinées à la fabrication des armes et des navires.[6]

Notons au passage que ces mesures sont prises quelques années avant l'octroi d'un régime douanier préférentiel en faveur des Italiens, taxant d'un droit léger de "trois deniers par livre" leurs marchandises à l'importation et à l'exportation, en 1410. Alphonse V poursuit cette politique d'expansion en accueillant dans ses Etats Allemands et Savoyards en 1420, soumis à un droit légèrement plus élevé de "quatre deniers par livres" ou "droit des Allemands et des Savoyards". Sujets de duc de Savoie et Allemands du sud affluent alors à Valence.[7]

5. Antonio Dominguez Ortiz, *Los Judeoconversos en España y America*, Madrid 1971, pp. 13-47. J. Guiral, "Convers à Valence à la fin du XVe siècle", *Mélanges de la Casa de Velazquez* XI (1975) 81-98; cette permanence suscite des révoltes populaires en Castille, voir Angus Mac Kay, "Popular movements and Pogroms in the fifteenth century Castille", *Past and Present* 55 (May 1972) 53 et suivantes.

6. Archivo del Reino de Valencia: Bailia n° 1144 série Lettres missives 23-3-1408 fol 234v° et 235 r°.

7. Henri Lapeyre, *Marchands étrangers dans le Royaume de Valence*, 1970, Bohlau Verlag Köln, Wien, pp. 100-117. A Schulte, *Geschichte der Grossen Ravensburger Handelsgesellschaft*, Nouvelle édition Wiesbaden 1964, 3 vol. et H. Ammann, *Die Diesbach-Watt Gesellschaft*, Saint Gall 1928. H. Kellenbenz, *Nürnberger Safran-*

Dans ce contexte, l'apport des juifs et des musulmans apparaît à la lumière des sauf-conduits concédés par le Bailli de Valence, lorsqu'ils vont faire voile vers la "terre des Maures". Un deuxième type de document concerne les familles musulmanes originaires du Royaume de Valence, mais aussi d'Aragon (Borja, Fraga, Orcha, Pedrola), de Navarre, de Castille (Ocaña, Aranda del Duero) qui s'en vont "pour habiter et rester" à Grenade ou en Berbérie. Les documents concernant les migrations et les départs définitifs sont les plus anciens, ils s'échelonnent entre 1421-1431 (tableau nº 1). Pendant cette période 118 personnes se sont embarquées à Valence pour se fixer dans des pays musulmans. Cette émigration peut être considérée non pas comme une perte sèche, mais comme l'établissement de têtes de pont commerciales outremer. La plus forte émigration s'effectue vers Alger, dont s'amorce l'essor (50 personnes), puis vers Oran (24 personnes), ainsi que vers Bougie (16 personnes) et Alcudia de Berbérie (8 personnes). Les départs par voie de mer vers le Royaume de Grenade sont moins nombreux, puisqu'une bonne partie des départs se fait par voie de terre, néanmoins dix sept personnes s'embarquent sur des navires pour aller s'installer à Malaga, tandis que trois ont pour destination finale Alméria. (Tableau nº 1).

Les autres documents sont des licences pour obtenir l'autorisation d'aller séjourner pendant un an ou plus vers les pays musulmans. Des fidéjusseurs doivent se porter garants des retours en versant une caution au trésor royal. Ces registres couvrent les périodes 1452-1465, 1465-1491.

Entre 1452 et 1465, le Bailli a concédé 428 sauf-conduits à des musulmans et à des juifs. Les musulmans ont effectué la plus forte demande (90% - 386 "guiages"), alors que les juifs infiniment moins nombreux n'en sollicitent qu'une quarantaine (10% - 42 "guiages"). La moyenne annuelle des voyages pour l'ensemble s'élève alors à une trentaine. De 1465 à 1491, le rythme s'accentue pour passer à quarante deux voyages annuels. Au cours des vingt et une années conservées par les archives de la chancellerie royale 888 sauf-conduits ont été concédés. La participation des juifs devient épisodique, on ne relève plus que

handler in Spanien, 1970, Bohlau Verlag Köln, Wien, pp. 197-225. L'établissement du droit allemand a lieu le 7-1-1420 Archivo del Reino de Valencia Bailia N° 1149 fol 203 v° 294 r°.

treize départs uniquement entre 1467 et 1476. Le courant migratoire juif vers la terre des Maures ne représente plus que 1,4% du total, il se tarit après 1476. Entre 1452-1465 les musulmans partent surtout en Berbérie; Tunis est le but de ces traversées desservies par des navires ibériques et italiens, ainsi que par les lignes régulières des galères de Berbérie armées par les Vénitiens qui arrivent une fois par an au Grau de Valence.[7] Ils ont aussi comme destination finale Oran, Alcudia de Berbérie et Alger. Les pélerins gagnent de leur côté Damiette et Alexandrie. Le Royaume de Grenade et le port d'Alméria restent aussi très fréquentés (tableau nº 2 et 2 bis). Entre 1465 et 1491, Tunis est encore le port où afflue le plus grand nombre de voyageurs, mais l'élément nouveau est l'importance prise par Alger dès 1467 et par One (tableau nº 3).

Parmi les raisons invoquées devant le bailli lors de ces voyages maritimes, quatre reviennent le plus souvent, juifs et musulmans déclarent qu'ils accomplissent ces voyages afin de négocier, pour aller voir des parents ou recueillir des héritages, les jeunes s'en vont pour apprendre à lire et à écrire et pour se cultiver, certains enfin évoquent leur désir d'aller voir du pays ou d'accomplir un pélerinage. Ce sont surtout les objectifs commerciaux qui amènent 83% des juifs et des musulmans valenciens à partir vers "l'Espagne et la Berbérie". Parmi la foule de négociants individuels, originaires des villages des montagnes et de la plaine qui partent pour un an ou deux avec les produits de leur artisanat (soies, draps, chaudronnerie, céramiques), quelques lignées de grands marchands de la "moreria" de Valence se détachent.

Ces familles nous permettent de reconstituer des modèles de carrière et de comprendre le fonctionnement de ces entreprises commerciales. Tous disposent de plusieurs succursales sur les côtes du Maghreb, où ils délèguent pour un temps variable des facteurs assistés d'aides "servicials". Ils les contrôlent régulièrement en envoyant sur place des membres de la famille qui accomplissent là-bas leur apprentissage du commerce. En outre les marchands confient en commande des marchandises à des membres de la communauté qu'ils cautionnent comme fidéjusseurs, les garants sont aussi des notables des "aljamas" ou les seigneurs chrétiens. Les plus importants marchands du quartier musulman de la cité sont alors sans conteste les Ripoll, les Bellvis et surtout les Xupio.

Dans la première moitié du XV siècle les noms de Mahomat Ripoll et d'Ali Xupio sont indissolublement liés, leurs activités se déploient

non seulement en direction de l'Afrique mais aussi de l'Italie, Ali Xupio est allé à Florence accompagné de deux facteurs et de serviteurs pour y créer une succursale, cela montre combien le commerce des musulmans valenciens dépasse largement le cadre de l'Afrique. A partir de 1452, Ali Xupio laisse la direction de ses maisons de commerce en Espagne et en Berbérie à son fils Caat Xupio tandis que Mahomat Ripoll le vieux répartit ses affaires entre ses trois fils Acen, Abdallah et Mahomat le jeune. Mahomat le jeune est alors celui qui intervient le plus souvent dans le commerce maritime des Ripoll. Il affrète des navires, sert de garant aux autres marchands musulmans. Ces multiples activités le conduisent à la direction de la succursale de Tunis entre 1452-1459, il est d'abord en association avec son frère Acen, puis on le retrouve seul par la suite. Dès 1452, il a emmené avec lui son fils Azmet "pour qu'il devienne son facteur à Tunis, qu'il y tienne sa maison et s'y exerce à l'art du négoce". Par la suite, il s'affirme comme le chef du clan et il va confier à ses cinq autres fils Ali, Caat, Galip, Hubaydal et Abdallah les comptoirs d'Afrique et d'Espagne.

A partir de 1459, Caat fait son apprentissage du négoce dans la plus importante maison de commerce des Ripoll: Tunis. Fort de l'expérience acquise, il est envoyé à plusieurs reprises entre 1462-1467 vers le comptoir grenadin d'Alméria où il assiste à la reddition des comptes; à chaque fois il demande un sauf-conduit d'un an "pour compter avec quelques uns des facteurs de Mahomat Ripoll son père". Dès 1467, Caat est suffisamment au fait de la marche de toutes les affaires vers le Royaume de Grenade et l'Afrique pour diriger l'ensemble du commerce africain, désormais il choisit le personnel et les facteurs des succursales en Berbérie. On le voit nommer les facteurs de la maison d'Alger (1464-1474). Il la fait contrôler par un homme de confiance qu'il envoie là-bas pour vérifier la comptabilité. Il s'occupe activement de la succursale d'One (1468-1471). Ses frères ont la charge d'autres secteurs, ainsi Hubaydal se voit confier la maison de Tunis en 1468, il y reste jusqu'en 1470 pour céder la place à Abdallah qui délègue ses pouvoirs à un facteur en 1477.

A la même époque les Ripoll ont aussi une succursale importante à Mostaganem, où Caat Ripoll charge un de ses serviteurs "d'aller compter avec les autres" en 1470 et 1471, ainsi qu'à Oran. Au XV siècle cette famille marchande dispose de six maisons de commerce en Espagne et en Afrique qui constituent les têtes de pont de son rayonnement en

pays musulman, ces maisons ont pour siège Alméria, Oran, One, Mostaganem, Alger et Tunis. Si l'on évoque les Bellvis, cadi du roi de père en fils, on retrouve des structures identiques: des entreprises de type familial à succursales multiples où les membres de la famille acquièrent l'expérience du négoce, pour contrôler par la suite l'ensemble des affaires par l'intermédiaire de serviteurs et de facteurs. Il s'agit d'un modèle très proche du modèle italien ou allemand. Le rayon d'action de ces marchands est plus ou moins étendu, les Xupio trafiquent non seulement avec l'Espagne, l'Afrique mais ils participent aussi au grand commerce avec l'Italie, la Provence, le Languedoc et les pays atlantiques. Le domaine des Bellvis est plus nettement méditerranéen, ils se spécialisent davantage dans le commerce vers la Berbérie et l'Espagne, c'est-à-dire le Royaume de Grenade.

La participation des juifs valenciens à ce commerce est plus réduite, quelques juifs de Murviedro-Sagunte vont négocier de la soie ou des draps "de la terre" vers les pays musulmans. En 1456-1457, ce sont des familles entières d'Aragon et de Castille qui transitent par le port de Valence pour aller s'installer en Sicile. Entre 1467-1476 quelques juifs de Xativa ou de Murviedro s'embarquent sur les galères vénitiennes vers Oran, Alger, Tunis, ou la Sicile avec de la soie, des cardes et des draps. Il s'agit alors d'un commerce individuel, plus ténu, sans rapport avec l'organisation des maisons de commerce musulmanes.

Si les motifs commerciaux sont le plus souvent cités pour justifier les départs vers les pays musulmans, 17% des voyageurs alléguent des raisons familiales, culturelles ou religieuses pour obtenir un sauf-conduit. La plupart du temps, les jeunes entreprennent la traversée pour "apprendre les lettres et savoir lire et écrire le morisch", à Grenade ou en Berbérie. Ces voyages témoignent d'une certaine acculturation des milieux musulmans valenciens, mais ils montrent aussi que s'il y a un problème de coexistence entre les deux communautés, il est moins ressenti chez les musulmans que chez les chrétiens. Le séjour en terre d'Islam constitue une étape obligatoire pour les jeunes, souvent fils de notables des "aljamas", qui les amène à renouer avec leurs frères musulmans d'Afrique, avant de se vouer au négoce ou à d'autres activités.[8] Leurs départs ont lieu en groupe, généralement à plusieurs jeunes d'un

8. Archivo del Reino de Valencia série Real N° 706 1421-1431 et Real N° 705 1452-1465.

même village ou d'une vallée (Vall de Gallinera, d'Uxo de Guadalest). En Berbérie ils sont hébergés chez des parents, grands pères, oncles, cousins ou clients. Ils bénéficient de la solidarité du clan agnatique de "l'assabiyya" qui joue en leur faveur.[9] Les liens familiaux entre les musulmans même séparés par l'espace et le temps restent très solides, nombreux aussi sont ceux qui partent uniquement pour aller rendre visite à de la famille ou recueillir un héritage. On aimerait connaître l'importance de ces legs et ce qu'ils peuvent représenter comme apport à l'ensemble de ce commerce, malheureusement les documents restent très succincts sur ce thème. On retrouve aussi la même attitude à l'égard de la famille chez les juifs dont les membres sont dispersés en pays musulman.[10] Musulmans et juifs, sous domination étrangère en Aragon retrouvent en "Terre des Maures" une communauté linguistique, religieuse, culturelle et familiale qui constitue pour eux une véritable patrie où ils ne se sentent pas étrangers.

Mais les échanges avec la Berbérie et l'Espagne ne se font pas à sens unique, juifs et musulmans de ces rivages viennent à leur tour visiter Valence, comme en témoignent les comptes des droits du XX et du XXXX prélevés sur tous les juifs et musulmans étrangers au Royaume de Valence entre 1410 et 1520.

De 1410 à 1434, juifs et maures viennent peu à Valence, ils ont sur place des intermédiaires qui leur servent de facteurs ou des correspondants parmi les marchands locaux. De 1410 à 1434, sur 22 opérations enregistrées, il n'y a que cinq ventes directes effectuées sur place par des marchands étrangers juifs ou musulmans. Le courant commercial maritime en provenance de l'Afrique et de l'Espagne musulmane vers Valence est surtout le fait des juifs. Il faut insister ici sur le rôle de relais joué par la colonie juive de Majorque qui s'entremet dans ce commerce.[11] La formule d'association avec un marchand aragonais disposant de franchises permet d'échapper en partie ou en totalité au

9. P. Guichard, *Structures sociales orientales et occidentales dans l'Espagne musulmane*, Paris 1977, pp. 68-69.

10. S. Goitein, *A mediterranean Society: the jewish communities of the arab world as portrayed in the documents of the cairo Geniza*, III, University of California Press 1978.

11. Archivo del Reino de Valencia Maestre Racional n° 38 fol 139 et Maestre Racional n° 39 fol 124 mettent en lumière le rôle de relais de deux juifs de Majorque Jaffuda Coffen et Maymo Alazar 1418-1419.

paiement des droits qui grèvent le commerce des étrangers. Fahin Caxari juif de Tunis s'associe ainsi pour un tiers dans la compagnie qu'il forme avec Francesch Pardo juif de Majorque pour le négoce de marchandises.[12] Deux tiers des ventes sont réalisées au nom du sujet aragonais "franc et exempt des droits de dîme et de demi-dîme" qui pèsent sur les gens de l'extérieur. Quelques juifs de Berbérie optent même pour l'installation d'une succursale sur place, comme Jucef Argem de Tlemcen ou les frères Emi et Davi Elsuci de Fez qui s'établissent à Valence entre 1417-1419. Les frères Elsuci ont un correspondant en Sicile à Trapani Abraham Suceu membre de la famille, ce dernier élargit le champ des transactions de la compagnie familiale à la Sicile et à l'Italie.

Entre 1452-1520, le nombre des musulmans qui viennent commercer à Valence augmente (69 sur un total de 124). Les échanges ont aussi tendance à se modifier, l'effacement des royaumes de Fez et de Tlemcen qui drainaient la quasi totalité du commerce, s'accomplit au profit de l'Ifriqya (56% du trafic total). La Berbérie occidentale depuis l'occupation de Ceuta est entrée dans la sphère portugaise, tandis que les relations entre l'Ifriqya, l'Aragon et la Castille s'intensifient.

Les principales familles marchandes dont on peut suivre les activités pendant tout le XV siècle sont les Alazar, les Tunici, les Guadix et les Galipapa de Tunis. Quelle est la nature de ce commerce? Notons d'abord qu'il s'agit d'un échange inégal: matières premières musulmanes contre des produits finis "chrétiens". Juifs et musulmans du Royaume de Valence importent de Berbérie et du Royaume de Grenade des fibres textiles qui alimentent les industries et l'artisanat local: lin d'Alger et d'Alexandrie, coton syrien et égyptien, soie d'Alméria. Les produits exotiques et les matières tinctoriales cultivés sur place ou importés sont redistribués par la Berbérie et Grenade vers l'Occident: laque, gomme arabique, noix de galle, encens, et épices. Les plumes d'autruches et l'ambre gris des côtes sahariennes complètent l'ensemble. L'artisanat berbére fournit toutefois quelques produits finis comme des vêtements "albornuços" ou des tapis. L'or et les esclaves forment l'autre volet de ce commerce avec le Maghreb.[13] D'après les archives des

12. Archivo del Reino Maestre Racional n° 32 fol 18.

13. Archivo del Reino section Varia n° 198, section Bailia n° 68, section Maestre Racional n° 11060, section Generalidad n° 4934 les registres du péage sont actuellement dispersés dans ces différentes sections.

péages de mer, conservées plus ou moins complétement en 1459-1488-1491-1494, 465 esclaves maures ont été importés par mer à Valence sur un total de 1032 esclaves (42%).[14] L'or du Soudan au début du XV siècle arrive surtout par l'intermédiaire du Royaume mérinide, par Sijilmassa, par la suite la route du Sahara occidental est abandonnée au profit de celle qui relie le bassin du Niger à la Cyrénaïque. L'or est apporté sous forme de monnaies, les "doubles d'or" que les marchands itinérants négocient sur place. Les archives du Maître-Comptable font état de 580 doubles d'or négociées de 1410 à 1434 et de 1718 doubles d'or échangées entre 1454 et 1593, officiellement du moins.

Sur place les marchands étrangers achètent au Royaume de Valence les produits finis de son artisanat textile qui se développe au début du XV siècle. Ce sont des soieries de type islamique, des draps de "la terre" tissés sur place ou dans les campagnes à l'imitation des productions de Vervins et de Courtrai. La chaudronnerie musulmane exporte aussi des chaudrons de grande dimension et des objets utilitaires en cuivre. Les célèbres céramistes musulmans et chrétiens de Paterna et de Manises expédient vers la terre des Maures les "raioletes", carreaux de céramiques peints destinés à embellir les murs et les sols des demeures. Ils se sont spécialisés également dans la fabrication de plats, d'écuelles de pots et de pichets qu'ils expédient outremer à l'abri dans de grandes jarres qui leur servent d'emballage. Une grande partie de ce trafic d'exportation se fait sous le couvert de la fraude, il échappe ainsi au contrôle des agents royaux, la vente des armes en constitue l'essentiel. Toute l'ingéniosité des fraudeurs se déploie pour ménager des caches soit dans des tonneaux ou des caisses à double fond que l'on remplit de marchandises légales. De cette manière on dissimule des cotes de maille, des lames d'épées, de lances, de dards et des couteaux. On accomplit des trajets de nuit le long de la côte pour aller charger en toute tranquillité à Denia ou à Xavea les marchandises prohibées sur les navires valenciens, castillans, italiens.

Pour estimer à sa juste valeur la description du commerce avec l'Afrique que l'on vient de faire il faut rappeler qu'il se déroule dans le contexte d'une guerre de course permanente entre les Etats chrétiens

14. J. Guiral, "Les relations commerciales du Royaume de Valence avec la Berbérie au XV siècle", *Mélanges de la Casa de Velazquez* X (1974) 99-131.

et musulmans de la Méditerranée. Entre 1407 et 1495,[15] la cour du Bailli de Valence souveraine en la matière doit trancher 52 cas de piraterie, il ne s'agit pas de la liste complète des cas survenus en mer pendant cette période, mais uniquement de ceux qui ont été porté à la connaissance du Bailliage. La course musulmane,[16] pendant tout le XV siècle est assez active. Si la flotte du Maroc en déclin permet aux Portugais de s'emparer de Ceuta, rappelons qu'en 1397 des corsaires de Bougie effectuent une razzia sur la côte valencienne dans le village de Torreblanca, tandis que les Ifriqiyens s'attaquent à la Sicile. Leur rayon d'action englobe toute la Méditerranée occidentale, entre 1428-1475, ils ont débarqué à Capri, Malte, Majorque, dans l'île d'Elbe, la Sicile, les Baléares, sur les côtes de Toscane et de Provence. Ils unissent leurs forces à celles de la flotte du Royaume nazride de Grenade.[17] On comprend dans ces conditions pourquoi la nouvelle de l'arrivée de flottes barbaresques revient constamment dans les procés verbaux du conseil de la ville.[18]

La menace de la course musulmane n'est pas vaine, puisqu'en août 1447 une escadre de Tunis débarque à Benidorm, razzie la ville et ses environs en emmenant les habitants en captivité. Au cours des années 1455-1456, la flotte corsaire d'Alger commence à se signaler. Cette ville n'a pas eu à attendre l'arrivée des réfugiés grenadins de 1492, ni l'installation des frères Barberousse en 1516 pour amorcer une prodigieuse carrière, la course devient pour Alger et son annexe Cherchell une véritable entreprise. D'autres foyers se développent à Oran, dans la zone de Tlemcen à One. Le caractère économique de cette course est clair, il dépasse de loin les motifs religieux qui apparaissent minimes, comme en témoigne le fait que l'action des corsaires musulmans du Royaume de Grenade et d'Afrique est coordonnée depuis Alméria et Tlemcen par un chrétien Berthomeu Perpinya (1472-1473).

15. Archivo del Reino Série des Lettres Missives de la Bailia n° 1144 à 1160.

16. C. E. Dufourcq, *Commerce du Maghreb Médiéval avec l'Europe Chrétienne* extrait du cahier série Histoire n° 1, Tunis 1979, pp. 161-192.

17. Archivo Municipal de Valencia Manuels de Consells n° A 39 fol 127 r°.

18. Archivo Municipal de Valencia Manuels de Consells n° A 27 fol 314 r°, A 29 fol 41 r°, A 30 fol 101 r°, fol 104 r°v°, A 34 fol 24 r°, A 36 fol 129 r°. Michel Fontenay et Alberto Tenenti ont insisté sur le développement de la course à la fin du XV siècle dans "Course et Piraterie de la fin du Moyen Age au début du XIX siècle", XV Colloque International de San Francisco 1975, pp. 78-136.

La conquête du royaume de Grenade (1481-1492) suscite un regain des activités de la course du côté chrétien comme du côté musulman.[19] L'épisode le plus grave est le sac de Cullera en août 1503, réplique de la course barbaresque aux conversions forcées des musulmans de Castille en 1502.

L'état de la documentation ne permet pas malheureusement de connaître l'incidence de la course sur les prix. Néanmoins, les listes de "passages" des captifs rachetés transitant par Valence permettent d'avoir une idée du phénomène de la captivité des chrétiens, juifs et musulmans razziés en mer ou sur les rivages et de connaître leur origine géographique entre 1410-1451. Une première série de documents pour cette période évoque 290 cas. Parmi les captifs, 11% viennent du Royaume de Grenade, 89% de Berbérie et d'Ultramar à l'exception de trois Turcs. L'un Sahin Benmahomat de Turquie a été jadis captif du marchand Johan de Limotges à Valence, il a pu se racheter et s'en va le 9 juillet 1448. Le second est Davit Benjucef, qualifié de maure turc bien qu'il paraisse être juif, ancien captif du boucher Domingo Carles, il s'embarque le 25 mai 1451. Le cas le plus intéressant est celui de Yucef Halhaig, marchand turc d'Andrinople qui s'est rendu à Valence pour y racheter sa femme Axa, captive du notaire de Tortosa Johan Sanchez. Il profite de l'occasion pour faire du négoce en vendant des plumes d'autruches, avant de retrouver Axa et de s'embarquer avec elle le 25 mai 1451 sur la galère des Florentins. Un sauf-conduit du Bailli révèle qu'il se propose de revenir à Valence "ou d'y transmettre des facteurs avec des marchandises".[20] Ici, il faut noter à nouveau que la course et le drame de la captivité n'éliminent pas le commerce. D'ailleurs à la même époque, on trouve non pas comme captifs, mais comme patrons de navires libres quelques Grecs installés à Valence.

L'apport des juifs et des musulmans de Valence au commerce maritime est une suite logique de l'héritage arabe. Les relations entre les rivages chrétiens et musulmans se sont poursuivies naturellement grâce à l'existence des communautés juives et musulmanes, et pas seulement des chrétiens. Les épisodes de course, entrecoupés de trèves et de paix entre les belligérants n'interrompent jamais les relations commerciales, même si parfois ils constituent une gêne pour les mar-

19. Archivo del Reino Bailia n° 1158 fol 372r°.
20. Archivo del Reino de Valencia Maestre Racional n° 65 fol 158.

chands. Ces relations se détériorent à la fin du XV siècle, lorsque l'on entame une politique systématique de conquête militaire des principales villes côtières de l'Afrique musulmane, (1497-1510). Aux modèles pacifiques se substituent des modèles agressifs, ils manquent leur but, car en voulant s'emparer du commerce de l'Afrique du nord, en faire un monopole d'Etat par le biais de la Casa de Contratacion d'Oran, ils vont rompre l'équilibre qui s'était instauré. Désormais le commerce avec l'Afrique est entre les mains du convers valencien Alfonso Sanchiz, lieutenant de Trésorier des Rois catholiques, frère du Trésorier Gabriel Sanchiz.[21] C'est la fin du régime de négoce individuel que nous avions évoqué. On peut se demander qui pousse à cette politique qui s'avère économiquement catastrophique, est-ce à nouveau une conception seigneuriale qui s'impose à la conception bourgeoise des marchands chrétiens ou non chrétiens?

TABLEAU 1

Sauf-Conduits accordés à des Musulmans du Royaume de Valence et d'Aragon pour habiter en Espagne et en Berbérie 1421-1431
(Archivo del Reino de Valencia Real n° 706)

	Alcudia	Alger	Alméria	Bougie	Malaga	Oran	Total
1421		5					5
1422	4			4		3	11
1423				4			4
1424	4			3	5	1	13
1425		16			5	5	26
1426				5			5
1428		27			7	10	44
1430		2				5	7
1431			3				3
Total	8	50	3	16	17	24	118

21. Archivo del Reino de Valencia Bailia n° 1164 dol 441 et Bailia n° 1167 fol 37.

TABLEAU 2

Sauf-Conduits d'un an accordés à des Musulmans du Royaume de Valence pour voyager (1452-1465).
(Archivo del Reino de Valencia Real N° 795)

	Alcudia	Alexandrie	Alger	Alméria	Berbérie	Oran	Tunis	Total
1452				38		2	17	57
1453	1	3		16		4	15	39
1454	1			5			16	22
1455				12		6	8	26
1456				9		1	18	28
1457				10		6	16	32
1458				6			1	7
1459				6	1		13	20
1460				4				4
1462				2		7	39	48
1463			1	20			23	44
1464				11			31	42
1465				17				17
Total	2	3	1	156	1	26	197	386

TABLEAU 2 bis

Sauf-Conduits d'un an ou plus accordés à des Juifs (1452-1465)
(Archivo del Reino de Valencia N° 705)

	Alger	Alméria	Mostaganem	Oran	Tunis	Sicile	Sardaigne	Total
1452				1				1
1454						2		2
1455	1					11		12
1456						18		18
1457	2	1		3			1	7
1459			1					1
1463					1			1
1464		1						1
Total	3	2	1	4	1	31	1	43

GONÇAL LÓPEZ NADAL

LA COURSE MAJORQUINE EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE DURANT LA SECONDE MOITIÉ DU XVII SIÈCLE: 1652-1698

Parmi les études sur la course en Méditerranée, celles qui ont fait l'objet de l'historiographie la plus importante, quoique hétérogène, correspondent à la course barbaresque, à la maltaise et à la toscane.[1] Le reste n'a guère mérité que quelque monographie limitée et isolée, à part une abondance de références par lesquelles on a traité, d'une façon

1. Sur la course barbaresque, voir S. Bono, *I Corsari Barbareschi*, Turin 1964. Après cette publication, méritent une citation, entre autres, les articles de A. Djeghloul, "La Formation Sociale Algérienne à la Veille de la Colonisation", *La Pensée* 185 (1976) 61-81 et J. Weimer, "New Approaches to the study of the Barbary Corsairs", *Revue d'Histoire Maghrebine* 13/14 (1979) 204-208. Egalement les études de J. B. Woll, *The Barbary Coast. Algeria under the Turks*, Oxford 1979, C. Lloyd, *English Corsairs on the Barbary Coasts*, Oxford 1981, D. Pipes, *Slave soldier and Islam. The genesis of a military system*, Yale University Press, 1981, et G. Bonaffini, *La Sicilia e i Barbareschi. Incursioni Corsare e Riscatto degli Schiavi*, Palermo 1983 et C. Manca, *Il modello di sviluppo economico delle città marittime barbaresche dopo Lepanto*, Napoli 1893. En ce qui concerne le course maltaise, voir P. Earle, *Corsairs of Malta and Barbary*, Londres 1970 et J. Salva, *La Orden de Malta y les Acciones Navales Españolas contra Turcos y Berberiscos en los siglos XVI y XVII*, Madrid 1944 et P. Cassar, "The Maltese Corsairs and the Order of St. John of Jerusalem", *The Catholic Historical Review* (Washington) XLVI/2 (1960) 137-156 et la communication de M. Fontenay, "Les chevaliers de Malta et le corso Méditerranéen au XVII siècle" dans le Colloque *Las Ordenes Militares en el Mediterráneo Occidental*, Madrid 1983 (sous presse). Pour ce qui est des corsaires toscans et de Livourne, voir les études de G. Guarnieri, *I Cavalieri di Santo Stefano nella storia della Marina Italiana (1652-1859)*, Pisa 1960 et *Livorno Medicea: 1577-1737*, Livorno 1970. G. Finazzo, "La Corsa nel Mediterraneo nel XVII Secolo", *L'Universo* LII 5 (1972) 1135-1157 et aussi diverses communications dans *Atti di Convegno "Livorno e il Mediterraneo nell'Età Medicea"*, Livorno 1978.

ou d'une autre, des relations commerciales méditerranéennes au cours des XVIe et XVIIe siècles.[2] En cette occasion, nous abordons l'étude de la course majorquine avec le souci de fixer l'attention sur son développement en une période et dans un cadre géographique déterminés. Mais avant d'entrer dans le sujet, nous nous permettons une courte explication relative à la conjoncture choisie aussi bien dans l'espace que dans le temps.

La période comprise entre les années 1652 et 1698 représente l'époque dorée de la course majorquine; les dates signalées correspondent au cadre de sa structuration comme institution maritime avec sa propre capacité opérationnelle: en Décembre 1652 Barcelone se rendait aux troupes "espagnoles" de Philippe IV. Pendant la révolte de Catalogne (1640-1652), les corsaires de l'île avaient collaboré activement avec les forces de l'Administration Centrale, oubliant leur esprit guerrier autonome pour l'imposition définitive de la cause royale.[3] Après la fin de l'insurrection, les corsaires récupèrent leur auto-gestion et contribuent à nouveau à reinforcer la faible flotte du Roi Catholique au cours des conflits politiques où la monarchie se voit impliquée. En 1698, la paix de Riswick est signée; elle mettait un terme à la Guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1698), dernier conflit qui voit l'intervention de ces corsaires. En tenant compte de l'esprit qui prédomine tout au long de

2. *Histoire du Commerce de Marseille* (= *H. C. M*), concrètement les volumes IV — "De 1599 à 1660" par L. Bergasse et "de 1660 à 1789" par G. Rambert, Paris 1954; V — "Le Levant" par R. Paris, 1957 et VII — "L'Europe moins les trois péninsules méditerranéennes. Les Etats-Unis", par G. Rambert, Paris 1966. On s'attend à une proche parution des volumes consacrés à l'Espagne, l'Italie et la Barbarie. Il est bon de citer également les oeuvres classiques de P. Masson, *Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVIIe siècle*, Paris 1896 et *Histoire des Etablissements du Commerce Français dans l'Afrique Barbaresque*, Paris, et celle de F. Braudel, *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1966. Après le présent Colloque, j'ai présenté ma thèse Doctorale sur la course majorquine: G. López Nadal, *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània Occidental, 1652-1698: un comerç forçat*, Universitat Autonoma de Barcelona, 1984 (prochaine publication).

3. G. López Nadal, "La participació del cors mallorquí a la desfete de la Revolta de Catalunya: 1637-1655", *Bolleti della Societat Argueológica Luliana* (Palma de Mallorca), 828-829 (1978) 246-272; "Els Corsaris Mallorquins i la Guerra dels Segadors" *L'Avenc* (Barcelona) 23 (1980) 46-51. Une version anglaise de ce dernier ouvrage est publiée sous le titre de "The Majorcan Privateers and the Catalan Revolt", *The Mariner's Mirror* 69/3 (1983) 291-299.

ces 45 années, il faut signaler le fait essentiel d'un état de guerre continu, interrompu durant des brèves périodes —des trèves plutôt que des paix— lesquelles verront se maintenir une tension constante provoquée par l'insistance de la course. Nous faisons allusion, concrètement, aux relations entre la monarchie catholique et l'autre très-chrétienne. Cet élément belliqueux, uni à la subsistance du commerce français, comme nous l'expliquerons plus loin, permet un important pas en avant de l'institution marinière insulaire, consistant en la transformation d'une activité d'une portée limitée en une entreprise aux dimensions considérables.

Cette situation dans la Méditerranée occidentale ne signifie pas une zone d'opération réduite à ce secteur. Les corsaires majorquins interviennent également dans des régions bien éloignées de leur port d'embarquement. On les retrouve au Levant; franchissant le détroit de Gibraltar pour atteindre les côtes portugaises, africaines et les îles Canaries.[4] Il existe même certains témoignages relatifs à une possible intervention en Amérique, mais vu le caractère confus de ceux-ci, nous avons besoin d'une information plus solide et plus neuve pour en obtenir confirmation.[5] Finalement, c'est dans la zone centrale de la Méditerranée qu'il faut situer ces interventions: mer de Ligurie, mer Tyrrhénienne et grand partie de la mer Ionienne, voilà où sont localisées l'essentiel des captures. L'explication est simple: il s'agit d'une vaste étendue autour de grandes îles et proche également des côtes de Barbarie où circulent les bateaux marchands français, objectifs principaux des corsaires insulaires.

Il est bon de mesurer la conjonction de ces facteurs —guerre et

4. *Arxiu de la Corona d'Aragó* (=*A.C.A.*), *Consell d'Aragó* (=*C.d.A.*), ligalls 996, 997, 998 et 999. *Arxiu del Regne de Mallorca* (=*A.R.M.*) *Real Patrimonio; Cartas Reales*, n° 106.

5. Dans une disposition du 10 Novembre 1686 du Roi Charles II au Conseil d'Aragon on peut lire: "Respecto de lo amenazadas que se hallan de piratas las costas de America y lo mucho que conviene acudir a su resguardo, encargo al Consejo de Aragon haga diligencia y me informe de si habra en Mallorca algunos corsistas que quieran passar con Vajeles armados a limpiar aquellas costas siendo los sujetos de las calidades que para este genero de operaciones y viejes se requiere". *A.C.A.; C.d.A.* L. 998). Un peu plus tard, le 2 Octobre 1688 le Conseil d'Aragon transmet la demande faite par l'armateur et capitain majorquin Juan Ballester pour pouvoir armer et envoyer aux "Indias" un navire de 400 tonneaux. (*A.C.A., C.d.A.* L. 999). On ignore le résultat de ces relations.

commerce— et de les considérer comme le phénomène catalyseur qui permet le développement de la course majorquine. Sans étudier le processus qui suit la constitution d'une activité maritime de type patronal—ce qui nous obligerait à analyser l'évolution de son infrastructure économique: armements, embarcations utilisées, captures, investissements, crises cycliques... nous nous pencherons sur la course en fonction de ses relations avec les états de la zone où elle s'exerce.

Dans leur étude sur la course et la piraterie en Méditerranée, Michel Fontenay et Alberto Tenenti interprètent la course comme le véhicule auquel accourt la société majorquine pour la réalisation de ses opérations commerciales. Il s'agit donc d'une activité de caractère commercial, à mi-chemin entre une course occasionelle (Barcelone, Marseille et Gênes) et une autre industrielle (Malte et Livourne).[6] Sous l'effet de ces circonstances, et appuyée par son caractère militaire, nous serons maintenant en demeure de la distinguer comme une *entreprise*, étant donné le remarquable niveau atteint par ses opérations, éclairées par un arrière-plan politique et de claire visée économique. De là les interventions directes auprès des communications établies, surtout par les français, entre les divers ports de la Méditerranée. Ces opérations donneront lieu à certaines transformations supposant une rupture d'un équilibre dans le monde commercial méditerranéen. Nous allons voir comment se produisent ces interférances et les effets qu'elles entraîneront.

France

La France est sans aucun doute la nation la plus affectée par le comportement des corsaires majorquins. Les marins de côtes méditerranéennes connaissent bien leur déprédations. Ennemis latents, leurs embarcations sont la cible principale des corsaires insulaires dont les captures sont les plus incessantes. D'autres qui subissent de nombreuses pertes sont ceux tenus pour "italiens", corsaires aux traits semblables à ceux des majorquins tels les napolitains, les sardes, les siciliens de

6. "Course et Piraterie Méditerranéennes de la fin du Moyen-Age au début du XIXe siècle" en *Course et Piraterie* (Paris) C.N.R.S., 1975, I, pp. 78-136. Sur divers aspects particuliers de la "course méditeranéenne on doit lire l'intéressante communication de M. Fontenay, "Les Phénomènes corsaires dans la péripherisation de la Méditerranée au XVIIe siècle" dans *La Periferización en el Mediterráneo Occidental. Siglos XVI-XVIII*, Murcia 1984 (sous presse).

Trapani et de Messine et les plus actifs peut-être, ceux de Finale. A la fin du siècle interviennent les nordiques: anglais et hollandais (de Flessingue), dont les activités doivent être considerées sous une perspective bien différente de celle des purement corsaires (marine de guerre, présence de professionnels de la marine).

Pour en revenir à la course majorquine, il faut signaler son intervention constante à obstruer les contacts entre les ports français, celui de Marseille principalement, et les différents centres commerciaux de la Méditerranée. En raison du caractère particulier de son genre d'intervention, elle aura l'occasion de se distinguer au sein des diverses lignes maritimes établies par les français, désireux d'arborer sinon le monopole, du moins une hégémonie quant aux relations commerciales en Méditerranée.

A. Commerce Interrégionel français. Bien que de portée réduite —"commerce au petit cabotage", selon Louis Bergasse[7]—, les communications établies entre les ports français ne manquèrent pas d'attirer les corsaires insulaires. La preuve en est leur présence dans des eaux voisines de ces ports, profitant d'accidents côtiers (îles de Marseille, d'Hyères ...) pour se rendre maîtres des embarcations qui effectuaient ce genre de transit. Toute fois, il ne faut pas forcément faire un rapport entre la localisation de la capture et le trafic intercepté, du fait que celle-ci devait avoir lieu au retour et à l'approche du port du destination. En ce qui concerne le commerce "de port en port" '(Jean Meyer[8]), on doit réaliser une double étape, vue l'augmentation des interventions et pièces capturées et à cause de la réaction des Deputés de la Chambre de Commerce de Marseille, selon les analyses de leurs "*Déliberations*".[9] Ainsi, entre 1650 et 1659, les allusions aux majorquins sont constantes et il est fait mention des diverses manières d'éviter leurs attaques: incitation à un meilleur

7. *H.C.M.*, IV, pp. 128-131.

8. "Gens de Mer en Méditerranée au XVIIe siècle. La France et l'Espagne. Essai de Comparaison", en *Le Genti del Mare Mediterraneo*, Napoli 1982, II, p. 909.

9. *Archives de la Chambre de Commerce de Marseille* (=*A.C.C.M.*), Série B.— Délibérations - n° B 1 - B 6 (1650-1711). Ces "réactions" ont été l'objet d'étude de ma communication "Corsarisme Mallorquí a las costes meridionals franceses (1650-1700)" dans *IV Jornades d'Estudis Históricos Locals*, Palma de Mallorca 1984 (sous presse).

armement des particuliers, stimulants économiques, menaces de réquisition des bâtiments, etc., etc.

Après l'accès de Colbert au Secrétariat d'Etat et sa réorganisation de la marine commerciale et de guerre, la réponse fut beaucoup plus efficace: l'intervention directe de la marine royale suppose le déplacement des agresseurs vers d'autres lieux moins protegés par les flottes du Roi Très-Chrétien. Ce commerce restait sauvegardé mais il n'en était pas de même pour les autres. En bref, il faut mettre en relief les frais considérables qu'entraînait la lutte contre les corsaires majorquins, tant en pertes qu'en armements et autres investissements.

B. Italie. Il s'agit ici d'un trafic commercial supérieur, bien que nous ne nous limitions qu'à sa communication avec les Républiques de Gênes et de Toscane, trafic traduit en un volume plus élevé des marchandises transportées et en une interférence plus claire des corsaires insulaires. En cette occasion, ces derniers comptèrent sur les facilités offertes par le caractère d'états neutres des deux Républiques. En effet, les majorquins trouvèrent dans les ports ligurs et toscans des lieux de refuge et d'abordage, qui les aidèrent même à attaquer et capturer les navires marchands français, sans que ceux-ci puissent pratiquement s'y opposer. Dans cette ligne commerciale, il faut détacher l'échange abondant des produits des foires de Beaucaire et de Pise, transactions pour lesquelles on utilisait le trafic maritime et qui, forcément, excitaient la convoitise des corsaires majorquins, et aussi celle des déprédateurs chrétiens et barbaresques.[10] C'est à ces *foires* que font allusion les consuls français dans les villes portuaires de Gênes et de Livourne dans leurs rapports à l'Administration Centrale (Colbert, Seignelay), surtout entre les années

---

10. "Le moment le plus critique était celui de la Foire de Beaucaire, qui s'ouvrait le 22 Juillet. Excellente occasion pour les corsaires d'attaquer les barques qui s'y rendaient ou en revenaient". L. Bergasse, *H.C.M*, IV, p. 16. "...les Majorquins manquaient rarement d'y chercher leur proie. Et il leur était facile de s'embusquer dans les replis du littoral camarguais, pendant que les barques destinées à la foire relâchaient à Port-de-Bouc pour y attendre le moment propice de franchir la barre du Rhône". G. Rambert, *H.C.M*, VII, p. 115. Voir également P. Masson, *Histoire du Commerce*, p. 45 et M. Morinau, "Flottes de Commerce et trafics français en Méditerranée au XVIIe siècle (jusqu'en 1669)", *XVIIe siècle* (Paris), 86/87 (1970) 143-151.

1674 et 1679.[11] Devant de telles obstructions, les réactions sont claires. Des demandes pour obtenir l'intervention des escadres royales (frégates armées de Toulon) sont continuelles. Aux commissions rogatoires suivront les plaintes pour l'abandon de ce commerce; les Deputés marseillais intercèdent et obtiennent que les officiers surveillent les côtes à l'aide d'expéditions munies de puissants bâtiments. Toutefois le commerce italien ne connaîtra pas la fortune de l'interrégional français. Les convois ne sont aucunement pratiques car ils entraînent des frais énormes et, de plus, peuvent se voir esquivés ou même attaqués par les corsaires de Majorque. D'autres recours s'avèreront inutiles —armement des particuliers— pour ne pas dire à double tranchant, comme appels aux barbaresques qui paralysent les relations franco-italiennes en capturant des embarcations gênoises, sans presque intervenir contre les majorquines. Seul le rôle des galères du Roi Très-Chrétien, avec leurs mesures dissuasives, parviennent à palier ces effets. En définitive, un commerce important qui se voit sérieusement affecté, surtout par le fait de ne trouver les moyens de les protéger efficacement.

C. Levant. Bien que l'on dispose de diverses informations sur la présence des majorquins le long des côtes turques, libanaises et syriennes, ainsi que des captures dans l'Archipel, l'interception du trafic levantin a lieu de préférance dans la zone occidentale de la Méditerranée. Un endroit où on peut, en particulier, localiser un grand nombre de captures est le triangle formé par Malte, la Sicile et la Barbarie (Cap Blanc).[12] L'intervention se produit principalement depuis une provenance en lieu d'opération "in situ". Les navires capturés sont pour la plupart des grand bâtiments qui transportent des chargements *très riches*; après

11. *Archives Nationales, Paris* (=*A.N.P.*), *Affaires Etrangères* (=*A.E.*), Correspondance Consulaire (=B1). *Gênes*, Registres (=Reg.) 511-515 et *Livourne*, Regs. 695-698.

12. Dans une lettre du 20 Septembre 1689, le consul français à Cagliari fait savoir aux Députés de la Chambre de Commerce de Marseille: "Je me crois obligé, Messieurs, vous aviser comme la mer est toute pleine de corsaires, et que les mallorquins ont armé quatre barques qui sont St. Pierre vieux corsaire celle qui fut prise au Cap Turq, l'autre au Cap Besson, et une barque d'Evisse, les quelles nous voyons tous les jours icy. Ils tiennent le passage depuis les isles de St. Pierre jusques à Malthe. Je vous assure que toutes les barques ou petits vaisseaux qui iront et viendront de Levant n'échapperont pas de ces corsaires". *A.C.C.M.* Série *E* (Affaires Militaires), n° 84.

leur prise, ils sont généralement conduits à Livourne où ils sont soumis à des rigoureuses quarentaines —"*si de persone come de robe*"—. Il est donc établi une certaine correlation entre la prise en quarentaine et la provenance levantine de la pièce saisie, selon ce que signale d'examen des documents de la serie *Sanità* de l'*Archivio di Stato di Livorno*.[13] On dispose d'une plus faible documentation bien que le sujet soit intéressant, sur les obstacles que constituent ces corsaires auprès de l'approvisionnement en blé de Morée que reçoivent les rebelles de Messine de la part des Français, ainsi que les difficultés causées à l'organisation de convois aux embarcations qui effectuent le commerce avec le Levant. Ce dernier, par ailleurs, sera considéré comme celui de plus grande envergure parmi les lignes établies par la Chambre de Commerce marseillaise. Il faut s'attendre à l'intervention des majorquins, et sinon par le nombre mais par le volume des captures, il constitue le trafic qui a donné les plus grands bénéfices aux déprédateurs insulaires; ainsi le confirme la provenance levantine des principales captures: la "Nueva Jerusalem", la "Nueva Europa" et la "San José".[14]

D. Barbarie. Les relations commerciales avec le Maghreb se voient alterées à la suite de courses de Majorque. On pourra, en cette occasion, apprécier le caractère légitime du rôle des corsaires, circonstances de la guerre avec la France et l'interdiction imposée parmi "les espagnols" de commercer avec l'infidèle. On prétend étendre cette seconde acception à toute embarcation chrétienne, invoquant des raisons de caractère mixte: coexistence économique, support ambigu de la continuité de la croisade religieuse (les majorquins eux-mêmes accouront aux ports de Barbarie en époques de pénurie, lesquelles se succédaient avec fréquence). On comprend l'indignation des français, surtout du fait qu'il n'y avait pas de rupture entre les deux couronnes chrétiennes. Et ils repoussent leur inclusion dans l'extrapolation appliquée, faisant appel aux clauses établies dans les paix successives (specialement celle des Pyrinées-1659) conclues par les deux couronnes. Parmi ces captures —celles réalisées en

13. =*A.S.L. Sanità Marittima*. Série *III*. "Affari Generali e Carteggi di Sanità. Lettere di Sanità", n° 68-71.

14. Sur la capture de la première de ces embarcations, voir G. López Nadal, "Competència entre el Consell d'Aragó i el Consell de Guerra pels judicis de les captures de cors a Mallorca. El cas de la presa 'La Nueva Hierusalem'. (1677-1687)", *Fontes Rerum Balearium* (Palma de Mallorca) III (1979-1980) 203-226.

temps de paix— il faut signaler les confiscations de bateaux marchands français dans les ports de Majorque, Minorque et Ibiza.[15] La justification est toujours la même: la prescription du commerce avec les sociétés musulmanes. C'est ainsi que commencent des relations tendues entre Marseille et Majorque, et qu'ont lieu diverses saisies réciproques, expliquées par des motifs de contrebande, répresailles, etc. Bref, on se trouve devant un "cul-de-sac" dont la voie de sortie paraît très compliquée. Il est difficile d'évaluer le volume du trafic saisi durant le conflit franco-espagnol. Les interceptions sont localisées dans des zones proches des côtes algériennes et tunisiennes, en dehors de celles réalissées dans d'autres parages comme les îles italiennes, côtes françaises, etc.

E. Espagne. Dans son aspect plus occidental, l'interférence de la course majorquine conduit à une situation très particulière. Cela réside dans la subsistance du commerce entre les ports français et espagnols, tandis que les flottes et les armées se combattent sur les champs de bataille, car les hostilités diminuèrent considérablement le commerce mais n'arrivèrent pas à l'interrompre. Pour la poursuite de ces activités, on disposa de deux voies alternatives: la neutralité et les permis spéciaux. Dans la première, l'immunité des pavillons ne tarda pas à être violée par les corsaires qui, sachant ce que réellement on transportait, arrêtaient les embarcations, principalement gênoises, saisissant les marchandises sous le prétexte qu'elles appartenaient à l'ennemi, ou bien qu'elles faisaient l'objet de contrebande. Le second recours allait supposer de grandes polémiques lorsque les embarcations capturées disposaient d'un sauf-conduit établi par quelque vice-roi (la Catalogne, Valence et Majorque même) ou par une autorité similaire, comme un gouverneur, etc. (Minorque, Ibiza). Il se produisait ainsi un litige entre les sujets mêmes du Roi Catholique, les uns défendant les interêts de la ville ou de la province ("Reino") qu'ils représentaient, les autres pour agir en fonction d'une "guerre économique" à appliquer à l'ennemi.[16] Le dilemme risquait d'entraîner de longs conflits, surtout en supposant la confiscation des livraisons de blé demandées aux français devant la pénurie dont souffraient les ports "espagnols" (Majorque et Ibiza

15. *A.C.A. C.d.A.* L. 1027-1028 (Menorca) et 1033-1034 (Ibiza). Voir note 4.

16. A. Dominguez Ortiz, "Guerra Económica y Comercio Extranjero en el Reinado de Felipe IV", *Hispania* 23 (1963) 71-110.

principalement). Il se produit donc un important changement, du fait que cette ligne commerciale "espagnole", fondée sur la corrélation guerre-commerce se transforme en une dichotomie: guerre *ou* commerce. Les captures se situent essentiellement sur les côtes du Levant espagnol (Alicante, Valence, la Catalogne) et autour des Baléares.

F. Ponant. Finalement, il faut faire mention de la "façade ponentaise" (Gaston Rambert[17]). Il s'agit de l'interférence, oeuvre des majorquins, dans le commerce provenant de la France atlantique, aussi bien que de l'Amérique, ligne où sont nombreux les morutiers malouins,[18] navigation d'un grand intérêt qui affiche pratiquement un monopole quant à l'apport de morue depuis Terre-Neuve à la Méditerranée. Ceux-ci connurent également de près les corsaires de Majorque, subissant leurs attaques soit dans leurs voyages vers le port du Lacydon soit dans leurs propres expéditions en Méditerranée, par exemple lorsqu'is se rendaient à Rome/Civitavecchio, en quête d'alun.[19] En réalité, les interceptions comptabilisées ne sont pas nombreuses, mais les prises sont significatives par la valeur des produits. On peut en juger par l'importante protestation figurant dans deux cas particuliers: la capture du vaisseau "Saint Lunaire" dans la fosse de Diano (Ligurie) et celle du "Quemaduc", près des côtes de Villefranche (Nice). Les deux étaient de Saint Malo. La seconde fut la seule embarcation qui, parmi les captures, ne fut pas restituée par les majorquins aux français, lesquels exigèrent dévolution, du fait qu'elles furent réalisées après la signature de la paix de Nimègue (1678).[20]

Comme couronnement de cette interférence auprès du commerce

17. *H.C.M.*, VII, pp. 131-264.

18. Ch. de la Morandière, *La pêche française de la morue dans l'Amérique Septentrionale*. Paris 1967. J. Delumeau, "Le commerce malouin à la fin du XVIIe siècle", *Annales de Bretagne* XVI-3 (1959) 263-286; "Méthode mécanographique et trafic maritime. Les Terre-Neuviers malouins à la fin du XVIIe siècle", *Annales* 4 (1961) 665-686 et I. Frain le Pohon, "Les ancêtres des Terreneuvas", *L'Histoire* 36 (1981) 90-91.

19. J. Delumeau, *L'Alun de Rome*, Paris 1963 et "L'Alun de Rome. Moyen de domination économique du Midi sur le Nord jusque vers 1680", en *Studi in onore di Amintore Fanfani* IV, Milan 1972.

20. *A.C.A. C.d.A.* L. 998 et 999. *A.N.P. A.E. B1.* Gênes, Reg. 514, Livourne, Reg. 696, *Madrid*, Reg. 766 et *Palma*, Reg. 938. *A.C.C.M. E-83* et *K* (Consulats de France) - *199*.

français, il nous semble opportun de signaler la preuve de captures effectuées par les majorquins, contenue dans le *Registre E-97* ("Déclaration des pertes et prises: 1688-1703") des *Archives de la Chambre de Commerce de Marseille.*[21] Il s'agit de 54 rapports correspondant aux prises que ces corsaires réalisèrent des années 1689 à 1698. Parmi celles-ci, 48 correspondent à des embarcations françaises et 6 à d'autres états (Gênes, San Remo et Savoie). Parmi les premières, en considerant la localisation de la capture, on peut observer que:

— 13 signalent une provenance nord-africaine (Tunis, Gerba, Tabarca, Cap Negre, La Galita, Souse, Lampedusa, la Pantelerie...)
— 5 sont faites, probablement dans la zone levantine (l'Archipel, Constantinople...)
— 3 font allusion aux côtes italiennes (Livourne, Portovenere...)
— et *une* concernant les côtes de la Catalogne proches de la frontière française (Cap de Saint Sebastien).

Parmi celles où le rapport n'est pas clair quant à la ligne commerciale interceptée, il faut signaler que:

— 13 interventions sont localisées autour des îles italiennes: la Corse (Bonifacio, Isle Rouse, ...), Sardaigne (Taulare, Isles de St. Pierre, Malfadan...); aucune, curieusement n'affectant la Sicile. Une autre entre Malte et la Ligneuse (Linosa).
— 4 sont situées sur la côte française: îles d'Hyères, "a la sortie de le Ciotat"... (Commerce régional ou de long cabotage?).
— 2 sont localisées à Majorque, une à quelques 60 milles de l'île, une autre dans le port même (commerce avec l'Espagne, avec la Barbarie?)
— le reste comprend 8 rapports sans localisation précise. On remarque l'absence de ceux-ci quant aux irruptions dans le trafic en provenance du Ponant.

---

21. Cet important "Registre" fut examiné, à la fin du siècle dernier, par G. Saint-Yves: "Les pertes du commerce de Marseille de la Paix de Nimègue à la Paix de Riswick (1688-1698)". *Extrait du Bulletin de Géographie Historique et descriptive* 1896, pp. 205-246. Le Registre E-97 constitue une des sources documentaires principales de ma Thèse ("El corsarisme..."), voir, en particulier, les pp. 229-249. Ce Registre est aussi la base documentaire de ma communication "Les preses dels catalans a les acaballes del segle XVII" dans les *Actes del primer congrès d'Història Moderna de Catalunya* 1 (Barcelona 1984) 503-506.

On fait allusion à 6 embarcations capturées appartenant à des ressortissants gênois (3), de San Remo (2) et de Savoie (1), quantité réduite par rapport aux françaises. Dans l'ensemble, cette évaluation mérite d'être retenue dans la mesure où elle se rattache à la course majorquine, vis-à-vis d'autres états ou nations de la zone occidentale de la Méditerranée.

Espagne

Partant de la Monarchie Catholique, dont dépendait ces corsaires, on doit considérer par dessus tout l'indiscutable bénéfice qu'offraient ces derniers en attaquant les embarcations de rivaux politiques. Malgré tout, en certaines occasions, et en opérant en périodes de paix, le comportement des corsaires pouvait provoquer quelque conflit (par exemple, Nimègue). Dans ces cas, lorsqu'il s'établit un litige entre les intérêts des corsaires majorquins et des français,[22] on remarque une claire condescendance envers l'état souverain du Roi Très-Chrétien, ce qui permet de méditer sur la subjugation de l'Administration autrichienne ruinée à l'égard de la nation qui possède l'hégémonie politique en Méditerranée.

Italie

Quant aux Républiques italiennes, il faut détacher à nouveau la relation avec la Seigneurie de Gênes et avec la ville portuaire de Livourne. Auprès du reste des états —Savoie, Milan, Etats Pontificaux et Venise— la répercussion est généralement sporadique, seules quelques embarcations de Savoie sont capturées pour commercer avec la France ou la Barbarie. Les Royaumes de Naples et de Sardaigne doivent être classés comme "espagnols". Dans leurs ports accostent les Majorquins, s'y approvisionnent et y vendent quelques prises...

Avec Gênes, les relations sont clairement tendues. Bien qu'elle soit une République Confederée, les querelles sont constantes entre Majorque et la Seigneurie, dont beaucoup se doivent à des interceptions de la course majorquine.[23] Nous avons fait allusion auparavant à la

22. *Archive Général de Simancas.— Etat.* France (=K), Dossiers 1466, 1467, 1468 et 1660 *Archives du Ministère des Affaires Etrangères - Paris. Correspondance Politique.* Espagne. Vols. 62-70 (1674-1686).

23. *Archivio di Stato di Genova. Giunta di Marina,* N° 2-5 (1601-1704).— *Marittimarum* n° 1666-1673 (1540-1688).

facilité d'opération sur les côtes de la Ligurie. En effet, les corsaires majorquins disposèrent de la complicité des autorités gênoises, du fait que celles-ci ne s'opposèrent guère à la capture d'embarcations françaises sur leur littoral. Finalement, les pressions des français, logiques d'ailleurs, amenèrent la rétention de nombreux corsaires insulaires par les galères mêmes du "Serenissimo Governo". Ceci entraîna des répliques des autorités majorquines qui confisquèrent les navires gênois qui s'approchaient de l'île. Ainsi s'ouvrit une "guerre de représailles" entre les deux ports qui se reprochaient mutuellement d'agir d'une façon illégale — captures incorrectes pour avoir lieu dans les ports ("sous le canon de...") de la République. Les majorquins étaient durement traités: "Il aurait mieux valu être esclaves d'Alger", dit Pedro de Santacilia, armateur du patron Josep Pujol (1668).[24] Les français accusaient également les gênois de se rendre complices de leurs pertes, exigeant responsabilité et même indemnisation quant aux dégâts. En définitive, dans les relations avec les majorquins, on observe une attitude administrative peu opportune des autorités gênoises; les premiers compromettent la déjà difficile neutralité politique car les bénéfices que puissent leur apporter les interventions des corsaires insulaires —vente de quelqu'une de ses captures aux ports de la République— sont tout à fait insuffisantes pour compenser les nombreux problèmes qu'ils leur créent envers la France.[25]

Avec le port de Livourne, les relations sont complètement différentes. Majorquins et français tirent profit à égalité d'une même neutralité, dirigée alors d'une manière beaucoup plus efficace. Livourne est un refuge, non un lieu de capture. Son port abrite à la fois le commerçant et son poursuivant. Il suffit de citer ici l'application du *Règlement*, indiqué par Jean Mathiex[26] et certifié dans la correspondance du consul

24. *C.C.A. C.d.A.* L. 999.

25. Sur les effets de la course sur la neutralité politique gênoise, voir C. Costantini, "Aspetti della politica genovese nel Seicento", en *Guerra e Commercio nell'évoluzione della marina genovese tra XV e XVIII Secolo*, Genova 1970 I, pp. 207-235 et E. Papagna, "Nuove ricerche sulle scelte politico-economiche della Reppublica di Genova alla fine del Seicento" en *Genova, la Liguria e l'Oltremare tra Medioevo ed Etá Moderna. Studie e Ricerche Storiche*, Università di Genova, III (1979) 275-319.

26. "Neutrality in turn, implied the observance of certain recognized duties. Thus any belligerent merchantman leaving a neutral port was given 24 hours to get well away before the port authority allowed an enemy privateer to lift anchor

Cotolendi avec l'Administration,[27] selon lequel le bateau marchand disposait de 24 heures d'avance quant à son départ par rapport au corsaire qui prétendait le capturer. Dans ce port, les majorquins préparent leurs expéditions et vendent grande partie de leurs captures. Les français, pour leur part, peuvent récupérer, en les achetant, leurs propres embarcations. Le plus souvent, ce sont les propriétaires français eux-mêmes qui les achetent. Leurs équipages seront envoyés à Marseille ou Toulon pour être enrolés dans les galères, pour oeuvrer ensuite contre les majorquins — curieux et significatif destin de ces victimes de la course. Autre ordre de chose, Livourne représente un important marché d'esclaves,[28] dont bien d'entre eux proviennent des brigandages des majorquins. En résumé, il suffit de dire que ce port toscan servait de marché pour les captures réalisées par les majorquins, ce qui évitait à ceux-ci de les transporter à leur île. On pourra donc observer ainsi une certaine symbiose entre corsaires majorquins et marchands toscans, parce que les premiers leur apportaient des marchandises, souvent sous un ancien pavillon français, et les derniers contribuaient largement par leurs achats au développement de l'institution corsaire insulaire.

Barbarie

Parlons, pour terminer, des états barbaresques, mais signalons avant tout l'impossibilité de préciser la répercussion que la course majorquine eut sur l'évolution des sociétés maghrebiennes. Leur condition "d'ennemies le la foi" les privent de toute considération; les captures de leurs

---

in pursuit". *The Mediterranean* dans J. S. Bromley (ed.) *The New Cambridge Modern History*, VI, p. 547. Voir aussi les Commentaires sur "Il trattato di 9 Ottobre 1692" de G. Guarnieri a *Livorno Medicea...*, pp. 198-200.

27. Voir, entre autres, ses lettres des jours: 23 Février 1674 et 29 Janvier 1677. *A.N-P. A.E. B1*, Livourne, Regs. 695 et 696.

28. S. Bono, "Livorno e la schiavitú in Italia nell'etá Moderna", en *Atti di Convegno...*, pp. 19-324: "Schiavi musulmani sulle galere e nei bagni d'Italia dal XVI al XIX secolo", en *La Genti del Mare...*, II, pp. 637-875. F. Braudel, "Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo", *Economia e Storia* (Rome) 1655/II, 117-142. C. Ciano, "Gli Schiavi ed i forzati nella Livorno Medicea", *Rivista di Livorno* IX/1 (1959) 22-26. J. Mathiex, "Trafic et prix de l'Homme en Méditerranée aux XVII et XVIII siècles", *Annales* (1954) 158-164 et V. Sawadorini, "Traffici con i paesi islamici e schiavi a Livorno nel XVII secolo" dans *Atti di Convegno...*, pp. 206-255.

embarcations ne créent aucun litige. Les prises sont toutes bien accueillies, mais les nouvelles quant aux rapports demeurent confuses (captures des barques de maures, par exemple).[29] Les barbaresques sont des ennemis constants qui transportent peu de marchandises qui ne soient proprement humaines, les esclaves. Ceux-ci, bien sûr, servent de prétexte permanent pour l'armement et la réalisation d'expéditions corsaires, lesquelles peuvent avoir des résultats différents de leurs objectifs (par exemple, captures d'embarcations françaises qui commercent avec la Barbarie). Cette cause même sera utilisée pour alimenter ces activités en l'absence d'une conjoncture politique favorable. Sa lente et progressive disparition comme danger à combattre est accompagnée du propre déclin d'une course qui, par manque d'ennemis "de la couronne", se voit sans embarcations à appréhender. Il serait très intéressant de pouvoir élucider ces lacunes, conséquence d'une discrimination inhérente aux sources mêmes de documentation en Europe. Il sera donc difficile d'aller en avant dans cette matière et, bien sûr, impossible de déterminer la quantité des rapports.

Nous devrions conclure en précisant le caractère qu'impriment les agissements de la course majorquine, qui altèrent le commerce français et compromettent la difficile neutralité des gênois tout en contribuant à l'enrichissement commercial de Livourne. Revenons au *Registre E-97* et comparons ces interventions avec celles d'autres corsaires ou marins royaux, selon le nombre de captures qui y sont comptabilisées. Entre 1688 et 1703, on observe un total de 380 captures, correspondant 334 à la période de Guerre de Neuf Ans. Au cours de celle-ci, les majorquins réalisent 54 captures et sont les seconds en nombre après les anglais, devant les hollandais de Flessingue (40 captures), les "espagnols" (30), dont quelques unes pouvaient être aussi bien que de nature majorquine), les algériens (20), les tripolitains (15), les siciliens de Trapani (15), les gens de Finale (15)... Nous croyons que ces chiffres sont suffisamment

29. "...l'eterogeneità delle fonti non permete di istituire un confronto attendibile tra la corsa barbaresca e quella cristiana, ed anzi della prima non è per otra possibile offrire un quadro che vada oltre l'episodico". C. Costantini, "Aspetti della politica...", p. 212. Voir aussi C. Manca, "Rapporti di classe e condizioni sociali nelle città marittime barbaresche dopo Lepanto" dans *Le Genti del Mare Mediterraneo*, Napoli 1982, II, pp. 728-729 et G. López Nadal, "Els 'Emenigs de la Fe': un cas más de morginació historica", en *Estudis de Prehistòria, d'Història de Mayurca i d'Història de Mallorca, dedicats a Guillem Rosselló Bordoy*, Mallorca 1982, pp. 281-301.

éloquents: les majorquins, opérant la plupart du temps de manière individuelle, pas en escadres, quand ils ne sont pas couverts comme "espagnols", sont seulement dépassés par la puissante marine anglaise en deux captures, bien au-dessus d'autres corsaires et marines. Avec eux les corsaires d'Ibiza (12 captures) et ceux de Minorque (2): un total de 68 rapports. Si l'on tient compte que ce contexte signifie le chant du cygne de la course majorquine, il est permis de s'interroger sur l'envergure, probablement considérable, de ces opérations, car, bien que des fois, lorsqu'on manque de détails précis, en une question bien posée, on peut trouver la réponse.

ROBERT MANTRAN

COMMERCE, COURSE ET CONVOIS EN MÉDITERRANÉE ORIENTALE
DANS LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XVIIe SIÈCLE

L'existence et le développement du commerce en Méditerranée Orientale sont fonction des conditions politiques régnant tant dans l'Empire ottoman qu'en Europe où le jeu des alliances et des oppositions favorise ou contrarie l'activité économique des puissances occidentales; fonction aussi de l'essor maritime et industriel de ces puissances qui battent en brèche la domination ottomane en Méditerranée et leur permettent d'expédier dans les territoires turcs une quantité notablement accrue de marchandises; fonction enfin des éléments favorables aux Occidentaux que sont les besoins des Turcs en certains produits qu'ils ne peuvent trouver, produire ou se procurer par leurs propres moyens. Car ces besoins imposent des échanges: les observateurs occidentaux ont bien jugé à ce point de vue et ont parfaitement senti quelles étaient les nécessités économiques et financières auxquelles l'Empire se trouvait alors confronté.[1] Et profitant par ailleurs des conditions politiques peu favorables aux Turcs, Anglais, Hollandais et Français ont su, par périodes successives, doubler leur influence politique d'une pénétration économique que les Ottomans n'ont pas voulu ou pu limiter, car le territoire turc constitue un point de partage quasi obligé entre l'Est et l'Ouest: les marchandises d'Arménie, d'Iran, voire du Caucase ou de l'Inde

1. Cf. ce jugement du Chevalier d'Arvieux (*Mémoires*, IV, pp. 218-219): "Il est constant que le Grand Seigneur auroit déjà rompu avec nous sur les griefs dont j'ai déjà parlé, s'il avoit pu se passer de notre commerce. Celui des Vénitiens, des Anglois, des Hollandois et des Génois fournit son Empire de tout ce qu'ils peuvent désirer, et qui n'est point dans les Etats du Grand Seigneur, comme sont les draps d'or et de laine, le papier, le plomb, l'étain et les épiceries...".

parviennent aux Echelles turques de la Méditerranée en quantité assez importante pour donner lieu à un trafic d'échanges avec les produits occidentaux, et c'est là pour les Turcs une source de profits qu'ils ne sauraient négliger ou éliminer; mais il est aussi des catégories d'individus qui trouvent dans le commerce des avantages qui ne ressortissent pas aux conditions d'un trafic régulier: les intermédiaires, et sur le plan de la navigation, les corsaires et les pirates.

La mer Egée, tout particulièrement, connaît une intense circulation de navires, barques turques ou grecques, vaisseaux occidentaux de toutes les nations commerçantes: du détroit de Gibraltar, de Marseille, de Gênes, de Livourne, de Venise, les routes maritimes convergent vers la Morée et la Crète et de là se dispersent vers les îles de l'Archipel, vers Constantinople, vers Smyrne, vers Alexandrie. Ce sont généralement, pour chaque nation, les mêmes capitaines sur les mêmes navires qui effectuent les voyages. Sans parler de voyages de routine —car les incidents ne manquent pas— on peut dire qu'il s'agit de voyages menés par des gens au courant de la navigation en Méditerranée orientale; on a affaire à des professionnels intéressés au rendement du trafic maritime, pour qui les incidents de navigation ne sont pas à proprement parler des surprises, les plus redoutables étant toutefois les corsaires barbaresques contre lesquels ils sont parfois démunis.

Même si un voyage par mer représente une habitude quasi routinière, il constitue cependant une entreprise de longue haleine: la durée du parcours est rarement inférieure à 30 jours, de Venise ou de Marseille à Constantinople;[2] il est courant que les navires marchands accomplissent ces parcours en deux mois environ, car il faut tenir compte du mauvais temps, des vents contraires, des arrêts techniques, des relâches nocturnes,[3] mais aussi de la rencontre de vaisseaux hostiles:[4] on peut

2. On trouve dans l'Archivio di Stato di Venezia (A.S.V.) de nombreuses références sur les durées de parcours Venise-Constantinople et vice-versa; on signale en novembre 1641 un navire qui n'aurait mis que 10 jours pour aller des Dardanelles à Venise. Pour les Marseillais, des trajets de 25 et 28 jours pour gagner Constantinople sont notés (Archives nationales -A.N.-, B^1 376 et B^1 381).

3. E. Fasano-Guarini: "Au XVIe siècle, comment naviguent les galères", in *Annales E.S.C.* 16e année (mars-avril 1961) 279-296. Cf. aussi *Relazione* de P. Foscarini, in Barozzi et Berchet, "Le relazioni degli stati europei...", *Turchia*, II, 105-120; A.S.V., *Dispacci*, passim, et A.N. B^1 376, f° 115.

4. A.N., B^1 377 (19 avril 1676).

ainsi arriver à un total de 90 jours environ.[5] Le trajet Alexandrie - Constantinople peut s'effectuer en huit ou dix jours si la navigation est directe, temps qui est souvent doublé par les relâches dans diverses échelles, quand il n'est pas multiplié par d'autres événements.[6] De Constantinople aux Dardanelles il faut de 2 à 4 jours, et autant des Dardanelles à Chio ou à Smyrne, un peu plus pour Salonique.

En ce qui concerne les itinéraires, Anglais et Hollandais, après Gibraltar suivent d'assez près la côte espagnole, plus hospitalière et plus à l'abri des attaques des corsaires barbaresques, touchent aux Baléares ou passent à proximité de ces îles et de là ou bien se dirigent vers Livourne ou gagnent le canal de Sicile et l'île de Malte; s'ils font escale à Livourne, ils contournent ensuite généralement la Sicile par l'Ouest et rejoignent Malte d'où ils poursuivent leur route en direction de la Morée et plus précisément de Modon ou de Coron, points d'escale très fréquentés après le passage de la mer Ionienne et qui sont les ports d'entrée dans le monde ottoman. Les Marseillais, pour leur part, rejoignent la route anglo-hollandaise au large de la Sicile. Quant aux Vénitiens, qui en Adriatique ont relâche à Raguse, à Corfou et à Zante, ils retrouvent leurs concurrents dans cette même région de Coron et de Modon. A partir de Coron, les navires passent entre le Cap Malée et l'île de Cerigo, puis les itinéraires se ramifient suivant la destination; ceux des navires qui se rendent à Constantinople croisent au travers des Cyclades où les Français notamment relâchent à Milo, à Nio et à Tinos, tandis que les Vénitiens touchent souvent à Nègrepont. Les routes se rejoignent à Ténédos, avant l'entrée dans les Dardanelles.

La situation des ports en relation avec Constantinople contribue aussi à déterminer les routes suivies avant leur regroupement à l'entrée des Dardanelles ou du Bosphore. En Egée septentrionale, les ports trafiquant le plus avec la capitale sont Salonique et Aynos; en Grèce, Nègrepont et Athènes; sur la côte asiatique Smyrne, Phocée et Edremit; dans l'Egée les plus importantes des îles: Cos, Samos, Chio, Mytilène

5. A.N., B^1 381 (24 mars 1691).

6. "La caravane que l'on appelle du Caire et que l'on décharge à Alexandrie (...) est arrivée à Constantinople après un voyage de cinq mois, la longueur de son trajet ayant été causée tant par le mauvais temps que par la peste dont elle a été affligée et par la crainte des corsaires qui l'ont obligée de demeurer longtemps dans le port de Rhodes" (A.N., B^1 376, 3 juillet 1672).

et Lemnos. Des relations maritimes unissent bien entendu la capitale à Rhodes, à Chypre, aux ports de l'Anatolie méridionale, de la Syrie et de l'Egypte, mais le trafic en est limité.

Si la conquête de la Crète assure la sécurité de la navigation ottomane en éloignant le danger vénitien, le déclin des forces navales turques la compromet; cependant la mer Egée, malgré quelques interventions comme celles de Venise à l'embouchure des Dardanelles ou celle de Duquesne dans le voisinage de Chio, demeure la mer ottomane par excellence, grecque plus exactement, et les navires étrangers n'y sont pas tout à fait à l'abri des attaques des corsaires turcs, voire tripolitains.

Plus à l'ouest, Livourne devient un des centres principaux du commerce en Méditerranée, et plus spécialement du commerce juif en raison des liens existant entre Juifs de Livourne et Juifs de Constantinople; les navires anglais y font relâche[7] pour charger des draps florentins toujours recherchés en Orient;[8] à l'exemple des Anglais, les Hollandais utilisent Livourne comme port d'escale pour leurs convois; mais aussi à Livourne, des particuliers nolisent des navires anglais ou hollandais pour transporter entre cette ville et Constantinople des draps et des piastres, et au retour des cuirs et des laines.[9]

En raison du développement du commerce international, le souci essentiel des ambassadeurs et des consuls étrangers est, avant tout, de défendre la personne, les biens et les intérêts de leurs nationaux, de veiller à l'application des Capitulations dont la plupart des articles concernent justement les droits et privilèges accordés aux étrangers dans l'Empire. Il est à noter aussi que dans les Capitulations un certain nombre d'articles ont trait aux difficultés qui peuvent naître du fait des corsaires barbaresques, et qu'une partie des interventions des ambassadeurs occidentaux est motivée par les agissements des corsaires. Cette attitude vise bien entendu à protéger les marchands et capitaines occidentaux, mais elle vise aussi à protéger une zone essentielle du commerce international qui comprend la zone du ravitaillement maritime de la capitale, ravitaillement en tous produits qui intéresse directe-

7. A.S.V., *Dispacci*, Soranzo, f^a 129 n° 229 (27 mars 1646); A.N., B^iii 225, mémoire de 1685; Wood, *A History of the Levant Company*, p. 213.

8. A.S.V. *Dispacci*, Soranzo, f^a 128, n° 201 (19 septembre 1645).

9. A.N., B^1 376, f^a 44, Mémoire de Roboly, 10 août 1669.

ment les commerçants occidentaux, car certains d'entre eux, et notamment les Français, participent activement à la caravane maritime qui, d'Alexandrie à Constantinople, apporte dans cette ville les produits de l'Egypte.

La sécurité de la navigation est naturellement une préoccupation majeure, plus particulièrement pour les Vénitiens qui voient leur supré matie commerciale menacée et n'ont pas toujours les moyens militaires propres à protéger leurs navires. Depuis le XVe siècle, les Turcs se sont emparé des îles et des places vénitiennes: à la fin du XVIe siècle, Venise ne tient plus que la Crète et les îles Ioniennes. Pourtant la paix règne entre Vénitiens et Turcs de 1573 à 1645, mise à part une brève période d'hostilité en 1638-39 dues à un incident maritime à Valona et à la suite desquelles les Capitulations sont renouvelées: les sujets et bâtiments vénitiens se trouvant dans les ports ottomans reçoivent des garanties et notamment des garanties contre les attaques des Barbaresques.[10]

Car les corsaires sont présents et redoutables, et pas seulement les corsaires ottomans. Ceux-ci, ou plus exactement les corsaires barbaresques, venus d'Alger, de Tunis ou de Tripoli ont deux zones d'action: l'Archipel, où ils trouvent dans les îles refuge ou ravitaillement, et le Golfe, où les nombreux petits ports de l'Albanie leur offrent les mêmes avantages avec, en plus, une complicité non équivoque des autorités locales; mais il existe aussi des corsaires chrétiens qui ne se font pas faute d'attaquer les navires marchands ennemis quels qu'ils soient et sont tout aussi redoutés que les corsaires barbaresques, sinon plus.[11] Ils ne sont toutefois à craindre que durant les périodes d'hostilité entre les puissances occidentales, alors que les Barbaresques représentent un danger permanent et contre lequel les Occidentaux, malgré les commandements de la Porte, sont parfois sans moyen de rétorsion. Les documents vénitiens et français relatifs aux exactions des corsaires barbaresques

10. A.S.V., Dispacci, Contarini, f° 120, 145 b.

11. "Tre sorta di corsari: sono li primi li corsari barbareschi, perfidi e fieri, coi quali le difference si decidono con l'armi, cosi parlando la capitolazione di spese, non essendovi regresso nè rittratazione alla Porta. Il secondo luogo, i corsari del Golfo, piccioli ladri, ma per esser dentro e vicini sono li più infesti e attacati. In terzo luogo s'affaciano li corsari ponentini Cristiani, che sono peggiori degli uni e dagli altri..." (Q. Guerini, *Relatione...*, Turchia II, pp. 182-183).

sont fort nombreux,[12] les dommages subis par les Occidentaux sont parfois très importants, tant en marchandises qu'en navires ou en hommes.[13]

Pour lutter contre les corsaires, plusieurs moyens sont à la disposition des capitaines et des représentants européens: d'abord la tractation avec les corsaires, lorsque cela est possible,[14] mais ce moyen est rarement utilisable, les corsaires ne lâchent pas souvent leur prise, sauf en cas d'impossibilité pour eux de l'emmener. Un deuxième moyen consiste dans la riposte, soit contre les corsaires eux-mêmes, soit contre leurs bases, lorsqu'il s'agit de bases situées en territoire proprement ottoman, mais cela peut entraîner des incidents avec les autorités turques, tels les incidents de Valona dûs aux Vénitiens en 1639,[15] ou le grave incident de Chio dont l'amiral français Duquesne fut le responsable[16] et qui entraîna une tension des rapports entre la France et la Porte. Troisième moyen: l'entente directe avec les Régences barbaresques, à quoi s'emploient de temps à autre les puissances occidentales, sans que cela apporte toujours des résultats concrets.[17] Autre moyen, fréquemment utilisé: le recours à la Porte pour demander des sanctions contre les corsaires et leurs alliés; moyen officiel certes, mais d'une efficacité toute relative: il suffit de constater le nombre de commandements émis par le Grand Seigneur à l'encontre des corsaires, spécialement des corsaires du Golfe,[18] pour se rendre compte que les commandements

12. A.S.V., et A.N., passim.

13. "Che li Barbareschi corsari siano ab antiquo nemici de Venetiani, assai lo dimostrano li danni de loro ricevuti, che da 20 anni in quà assendono alla summa di 5 e più millionni d'oro, tanto in vascelli quanto in mercantie depredate..." (A.S.V., *Dispacci*, Contarini, f[a] 120, juin 1639).

14. Ainsi par exemple le navire San Francesco di Paola est poursuivi dans les îles de l'Archipel par deux corsaires tripolitains. Il est abandonné par son équipage, puis récupéré, mais près de Ténédos il est pris en chasse par trois corsaires tripolitains; il se réfugie dans l'île de Mytilène où les corsaires viennent réclamer marchandise et navire. Le capitaine obtient le départ des corsaires et l'assurance de continuer son voyage en sécurité moyennant le versement d'une somme importante (A.S.V., *Atti e Sentenze*, t. 423, p. 146, décembre 1676).

15. A.S.V., *Dispacci*, Contarini, f[a] 120, passim.

16. J. von Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, L. LVII, p. 179.

17. Par exemple, l'accord conclu par les Anglais avec le pacha d'Alger en 1660-61, celui passé entre des Vénitiens et les pachas de Tunis et de Tripoli en 1676-1678 et la paix conclue entre la France et les corsaires d'Alger en août 1684.

18. Par exemple: firman de Murad IV aux autorités locales de Morée, de

restent lettre morte;[19] la complicité entre les corsaires et certains gouverneurs de Dulcigno, de Valona, de Durazzo etc., est une chose patente: les Vénitiens en sont les premières victimes et leurs plaintes sont véhémentes, car c'est leur commerce qui est directement visé, menacé; il est certain que l'étroitesse relative du canal d'Otrante et les abris de la côte albanaise favorisent les actions des corsaires qui, qualifiés de "corsaires du Golfe" sont en partie des corsaires barbaresques, en partie des corsaires albanais ou turco-grecs armés dans les petits ports locaux où ils bénéficient de la protection officieuse des autorités.

Il en est de même pour l'Archipel vers où convergent les routes maritimes de l'Occident et d'Egypte, où la circulation est intense et, par suite, nombreuses les occasions d'attaques et de prises, d'autant plus fructueuses que les navires sont, à l'aller comme au retour, à plein chargement, soit qu'ils se rendent aux Echelles de Constantinople, de Smyrne ou d'Alexandrie, soit qu'ils en viennent. Dans les îles aussi, les corsaires bénéficient de la complicité et de la protection des autorités locales qui toutefois, en raison de la proximité de Constantinople et surtout de Smyrne, n'osent pas toujours manifester une attention trop bienveillante aux corsaires et sont obligées de tenir compte des sentiments de la population locale grecque, en relation avec les marchands occidentaux avec qui elle trafique d'une façon plus ou moins régulière, en particulier sur les grains et les monnaies.

Lorsqu'en 1670 la paix est conclue entre Turcs et Vénitiens à la suite de la guerre de Crète, ceux-ci peuvent espérer rencontrer de meilleures conditions de navigation, eu égard aux termes du traité; mais très vite, les corsaires du Golfe reprennent leurs activités; cependant, tant qu'Ahmed Köprülü demeure grand-vizir, les relations turco-vénitiennes sont bonnes, les Vénitiens obtenant même satisfaction sur

Modon, Coron, Navarin etc., ordonnant d'empêcher les corsaires barbaresques de nuire aux Vénitiens (1637); un commandement contre les corsaires de Dulcigno et pour libérer deux esclaves vénitiens pris en temps de paix (1672); commandement adressé aux sandjak-beys de Scutari d'Albanie et de Karli Eli d'avoir à incendier les fustes qui s'arment dans les ports de ces régions pour la course contre les bâtiments vénitiens (1673); lettre similaire du Kapoudan pacha aux kadis, commandants et officiers des châteaux de Lépante et de Sainte-Maure (1675); autres commandements identiques contre les corsaires de l'Archipel et du Golfe (1682 et 1683-84).

19. Cf. à ce sujet une réflexion désabusée du baile Contarini (A.S.V., *Dispacci*, f^{a} 120, n° 142, juin 1639).

certains points tels que la réduction des taxes de douane et la destruction de bâtiments des corsaires en Adriatique.[20] Pour mieux protéger son commerce, Venise essaie de traiter directement avec les Régences barbaresques. En 1676 des conversations ont lieu entre les Vénitiens et les pachas de Tunis ou de Tripoli: un traité est signé avec Tunis le 15 août 1678; les résultats en sont toutefois limités.[21] L'arrivée au pouvoir du grand vizir Kara Moustafa Pacha détériore la situation; les Vénitiens sont particulièrement visés et les rapports entre dirigeants ottomans et bailes vénitiens témoignent parfois d'une extrême tension.[22] L'adhésion de Venise à la Sainte Ligue n'arrange pas les choses. Au traité de Carlovitz en 1699, Venise n'obtient que des satisfactions réduites, la principale étant la possession de la Morée, car celle-ci assure la sécurité de la navigation à l'entrée du Golfe.[23]

Parmi les moyens de protection figurent aussi les assurances contre les risques maritimes: c'est en fait une question qui intéresse davantage les marchands et négociants de Venise, de Marseille, des places européennes en général que les marchands européens de Constantinople qui ne sont que les représentants locaux des compagnies de commerce ou des négociants occidentaux. En matière d'assurance, les taux sont variables selon la conjoncture: non seulement les guerres, mais aussi bien entendu l'annonce de la présence de corsaires suffisent à faire monter les primes; et les nouvelles se propagent vite en Méditerranée.[24] Mais les documents d'archives officiels sont peu prolixes sur les assurances maritimes, il faudrait avoir recours aux archives notariales. En ce qui concerne les taux français d'assurance, L. Bergasse cite des taux variant de 8 à 16% suivant les circonstances et mentionne également le système de "contrat à retour de voyage", pour lequel les prêts sont effectués à taux plus élevé: 12 à 20%.[25] Pour la fin du XVIIe siècle,

20. A.S.V., *Dispacci*, f[a] 158, n° 157 (août 1675); Dores Levi-Weiss, *Le relazioni fra Venezia e la Turchia dal 1670 al 1684*, Archivio Veneto Tridentino, VII, 1925, pp. 22-23.

21. Dores Levi-Weiss, *op.cit.*, IX, 1926, pp. 121-123.

22. A.S.V., *Carte Turchesche*, XII (1682-1683) et Dores Levi-Weiss, *op.cit.*, VII, p. 33.

23. Predelli Bosmin, *Libri Commemoriali della Reppublica di Venezia*, Regesti, VIII, l. XXX, n° 51 (1699).

24. A. Tenenti, *Naufrages, Corsaires et assurances maritimes à Venise (1592-1659)*, Paris 1959.

25. L. Bergasse, *Histoire du commerce de Marseille*, IV, pp. 182-185.

R. Paris donne comme chiffre moyen de change maritime 10% pour les Echelles du Levant, chiffre variable suivant les événements mais qui semble demeurer à peu près stable à partir de 1670.[26]

Chez les Vénitiens, le "cambio marittimo" est lui aussi variable, mais apparaît plus élevé que le taux français. Déjà Contarini vers 1640 se plaint de la cherté des assurances vénitiennes, sans pour cela donner de renseignements précis.[27] Par la suite, on note des taux de 12% en 1646, 14% et 15% en 1674, 10% en 1676;[28] ainsi les primes de risque maritime seraient un peu plus élevées chez les Vénitiens que chez les Français, ce qui n'est pas surprenant étant donné les difficultés rencontrées par les premiers.

Dès 1671, pour remédier aux attaques des corsaires et "pirates du Golfe", les Vénitiens envisagent de faire naviguer leurs bâtiments en convois, mais ce projet n'est pas adopté dans l'immédiat; en 1673, Querini juge que c'est le seul moyen de sauver le commerce vénitien en Orient. Finalement, en juin 1676 le Sénat se décide à envisager le système des convois: les navires allant en Orient ne pourraient faire qu'un voyage dans l'année, au mois de mai; ils se réuniraient à Corfou et de là feraient voile sous l'escorte de deux navires de guerre. Tandis que les navires qui seraient à Alexandrie, Constantinople et Smyrne seraient sous la protection des forteresses turques, ceux qui iraient à Chypre et en Syrie verraient leurs opérations de chargement et de déchargement protégées par les navires de guerre qui, au voyage de retour, convoieraient à nouveau les navires, tous réunis, jusqu'à Venise. Les marchands verseraient comme contribution à cette protection la somme de 300 ducats par navire. Le règlement est approuvé et publié le 13 février 1677: il est précisé que les navires doivent se joindre aux bâtiments de guerre pour le mois de juin; il est en outre prescrit que les navires marchands seront armés en proportion de leur tonnage.[29] Il ne semble pas que ce système des convois ait connu un large succès,

---

26. R. Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, V, pp. 124-125.

27. "La sicurta sopra i vacelli veneziani eccedono di gran lunga quelle sopra i vascelli d'altre nazioni, e ciò non è altro che disavantaggiarli notabilmente nell'esito delle mercanzie in paragon delle altre nazioni..." (Contarini, *Relazione*, Turchia, I, p. 403).

28. A.S.V., *Atti e Sentenze*, t. 419, f[a] 212 (1646); *ibid.*, t. 422 (1674), *Archivio proprio*, busta 114 (1674); *Atti e Sentenze*, t. 423 (1676).

29. Dores Levi-Weiss, *Le relazioni*, A.V.T. VIII, 25, p. 50.

et jusqu'en 1681 il n'en est plus question. En 1682, il est décidé que les navires destinés à Alexandrie, Chypre et échelles de Syrie formeraient un convoi par an et se réuniraient en juin à Corfou; pour ceux de Constantinople et de Smyrne, il y aurait deux convois, en mars et en septembre; il y aurait cependant possibilité de départ pour Alexandrie en février. Les navires devraient être inscrits deux mois avant la date de départ, décharger et charger en un délai donné et, s'ils n'étaient pas prêts, attendre le convoi suivant. Mais rien ne fonctionne comme prévu et finalement l'adhésion de Venise à la Sainte Ligue arrête le trafic commercial avec l'Orient.[30]

A la même époque, les Français envisagent eux aussi de faire naviguer en convois leurs navires de commerce: trois convois feront deux voyages dans l'année de six mois en six mois. "Le premier sera composé des bâtiments destinés pour Smyrne, Constantinople, Scalanova et l'Archipel, le deuxième pour ceux qui iront à Alexandrie, et le troisième pour les échelles de Chypre, Sayda, Acre, Tripoli de Syrie et Alexandrette, celui de Smyrne partira de Marseille au commencement de janvier et au mois de juillet, celui d'Alexandrie entre le 15 avril et le 1er mai et entre le 15 octobre et le 1er novembre, celui de Chypre et Palestine à la fin de juillet et au commencement de février. Trois vaisseaux de guerre seront prévus pour escorter les convois (...). Il sera nécessaire que les bâtiments français qui iront noliser à Gênes, Livourne et autres ports d'Italie pour le Levant, ne puissent partir sans le convoi et qu'ils viennent l'attendre aux îles de Marseille (...). Pour empêcher que quelque bâtiment ne se sépare du convoi pour faire plus tôt son voyage ou pour débiter plus avantageusement ses marchandises en arrivant le premier (...), il ne pourra avoir l'entrée, ni faire son déchargement en tout ou partie avant l'arrivée du convoi. Le droit de convoi sera payé suivant la valeur du chargement..."[31]

Mais le système des convois n'est guère apprécié des marchands et se révèle néfaste localement car "rien n'est assuré et n'a un prix fixe, une barque de plus ou de moins porte une abondance ruineuse des marchandises d'entrée et establit une chèreté aussi préjudiciable des marchandises de sortie; il faudroit s'il estoit possible qu'il n'y eut qu'un ou deux bastiments à la fois à cette eschelle, que lorsqu'une barque est

30. *id.*, pp. 54-56.
31. A.N., B^{III} 125, 231-234 et 251-252 (1682).

partie de Marseille, il fust deffendu d'en expédier une autre qu'un mois après, de cette manière douze bastiments venus séparément feroient de bons voyages, et huict venus ensemble en deux fois retournent sans profit. . .".[32]

Aux suggestions de l'ambassadeur Guilleragues, Seignelay répond favorablement dans l'ensemble: en ce qui concerne la navigation en Méditerranée, il estime que la paix conclue avec Alger et l'accord prévu avec Tripoli permettent d'envisager la suppression du régime des convois inauguré en 1682.[33] De leur côté, les représentants de la Chambre de Commerce de Marseille émettent des critiques contre les convois qui, formés de navires disparates, ont une marche trop lente, si bien que les concurrents étrangers, prévenus, prennent les mesures nécessaires au Levant pour créer nombre de difficultés aux marchands français et chercher à les empêcher d'acheter des marchandises destinées à l'exportation.[34]

Si bien que dès le mois d'octobre 1684, une ordonnance permet aux navires de toutes sortes voulant faire du commerce dans le Levant, de naviguer comme bon leur semble, avec ou sans escorte; la raison invoquée pour cette ordonnance est que, la paix étant signée avec les corsaires d'Alger, la nécessité des convois n'apparaît plus aussi impérieuse. Toutefois il est permis aux marchands qui le désirent de naviguer en convoi organisé, à condition d'en avertir l'intendant de Provence.[35] Il semble cependant que par la suite Pontchartrain ait tenté, en raison de la guerre avec l'Angleterre et les Pays Bas, de remettre en vigueur le système des convois; les échevins et députés du commerce de Marseille s'y montrent hostiles et préconisent, au lieu de convois, un système de protection plus large: "employer cinq vaisseaux de guerre pour croiser, l'un depuis le Cap Bon jusqu'au-delà du canal de Malte, le deuxième du Cap Bon aux Iles de Saint Pierre, le troisième sur le Cap Matapan, Cerigo et dans l'Archipel, le quatrième pour la garde-côte de Barbarie, le cinquième pour la côte d'Italie".[36] Cette suggestion ne fut pas retenue et finalement le système des convois fut abandonné par les Français qui retrouvèrent leur libre initiative.

32. A.N., B^{I} 278, Mémoire de Guilleragues (9 juin 1684).
33. A.N., Marine B^{7} 56, f^{os} 35-36 (août 1684).
34. A.N., B^{III} 34, f^{os} 28-29 (novembre 1684).
35. A.N., Marine B^{7} 56, f^{o} 40 (août et octobre 1684).
36. A.N., B^{III} 35, f^{os} 51-52 (mars 1694).

Les Anglais ont utilisé le système des convois dès 1650:[37] les Anglais faisant peu de voyages en Méditerranée, il convient que ces voyages soient effectués sans incidents, avec le maximum de garantie d'arrivée à bon port. La menace que font peser les corsaires d'une part, et en temps de guerre la marine française d'autre part, a conduit la Levant Company à organiser les départs des navires. Les convois anglais, au nombre de deux par an, sont accompagnés par deux bâtiments de la flotte royale: dans les eaux de l'Archipel, un des deux bâtiments escorte les navires à destination d'Alexandrette, l'autre ceux qui vont à Smyrne et à Constantinople. Ce système résulte d'un accord entre la Levant Company et la Royal Navy, accord renouvelé en 1651, puis en 1659 et 1660, et probablement assez régulièrement par la suite, mais sans certitude absolue; cependant jusqu'aux environs de 1680, le commerce anglais en Orient connait un renouveau certain. Plus tard, en raison de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la navigation en Méditerranée devient difficile pour les bâtiments anglais et la Levant Company doit organiser et réglementer le départ des navires pour l'Orient en fonction de la disponibilité des vaisseaux de guerre, occupés à d'autres tâches: il arrive ainsi qu'en 1689 aucun bâtiment de guerre ne peut être obtenu et le convoi d'Orient est supprimé; en revanche, l'année suivante le convoi destiné à Smyrne et à Constantinople peut atteindre ces ports sans difficulté et rattraper une partie des pertes de 1689. En 1693 le convoi est détruit par les Français; aucun navire anglais ne touche Constantinople durant les années 1691-1693; de nouveaux dommages sont subis en 1696: la paix de Ryswick en 1697 met fin à cette période, néfaste.[38]

Les Hollandais utilisent également le système des convois protégés, car un document français fait mention de "la défense des vaisseaux de guerre hollandais"[39] qui grève le prix des marchandises des Pays-Bas et un autre indique que "leurs convois passent à Messine, Livourne et à la côte d'Espagne...".[40] L'état de guerre entre les Anglais et les Hollandais et le fait que leurs navires marchands suivent à peu près la même route en Méditerranée conduisent les Hollandais et les Anglais

37. Wood, 212.
38. Wood, 108-113.
39. A.N., B^{I} 378, B^{III} 235; R. Paris, *op.cit.*, 151-152
40. A.N., B^{III} 235 (1685).

à se protéger respectivement, plus alors contre les ennemis européens que contre les corsaires.

Quelles conclusions tirer de ce bref exposé? Tout d'abord que dans la période étudiée, les impératifs commerciaux des nations occidentales sont primordiaux: il apparaît que la navigation marchande constitue un élément extrêmement important de la vie économique et des relations entre l'Empire ottoman et les nations occidentales; il suffit de considérer les problèmes de Venise pendant la guerre de Crète pour constater qu'en dépit de cette guerre, le commerce vénitien continue, sous des aspects différents certes, et demeure ainsi présent. La question des corsaires n'a plus les mêmes résonances que dans les siècles précédents: moins que la capture d'individus pour en faire des esclaves ou en tirer rançon, c'est la prise des marchandises qui compte avant tout, et l'activité des corsaires se manifeste surtout là où elle peut le plus facilement obtenir des résultats: l'Archipel et le Golfe; on notera que les corsaires barbaresques et les corsaires dulcignotes sont le plus souvent cités, ce qui n'est pas surprenant. Mais on peut aussi se demander si l'activité des corsaires est vraiment aussi redoutable que semblent le mentionner les documents occidentaux et s'il n'y a pas là une façon pour les capitaines et les marchands de tirer avantage de difficultés qu'il faudrait essayer de bien préciser, tant en nombre qu'en volume. Contre ce danger, c'est le système des convois qui pourrait sembler le meilleur moyen de lutte: en fait, il soulève bien des problèmes sur le plan commercial, et l'individualisme des marchands s'y oppose avec succès. Là encore, on peut se demander si le système des convois, plutôt que de protéger les navires marchands contre les corsaires ottomans, ne vise pas plutôt à les protéger contre les actions des bâtiments de guerre des nations ennemies, en temps de guerre, ce qui se vérifie dans les dernières décennies du siècle. Bref, le commerce ne peut être séparé de la vie politique et diplomatique, et il faut se garder de l'étudier indépendamment des autres facteurs; en outre l'accent mis sur la course permet aux Occidentaux de réclamer avantages ou compensations aux Ottomans, notamment par le biais des Capitulations; la course permet aux Ottomans, de façon indirecte, d'exercer une certaine pression sur les marchands occidentaux: mais cette pression est trop spasmodique et, au fur et à mesure que se développent les forces de riposte des nations occidentales et que la flotte ottomane révèle des faiblesses grandissantes, le gouvernement de Constantinople se trouve dans une situation

de plus en plus difficile; même si la conquête de la Crète peut apparaître comme l'achèvement de la main-mise sur la Méditerranée orientale, il n'en demeure pas moins que la fin du XVIIe siècle constitue la période qui marque définitivement le changement de la suprématie en Méditerranée; bien des épreuves attendent encore l'Empire ottoman: si le navire fait eau, il sera cependant très long à couler.

GIOVANNI REBORA

NAVIGAZIONE, COMMERCIO E SICUREZZA IN MARE TRA TRE E QUATTROCENTO

Il traffico marittimo

Una sintesi sul commercio, la navigazione e la sicurezza in mare fra il Tre e il Quattrocento è impresa audace: centinaia di opere tra cui non pochi grossi volumi, senza contare le edizioni di fonti che si sono venute accumulando con rinvigorita lena negli ultimi anni. Si aggiungano le discussioni sulla crisi del XIV e XV secolo (che complicano il quadro) e ci si troverà a navigare nell'insicurezza.

Se di crisi si trattò davvero bisognerebbe poterne misurare gli effetti sulla qualità della vita delle popolazioni europee, dato che i livelli della produzione, assunti come indice, sembrano del tutto insufficienti. L'allargarsi del mercato ed il moltipicarsi dei centri manifatturieri segnalerebbero un aumento generale della produzione con una flessione nei vecchi centri,[1] ma per questi ultimi sembra opportuno tenere conto della qualità del prodotto, dell'elevazione dei consumi e quindi dei prezzi, il cui livello compenserebbe eventuali cali quantitativi.

Dall'osservatorio genovese la crisi sembra anche meno grave. È vero che il porto registra, secondo Lopez, un calo del numero di navi che attraccano ai suoi moli, ma quelle che arrivano sono navi più grandi, che hanno fatto cambiare l'organizzazione del traffico e il "modo di navigare", razionalizzando scali e percorsi. Gli approdi e le

1. R. S. Lopez - H. M. Miskimin, "The Economic Depression of the Renaissance", in *Economic History Review*, serie II, XVI/3 (1962). V. anche J. Topolski, *Narodziny Kapitalizmu w Europie XIV-XVII wieku*, Warszawa 1965. Ediz. italiana, Torino 1979.

colonie disseminate nel Mar Nero e nell'Egeo, il controllo di Pantelleria da parte della famiglia Squarciafico,[2] insieme con un sempre più efficiente armamento bellico, rendono queste navi più sicure; il porto è affollato di piccoli vascelli che ridistribuiscono verso la Toscana e la Provenza[3] ciò che viene portato dalle grandi navi. Le manifatture di Fiandra chiedono sempre maggiori quantità di allume e di altri prodotti del Mediterraneo orientale che le navi genovesi trasportano, saltando talvolta lo scalo di Genova,[4] da Chio, da Caffa, da Focea, fino a Cadice, per il trasbordo su navi atte alla navigazione atlantica o non impedite dai regi divieti,[5] o direttamente in Fiandra ed in Inghilterra, quando il mezzo lo consente ed il Re di Castiglia non si oppone. I genovesi proprietari o patroni di *coche baionesche* sono ormai frequenti, come Guglielmo Vallario di Porta dei Vacca, *civis Janue, patronus cuiusdam coche baonesche de uno timono* che si impegna il 1° febbraio 1345 a partire da Genova per Napoli ed ivi caricare 600 o 700 botti di vino da trasportare *recto viagio* fino all'Ecluse, col permesso di fermarsi a Cadice *pro accipiendo pillotos vel alia necessaria pro dicta coca*[6]. Per lo stesso *recto viagio* Genova-Napoli-Ecluse si impegna anche, ed ancora il 1° febbraio 1345, Antonio de Zinistredo, *civis Janue, dominus et*

2. G. G. Musso,"Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e Quattrocento (appunti e documenti)", in *Miscellanea Storica Ligure, Guerra e commercio nella evoluzione della marina genovese tra XV e XVIII secolo*, II, Genova 1973, p. 11.

3. E. Baratier, "Les relations commerciales entre la Provence et la Ligurie au Bas Moyen Age", in *Atti del I congresso storico Liguria-Provenza, Ventimiglia-Bordighera 2-3 ottobre 1964*, Bordighera-Aix-Marseille, 1966, pp. 147-168. Nello stesso volume V.: Y. Malartic, "Le commerce du sel d'Hyères en Ligurie du XIIIe au XVe siècle", pp. 168-178; L. Stouff, "Les relations d'Arles et de la Ligurie au début du XVe siècle à travers quelques documents arlésiens", pp. 179-187.

4. L. Liagre-De Sturler, *Les relations commerciales entre Gènes, la Belgique et l'Outremont d'après les Archives nationales génoises (1320-1400)*, Bruxelles-Roma 1969, atti: 453 (Napoli-Sandwich: vino), 490 (Barcellona-Ecluse: merci varie), 524 (Pisa-Southampton: guado), 526 (Focea-Middelburg: allume), 565 (Turchia-Southampton: allume).

5. Ibidem, atto 263, Genova, 22 marzo 1350: "...portandis et defferendis de portu Janue ad portum Cluse de Frandria... Et si quando per dictum dominum Rege Castelle non fuerit mihi proibitum ut supra..."; atto 259, 5 marzo 1350:"...per dictum Rege Castele non impedietur...".

6. Ibidem, atto 173.

patronus cuiusdam coche baonesche de uno timono.[7] Il 3 marzo 1348 si trova in porto, a Genova, la *cocha baonesca* di Nicolò Spinello;[8] il 5 dicembre 1348 Giovanni Savio, *civis Janue, dominus et patronus unius coche baonesche* si impegna a caricare ad Albenga da 90 a 100 botti di vino per portarle *recto viagio cum dicta cocha* fino *ad portum Cluse de Frandala.*[9] Lo stesso Giovanni Savio risulta proprietario, il 15 marzo 1354, di un'altra *cocha baonescha vocata Sanctus Salvator patronizata per Petrum Johannem Ustermium de Sybilia*;[10] infine, il 20 febbraio 1382 Raffaele Macia, *civis Janue*, è *dominus et patronus cuiusdam coche baonensis.*[11]

Si tratta di navi adatte al viaggio atlantico, capaci di portare un grosso carico ed un equipaggio "buono e sufficiente": una sessantina di uomini fra marinai, famuli e balestrieri (dieci o dodici, armati ciascuno di due balestre) oltre agli ufficiali, ai mercanti ed ai piloti.

Il fatto che una di queste navi sia stata costruita nei cantieri di Sampierdarena nel marzo 1348 potrebbe essere un caso, ma indica almeno il bisogno di adeguare la flotta alle esigenze ed alle prospettive delle nuove rotte. L'esempio riguarda Cristoforo Pallavicino, *civis Janue, dominus et particeps coche baonesche que ad huc est in plazea Sancti Petri Arene super scarios.*[12]

La "grande mutazione di naviglio" di cui parla Giovanni Villani[13] era da tempo in corso e non abbiamo esitazioni circa l'ipotesi che Sampierdarena fosse il centro tirrenico dell'operazione di rinnovamento della flotta, data la fama internazionale di cui godevano le sue

7. Ibidem, atto 172.
8. Ibidem, atto 221.
9. Ibidem, atto 242.
10. Ibidem, atto 290.
11. Ibidem, atto 392.
12. Ibidem, atto 229.
13. G. Villani, "Istorie fiorentine", in *Biblioteca Enciclopedica Italiana*, XXIX (Milano 1834) 211: "...In questo medesimo tempo (1304) certi di Baiona in Guascogna con loro navi, le quali si chiamavano cocche Baonesi, passaro per lo stretto di Sibilia, e vennero in questo nostro mare corseggiando, e fecero danno assai; e dall'ora innanzi i Genovesi e Viniziani e Catalani usarono di navicare con le cocche ...e questo fue in queste nostre marine grande mutazione di navilio".

maestranze.[14] Lo stesso avviene a Venezia, e, secondo G. Villani, anche a Barcellona.[15]

Anche se il valore delle fonti notarili come fonti statistiche ci lascia molto dubbiosi, i casi da esse tratti sono comunque significativi e le tabelle fornite da L. Liagre-De Sturler propongono un quadro attendibile: dal 1320 al 1343 si contano 50 galee ed appena una nave e quattro coche; dal 1344 al 1400 il rapporto si inverte ed appare anche una caracca, le galee sono appena una decina.[16] L'apparizione della caracca annuncia il Quattrocento e la nuova riconversione della flotta, che si doterà di grandi navi adatte al trasporto di allume, grano, guado e, naturalmente, collettame.[17] Si tratta di navi molto più lente delle galee e meno manovriere, ma capaci di trasportare grandi carichi per lunghi viaggi saltando la maggior parte degli scali intermedi. Saranno queste navi a battere la concorrenza catalana dopo una lunga ed inutile guerra: il porto di Barcellona sarà saltato perché incapace di accogliere questi nuovi vascelli.

Ma torniamo alle coche baonesche, quando la cosa non risponde alle caratteristiche richieste, o quando manca il salvacondotto del Re di Castiglia, si prevede il trasbordo della merce su altro vascello a Cadice o a Siviglia. È il caso di 684 cantari di allume caricati sulla coca di Brancaleone Lercari che, il 1° aprile 1349 è *...parata de proxima navigatione ad partes Hispanie... habens potestatem... exonerandi de dicta cocha, onerandi in alio navigio* diretto all'Ecluse;[18] o dell'allume che deve partire il 21 agosto 1349;[19] o di quello caricato sulla coca di Bartolo-

14. J. Heers, *Gênes au XVe siècle. Activités économiques et problèmes sociaux*, Paris 1961, p. 284: "...Sampierdarena est certainement le plus grand chantier de la Tyrrenienne...". Per le maestranze dei cantieri di Sampierdarena ancora nel XVI secolo, cfr. F. Braudel - R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne 1547-1611*, Parigi 1951, p. 25.

15. F. C. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore 1934, pp. 37-38. F. Braudel, *La Méditerranée à l'époque de Philippe II*, Parigi 1966, Ediz. Italiana, Torino 1976, p. 135. U. Tucci, "La navigazione veneziana nel Duecento e nel primo Trecento e la sua evoluzione tecnica", in *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, Firenze 1973, vol. I, P. II, p. 839.

16. L. Liagre-De Sturler, *op.cit.*, pp. 938-966.

17. J. Heers, *op.cit.*, p. 271 e segg.: "...Cette 'nave' génoise est la plus grande que le Moyen Age ait connu...". Cfr. F. C. Lane, *op.cit.*, p. 42.

18. L. Liagre-De Sturler, *op.cit.*, atto 245.

19. Ibidem, atto 250.

meo Rosso che si impegna, il 9 marzo 1350 per il *recto viagio* fino all'Ecluse, ma si riserva la facoltà di trasbordare a Cadice o a Lisbona;[20] così farà anche, il 13 aprile 1350, Giacomo Dentuto che potrà trasbordare a Cadice o altrove.[21]

Alla fine del Trecento si assiste ad un vero affollamento del Tirreno dove, per un periodo di poco più di trent'anni, dal solo osservatorio datiniano, F. Melis ha potuto contare circa tremila navi maggiori, escluse perciò quelle, numerosissime, adibite al cabotaggio. Di queste navi, 921 sono liguri (596 genovesi e 325 d'altri luoghi di Liguria), 875 catalane, 359 toscane, 154 veneziane, 119 biscagline, 116 provenzali, ecc.[22] Un terzo del totale è genovese e poichè il tonnellaggio genovese è il più alto, ne segue che circa la metà di tutto il traffico del Tirreno era rappresentato da navi genovesi o comunque liguri. Il calcolo, eseguito dallo stesso Melis su un campione di 437 navi, assegna al tonnellaggio genovese 103.500 botti su 234.200.[23]

Tutto questo naviglio significa trasporti e quindi noli per gli armatori, premi per gli assicuratori, utili per i mercanti, disponibilità di merci sui mercati più diversi, viaggi e scambi di cultura e di malattie, accordi commerciali e tentativi di uniformarsi agli usi altrui e di imporre i propri.

Ai 665 atti rogati in un anno a Cipro dal notaio Lamberto di Sambuceto (426 dal 26 settembre 1300 al 6 giugno 1301[24] e 239 dal 6 luglio 1301 al 27 ottobre 1301)[25] corrisponde una presenza di centinaia di persone, molte di più del numero degli atti rogati, considerati i testimoni e tenuto conto dei nomi ricorrenti. Chio, Pera, Caffa, sono affollate di italiani, non solo genovesi, per non parlare delle colonie minori come Metelino, Licostomo, Chilia, Pera,[26] degli insediamenti veneziani

20. Ibidem, atto 261.

21. Ibidem, atto 266.

22. F. Melis, "Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medioevo", in *L'opera di Werner Sombart nel centenario della nascita*, Milano 1964, pp. 93-94.

23. Ibidem, p. 97.

24. V. Polonio, *Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (3 luglio 1300 - 3 agosto 1301)*, Genova 1982.

25. R. Pavoni, *Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (6 luglio - 27 ottobre 1301)*, Genova 1982.

26. G. Pistarino, *Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzò (1360-61)*, Genova 1971; G. Balbi - S. Raiteri, *Notai genovesi in oltremare.*

e degli approdi catalani. M. Balard conta migliaia di persone nell'Oriente mediterraneo[27] provenienti dalla Liguria, dalla Toscana, dal Veneto e dall'Italia in genere. Queste colonie sopravvivono alla caduta di Costantinopoli e l'isola di Chio resta genovese ancora nel Cinquecento inoltrato e quando il vescovo di Milo scrive ad Enrico II° di Francia esortandolo a piantarvi l' "insegna del candidissimo giglio" deve riconoscere che: "...l'insola di Sio, governata da Genovesi, la quale isola è al presente lo paradiso terrestre di Levante...".[28] Se il traffico con l'Oriente tende a diminuire od a trasformarsi, il traffico occidentale è in pieno sviluppo e la presenza di navi atlantiche e nordiche nel mediterraneo è indice ancora piuttosto di espansione che di crisi. Gli italiani che vivono in Inghilterra, in Fiandra ed in Francia sono numerosi e numerosissimi stanno diventando quelli che si stabiliscono in Spagna ed in Portogallo impegnandovi massicci investimenti.

Agli stranieri residenti nelle diverse città del Mediterraneo si aggiunga il traffico minuto portato dalle centinaia di uomini che approdano o partono a bordo delle navi, il piccolo cabotaggio —cui andrebbe dedicata maggiore attenzione almeno per i momenti documentati— il traffico terrestre e l'espansione della circolazione cambiaria e si avrà una immagine di dinamismo. Tutto questo nonostante i rischi del mare, le guerre ricorrenti e complicate da frequenti mutamenti di alleanze, l'insicurezza derivante da corsari e pirati, che sembra acuirsi verso la metà del Quattrocento, quando il mediterraneo è percorso da vere e proprie flotte corsare che, in tempo di pace, si fanno anche più temibili sostituendo con la pirateria i proventi degli ingaggi.

Il mondo agricolo

La crisi che colpisce il mondo agricolo europeo nel XIV secolo, ampiamente e convincentemente studiata ed illustrata (W. Abel, E. Slichert van Bath, ecc.), sembra che abbia risparmiato le aree direttamente

---

Atti rogati a Caffa e a Licostomo (sec. XIV), Genova 1973; A. Roccatagliata, *Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Chio (1453-1454, 1470-1471)*, Genova 1982; A. Roccatagliata, *Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Pera e Mitilene*, tomo I *Pera (1408-1490)*; tomo II, *Mitilene (1454-1460)*, Genova 1982.

27. M. Balard, *La Romanie génoise (XIIe-début du XVe siècle)*, Roma 1978. Si veda, in proposito, la vastissima bibliografia contenuta nei due volumi.

28. *Documenty po istorii unešneï politiki Francii 1547-1548 gg.* Pod redakciei prof. A. D. Ljublinskoï, Moskva - Leningrad 1963, p. 199, doc. 76, 4 nov. 1947.

controllate dalle città mercantili. In Liguria le maggiori famiglie dell' aristocrazia, seppure inurbate e ormai genovesi, hanno mantenuto i loro feudi nelle riviere o ne hanno acquistato di nuovi. Fieschi, Fregoso, Doria, Grimaldi, Spinola, Cibo, Adorno, ecc. sono proprietari, insieme con le famiglie mercantili, già dall'inizio del XIIIo secolo, delle terre migliori dove costruiscono le loro ville sia vicino alla città, sia relativamente lontano: è il caso dei Malocello a Sturla ed a Varazze, ad esempio.[29] Poichè il patrimonio degli enti ecclesiatici non è ancora in vendita, intervengono nella produzione direttamente, quando un membro della famiglia siede in capitolo o diventa abate, oppure indirettamente attraverso l'acquisto dei censi. La concessione dell'insieme dei censi ad un ricco mercante permette all'ente di ricevere subito ciò che invano cercava di ottenere dai suoi livellari. Ottenuta la concessione il nobile-mercante cittadino confermerà i contratti ai vecchi censuari mantenendo fermi anche i prezzi, ma con qualche condizione apparentemente lieve: il tipo di coltura, ad esempio, lo stabilirà lui e si riserverà l'acquisto del prodotto controllandone il prezzo. Così si sono imposte colture come la vite, l'olivo e gli agrumi, prodotti ben più pregiati del grano, che può essere acquistato altrove, e si innesta un processo moltiplicatore anche per quelle terre che sono rimaste proprietà di piccoli e medi coltivatori.

Genova tende ad assicurarsi il vino e l'olio delle riviere in cambio del grano che importa dalla Toscana, dalla Provenza, dalla Sicilia e dal Mar Nero. Il rapporto di scambio tra vino e olio di riviera e grano di Genova sarà favorevole agli importatori genovesi di grano che stabiliscono i prezzi, ma anche i produttori rivieraschi ne traggono vantaggio. La viticoltura delle Cinque Terre (una impervia striscia di terra della Liguria di Levante) conosce, nel Trecento, un momento di grande attività e di ricchezza. Le chiese trecentesche in tutta pietra, ornate da opere di artisti toscani, grandi e sproporzionate rispetto all'estensione dei villaggi, l'architettura civile dei villaggi stessi, con palazzi e logge dalle grandi arcate ogivali, documentano l'opulenza dei produttori della "vernaccia", ancora apprezzata ai tempi di Sacchetti.[30] Dall'altro

29. L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *Una città portuale del Medioevo, Genova nei secoli X-XVI*, Genova 1980.

30. F. Sacchetti, *Il Trecentonovelle*, a cura di E. Faccioli, Torino 1970, novella CLXXVII.

braccio della Riviera, a ponente, il vino di Albenga e di Taggia è oggetto di commercio internazionale: con la vernaccia delle Cinque Terre veniva spedito in Fiandra ed in Inghilterra.[31] Nelle zone favorevoli (Alassio, San Remo, Mentone, Monaco) si producono cedri, limoni ed arance, produzione ben documentata —e minuziosamente regolata— per i secoli successivi al XV, ma presente almeno dal 1110[32] ed oggetto di commercio internazionale già nel XIV secolo.[33]

La differenza fra i territori della fascia costiera, direttamente controllata dal mondo mercantile, e l'entroterra feudale era certo grande ed era anche manifesta. Ancora nel 1427 bastava percorrere un centinaio di chilometri a nord di Genova per incontrare, a Ponte Stura, persone che affittavano un pezzetto di terra "investendo" il coltivatore con tanto di spada appoggiata alla spalla.[34] Già agli inizi del XIII secolo, a Genova o a Firenze, una cerimonia simile avrebbe incuriosito e divertito i passanti.

31. L. Liagre-De Sturler, *op.cit.*, p. 931.

32. *Liber Iurium Reipublicae Genuensis*, tomo I, *Historiae Patriae Monumenta*, VII, Torino 1854, tomo I, n. XIII, col. 19-20.

33. L. Stouff, "Les relations d'Arles...", p. 180: "...En décembre 1395, un contrat est conclu, à Arles, entre un marchand d'Avignon et un patron de barque de San-Remo. Celui-ci, Perrin Sappia, promet de transporter dans la cité pontificale avant la mi-carême de 40.000 à 60.000 oranges pour le prix de 15 gros les mille... Ces agrumes constituent un fret intéressant: ils évitent aux navigateurs ligures de venir à vide à Arles. Le 9 juillet 1403, une société *ad coronam* est conclue entre Francesco Benini et Pierre Barraban de San-Remo: celui-ci apportera à Savone ou en tout autre point de la *riperia januensis* du froment, de la poix, de la laine et ramènera à Arles des oranges... Le 7 septembre 1420, un certain Forma de San-Remo débarque à Arles des oranges et des citrons, il repart avec du blé et de l'orge. Le 9 et le 12 novembre de la même année deux autres San-Rémois font de même: leurs barques repartent chargées de grain après avoir laissé leur cargaison d'agrumes. Tous ces fruits n'étaient certainement pas consommés sur place; Arles jouait un rôle de redistribution: témoins, en septembre 1420, ces oranges expédiées d'Arles vers le Languedoc et, en novembre 1420, cet homme de Tarascon qui passe au péage se dirigeant vers l'amont et transportant des agrumes...".

34. Archivio di Stato di Alessandria, notaio Ubertino Bobba (1414-1463), atto n. 89; "1423 dicembre 7 in Morano... *cum una gladia quam in suis tenebat manibus...*" investitura di un prato. Atto n. 146: "1427, marzo 2, in Morano... *cum uno baculo quem in suis tenebat manibus investivit... de pecia una sediminis cum edificio super ipso posito, quod est per mensuram pedes vigintiunum...*".

L'insicurezza

Se non ci sentiamo di accettare l'idea di una generale crisi economica delle città mercantili, dobbiamo, però registrare una crisi di cambiamento e notevoli assestamenti non del tutto indolori. La guerra di Chioggia aveva sfinito le finanze pubbliche di Genova e di Venezia; la guerra contro i catalani aveva portato non pochi danni né lievi ed aveva creato nel Tirreno una insicurezza ben più sentita della "paura dei pirati", che pure era presente nei secoli precedenti, ma che poteva essere esorcizzata da un lato trasferendo almeno parte del rischio sugli assicuratori, dall'altro scegliendo navi solide e bene armate e viaggiando in convoglio.

Il XV secolo vede anche, nel Mediterraneo, una nuova e più agguerrita pirateria, cui non si fa fronte con i mezzi normali. Si tratta di flotte guidate de condottieri noti e temuti, con i quali si tratta e ci si accorda,[35] che rilasciano salvacondotti,[36] che servono corone e città in tempo di guerra, ma che nei momenti di pace o di tregua non smobilitano. Si tratta di *signori* che si sono ritagliati feudi marittimi e che hanno perduto la loro terra: essi non sanno fare altro che la guerra e fanno, perciò, il capitano di ventura in mare, esercitando il saccheggio sotto la forma della pirateria. Quali che siano le implicazioni anche culturali di questo fenomeno,[37] sta di fatto che procurano danni rilevanti non solo ai proprietari delle navi catturate, ai caricatori ed agli assicuratori, ma anche a coloro che subiscono le rappresaglie da parte dei principi, come nel caso dei residenti genovesi a Bristol, finiti in prigione dopo che Giuliano Gattilusio, signore di Metelino, ma considerato genovese

35. P. Orvieto, "Un esperto orientalista del'400: Benedetto Dei", in *Rinascimento*, serie II, IX (Firenze 1969) 228, lettera I: "...e massime per la noia e bastaglia avemo da Scarinci che m'adoperorono e mandorono allui più e più volte, e feci di modo ch'io ebbi onore...".

36. D. Gioffre, *Lettere di Giovanni da Pontremoli mercante genovese 1453-1459*, Genova 1982, p. 198: "...sentirò abia possuto aveire salvo conduto da Vilamarino...". Maso degli Albizzi diffidava comunque dei corsari, V.: M. E. Mallet, *The Florentine Galleys in the fifteenth Century*, Oxford 1967, p. 246: "...di loro fedi e salvocondotti non si può stare a fidanza niuna...".

37. J. Heers, *op.cit.*, p. 307.

da Enrico VI, ebbe assalite e catturate due delle navi di Robert Sturmy.[38] Gli ostaggi usciranno dalle prigioni inglesi dopo il pagamento del riscatto e Genova graverà di una speciale imposta le merci destinate all'Inghilterra per raccogliere la somma necessaria.

Oltre al Gattilusio, capo di una grande flotta, ricordiamo alcuni tra i più famosi come Scarincio, di Porto Maurizio, che elegge domicilio in Francia e corre il Mediterraneo con almeno dodici navi; Bernardo Villamarino, in Pujades ed anche il Doge ed Arcivescovo di Genova, Paolo di Campofregoso, che dall'esilio di Corsica si dedica con successo e competenza alla pirateria.

La strepitosa vittoria di Ponza su Alfonso d'Aragona (5 agosto 1434) à vanificata dalla politica del Visconti ed i catalani rimangono installati a Portovenere (1424-1437), dove offrono riparo alla flotta veneziana che, insieme con sei navi fiorentine, infligge una sconfitta ai genovesi addirittura nelle acque di Portofino (relazione di Pietro Loredan, 27 agosto 1441). Dalla base di Portovenere le navi di Bernardo Villamarino intralciano con successo i traffici liguri. Ultima, non lieve iattura, la caduta di Costantinopoli.

Insieme con le guerre, una successione di pestilenze: nel 1384 una epidemia aveva sconvolto la città contando tra le sue vittime lo stesso Doge Leonardo Montaldo; poi la peste del 1429-30, che si diffonde durante l'occupazione aragonese di Portovenere; infine quella del 1458, breve ma virulenta, che blocca ogni attività[39] e favorisce le attività militari di Gian Galeazzo che devasta Varazze.

Un simile travaglio politico e sanitario ha certo provocato un ristagno. La previsione della chiusura del Mar Nero, anche se parziale, ha portato con sè un cambiamento nell'indirizzo degli investimenti, ma non sembra aver prodotto —nel Mediterraneo— drammatici pessimismi: la politica aragonese intravede ottime prospettive per la navigazione e progetta un aumento della flotta;[40] Firenze acquista Livorno da Genova

38. E. Carus-Wilson, "The Overseas Trade of Bristol", in *Medieval Merchant Adventurers*, London 1954, pp. 64-73; J. Heers, "Les Génois en Angleterre: la crise de 1458-1466", in *Studi in onore di Armando Sapori*, Milano 1957, I, pp. 810 e 811.

39. J. Heers, *op.cit.*, pp. 24-26; J. Heers, *Le livre de Comptes de Giovanni Piccamiglio homme d'affaires génois*, Paris 1959; D. Gioffre, *op.cit.*, pp. 204 e segg.

40. M. Del Treppo, *I mercanti catalani e l'espansione della corona aragonese nel secolo XV*, Napoli 1968, pp. 255 e segg.

e contemporaneamente allestisce una sua flotta. Genova riconverte la sua ricorrendo alla "caracca" e specializzando i suoi traffici sulle grandi rotte con sempre minore numero di scali: i *trampers* saranno i nuovi arrivati che navigano con le tradizionali galee. Gli aragonesi dovranno impiegare quasi tutte le loro navi, per altro di non eccessivo tonnellaggio, nei viaggi tra Napoli e Barcellona, il cui porto non è attrezzato per ricevere le grandi caracche; quanto alle galee di Firenze sembrano, almeno all'inizio, impensierire piuttosto i fiorentini che i genovesi ed i veneziani, che continuano a fare il loro mestiere.[41]

L'Oriente non si chiude di colpo. Gli abitanti di Pera passano senza combattere sotto il dominio turco, ma la loro attività continuerà ancora per alcuni lustri; Caffa, in Crimea, è ancora libera, cadrà solo nel 1475. C'è tutto il tempo per modificare i traffici, per far rientrare gli investimenti ed andare ad investire altrove: nella madre patria od ancora all'estero. La nostalgia per l'Oriente rimane viva soprattutto nella documentazione pubblica: la perdita del "commonwealth" è un duro colpo per l'immagine politica e militare della repubblica, e se lo storico fatica a cambiare ottica vede soltanto la sconfitta e la ritirata. Se si guarda, però, dall'angolatura di chi investe questo fallimento della *Ostpolitik* può essere considerato in altro modo. I mercanti non sono falliti, non hanno perduto il loro denaro a causa delle vittorie turche, essi perciò non si ritirano dagli affari ed il traffico continua come e più di prima dove gli utili sono più alti ed il rischio minore. Un mercato che si chiude, o che diventa insicuro, non è più un richiamo (è il mercato che è decaduto, non l'insieme degli operatori che vi si rivolgevano), la sua attrazione diminuisce ed il mercante volge gli sguadri ed il denaro verso mondi in espansione: il Portogallo e la Spagna.

La penisola iberica attrae capitali e uomini, soprattutto genovesi, che vedono nella navigazione atlantica aprirsi nuove vie per imponenti correnti di traffico. Un solo esempio: i massicci investimenti nella coltura, nella fabbricazione e nella distribuzione dello zucchero via via che vengono scoperte e colonizzate le isole dell'Atlantico (prima Madera, poi le Canarie, le isole del Capo Verde, Sao Tomé). Lo zucchero da "quasi spezia" si avvia a diventare "derrata": nel suo secondo viaggio Cristoforo Colombo porterà con sé talee di canna da zucchero da

41. M. E. Mallet, *op.cit.*, p. 245: "...come fanno i genovesi et vinitiani... vinitiani non s'asicurano a mandarci meno di iiii galee, alle quali non manca un remo...".

piantare nelle isole dei Caraibi. Ciò apre nuovi orizzonti e giustificate speranze per nuovi impieghi di capitale, anche se porta con sé un'ondata di schiavitù. La manodopera libera delle colture saccarifere mediterranee resisterà ancora per due secoli, ma nelle grandi piantagioni extra europee la manodopera sarà tutta servile.

La riconversione dei traffici porta in Spagna ed in Portogallo i grandi capitali e con questi anche tanti emigranti in cerca di fortuna, emigranti che rimarranno poveri e busseranno alle casse dei loro consolati.[42] Genova, una delle città più ricche del mondo, alimenta una diaspora imponente: i suoi cittadini all'estero sono —come ai tempi del "commonwealth"— forse più numerosi di quelli che abitano la città.

I grandi capitali, manovrati con sorprendente rapidità, trovano investimenti ovunque e soprattutto in Spagna. Quelli medi e piccoli, ritirati man mano dall'Oriente sempre meno sicuro, sembrano preferire l'investimento in città, rivolgendosi all'artigianato ed incrementando così arti come quella della lana, della seta e della tintura, che si daranno statuti nella prima metà del Quattrocento[43] quando a Genova si trasformerà anche l'assetto urbano e il modo di abitare.[44]

Se questo mutamento può essere letto come crisi, allora la crisi va cercata nel peggioramento della qualità della vita, nelle strade rese anguste, nella drastica riduzione delle festività: da 82 nel 1375 a 69 nel 1410 a 40 nel 1437. Quarantadue giorni lavorativi in più all'anno, cui corrisponde un aumento del salario in moneta divisionale, la *moneta salari*,[45] sono un significativo inizio per una produzione che può contare sul vasto mercato creato nei secoli precedenti e sul quale si vanno ad offrire prodotti "made in Genoa", come velluti, seterie, ceramiche, trine, merletti, marmi lavorati e tanti altri oggetti il cui marchio di provenienza sarà, per i prossimi tre secoli, garanzia di lusso e quindi *status simbol*.

Il nuovo assetto sociale immiserisce le classi subalterne ed alla fine del XV secolo si istituirà un monte di pietà con motivazioni che, se non del tutto attendibili per i nobili intenti espressi, sono un buon

---

42. E. Grendi, "Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento", in *Rivista Storica Italiana* LXXX/III (Napoli 1968) 593-638.

43. P. Massa, *L'arte genovese della seta nella normativa del XV e del XVI secolo*, Genova 1970.

44. L. Grossi Bianchi - E. Poleggi, *op.cit.*, passim.

45. R. Romano, "Una tipologia economica", in *Storia d'Italia*, Torino 1972, I, p. 264.

indice dello stato della popolazione. Intanto la crescita della potenza delle arti conduce ad una serrata lotta per il potere da parte del ceto artigianale emergente, lotta che culminerà nella elezione al dogato del tintore Paolo da Novi.

La reazione dei nobili, dei grandi mercanti, degli armatori e dei finanzieri sarà immediata e durissima: la decapitazione del Doge nel 1507 e poco dopo la riforma costituzionale di Andrea Doria del 1528 che riserverà ai nobili il governo della città escludendo le classi artigiane. L'ultimo tentativo di ribellione, la congiura dei Fieschi, finirà in una spietata repressione.

La classe mercantile e finanziaria si staccherà definitivamente dai ceti artigiani e, alla metà del Cinquecento, i nobili si costruiranno un quartiere esclusivo, Strada Nuova, ostendando il distacco con due file di splendidi palazzi.

HÉLÈNE YANNAKOPOULOU

QUELQUES REPAIRES DE PIRATES EN GRÈCE DE L'OUEST, LIEUX DE COMMERCE ILLÉGAL

(DU XVIème AU XVIIIème SIÈCLE)

La configuration géographique de la région côtière à l'ouest de la Grèce centrale avec les îles avoisinantes est un des facteurs qui encouragèrent la piraterie dans cette région.[1] La mer fermée du golfe ambracique au nord, avec son embouchure très étroite et la série de baies et de petites criques, les côtes très découpées de Xeromeros, de Missolonghie et de Naupacte, isolées de la grande mer par la masse des îles Ioniennes et du Péloponnèse, ainsi que la chaîne de petites îles entrelacées, désertes et dessechées[2] qui bordent les côtes d'Acarnanie, offrant des abris naturels, sont devenus des regufes pour les pirates qui fréquentaient les mers Ionienne et Adriatique.[3] La région au croisement des lignes commerciales de la Méditerranée de l'est et de l'ouest était depuis le

1. Pour les incursions des pirates à l'époque byzantine voir: V. Vasilevskij, "Epirotica Saeculi XIII (1218-1228)", *Vizantijskij Vremennik* 3 (1896) 242. Cf. F. Miklosich - J. Müller, *Acta et Diplomata Graeca Medii Aevi*, 3, Vindobonae 1865, p. 63, No XIII. Pour l'influence du milieu géographique sur l'évolution de la piraterie, voir Ap. Vakalopoulos, *Histoire de l'Hellénisme moderne*, II, Thessalonique 1976, p. 120 (en grec).

2. Voir la carte. Pour la chaîne des îlots: K. Stasinopoulos, *Missolonghi* (en grec), Athènes 1925, pp. 35-36. Pour les repaires des pirates: G. Depping, *La Grèce ou description topographique de la Livadie, de la Morée et de l'Archipel contenant des détails curieux sur les moeurs et usages des habitants de ces contrées*, à Paris 1830, I, p. 245. K. Macheras, *Leukas pendant la domination de Venise* (en grec), Athènes 1951, p. 19, n. 2.

3. A. Tenenti, "I corsari in Mediterraneo del Cinquecento", *Rivista Storica Italiana* 72 (1960) 234-287. G. Ploumides, *Les régions grecques sous la domination vénitienne entre la deuxième et troisième guerre turcovénitienne* (en grec), Jannina 1974, p. 13.

16ème siècle le champ de bataille de la concurrence commerciale et politique des petites et grandes nations, là où on pouvait trouver une proie abondante.[4] Cette région se trouve plus près du rayon d'activité des pirates barbaresques et maltais. La conjoncture politico-économique a contribué par moments à l'intensification de la piraterie. Il s'agit de la guerre de course entre les grandes puissances européennes dans le cadre des conflits internationaux.[5] Les actions des pirates dans la région en question n'ont pas servi jusqu'ici de sujet de recherche, comme cela s'était fait pour celles de l'archipel égeen.[6]

On sait que tout au long des guerres turco-vénitiennes 1479-1504, 1568-1571, les bases navales des Turcs, Préveza et Naupacte, sont devenues des foyers de corsaires ottomans au service du Sultan qui empêchaient par des assauts l'approvisionnement des îles Ioniennes.[7] Parallèlement, des corsaires des îles Ioniennes alliés de Venise, dévastaient les côtes d'Acarnanie,[8] tandisque la présence de la flotte impériale dans les eaux Ioniennes et les rondes de Pierre Lantza à Naupacte et à Préveza favorisaient l'activité des pirates.[9] Depuis 1530, lorsque le siège du Grand Chevalier de Malte fut transferé de Rhode à Malte,[10] les Maltais aussi plus souvent menaçaient la région, alors qu'à la fin du 16ème et au début du 17ème siècle les Uscoques opéraient en Albanie et vers les côtes de Roumelie.[11] Nous n'allons pas dénombrer tous les cas de piraterie qui sont nombreux et divers. L'activité des pirates sur-

4. F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerrannéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1946, pp. 91-92. G. Leon(tarites), "La marine marchande grecque (1453-1850)" (en grec), dans *La marine marchande grecque* (éd. Banque Nationale de Grèce), Athènes 1972, pp. 18-20.

5. Al. Tenenti, "Aspetti della vita mediterranea intorno al Seicento", *Bollettino dell'Instituto di storia della società e dello stato veneziano* 2 (1960) 4-16.

6. G. Leon(tarites), *op.cit.*, passim. Vakalopoulos, *op.cit.*, B, pp. 118-125. B. J. Slot, *Archipelagus Turbatus, Les Cyclades entre la colonisation latine et l'occupation ottomane 1500-1718*, Leiden 1982, I, pp. 169-170, 195-201, 234, II, pp. 397, 407-410, 422. Ploumides, *op.cit.*, p. 13, n. 3.

7. Fr. Lane, "Naval actions and fleet organisation 1499-1502", *Renaissance Venice*, ed. Hale, London 1973, pp. 162-173. Ploumides, *op.cit.*, passim.

8. M. Sanudo, *Diarii*, t. 36, Venezia 1893, p. 548, doc. 5.VII.1524, 3.VII.1524.

9. J. Chassiotis, *Les Grecs à la veille de la bataille de Lépante*, (en grec), Thessalonique 1970, p. 93, n. 2.

10. Vakalopoulos, *op.cit.*, B, p. 141.

11. A. Tenenti, *Piracy and decline of Venice, 1580-1615* (Translated from *Venezia ei corsari 1580-1615*), Bari 1961, pp. 5-15.

tout au 16ème siècle n'est pas inconnue des chercheurs.[12] Nous signalerons donc seulement les foyers des pirates dans la région traitée et nous mentionnerons tout ce qui concerne ce sujet ainsi que le rôle des pirates locaux.

Le cap de Sainte Maure près du détroit séparant Leucade de l'Acarnanie, avec ses cavités naturelles, offrait un asile aux navires des pirates et était utilisé comme lieu de guet pour surveiller les mouvements dans le golfe Ambracique et inspecter les butins; c'était devenu une base pour les navires piratiques et des pirates luttaient entre eux pour l'occuper. En 1532, 32 navires barbaresques l'utilisaient comme centre d'opérations pour leurs incursions dans le golfe Ambracique,[13] alors que en 1693 les témoins racontent l'attaque de 800 Maltais armés de fusils pour prendre d'assaut ce lieu.[14] Les Maltais aussi se sont emparés en 1600 des châteaux forts de Rion et d'Antirion et les ont utilisés comme base pour leurs opérations dans les îles Ioniennes et sur les côtes voisines.[15]

L'apparition de Missolonghi et son développement jusque vers 1700 posent des questions qui n'ont pas encore reçu de réponse. Selon une tradition orale acceptée par quelques historiens grecs comme positive, le noyau de base de la cité aurait été formé par les pirates Uscoques et Pargiotes qui, connaissant la région par leurs incursions, colonisèrent les trois petites îles qui plus tard furent reunies par des alluvions, à l'endroit où se trouve la ville actuelle.[16] Cet événement d'après nos sources a dû se produire vers la fin du 16ème siècle.[17] En ce temps là

12. Al. Tenenti, *Naufrages, crosaires et assurances maritimes à Venise (1592-1609)*, Paris 1959, p. 30. Idem, *Cristoforo da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, Paris 1962, pp. 163-164.

13. M. Sanudo, *Diarii*, t. 58, Venezia 1903, p. 523, doc. 12.VIII. 1532, p. 138, doc. 24.IV.1532, p. 288, doc. 30.IV.1532, p. 328, doc. 29.V.1552, p. 345, doc. 5.VI. 1532.

14. K. Mertzios, "Le petit 'hellenomnimon' ", *Foyer epirotique* 7 (1958) 641 (en grec).

15. Code de Mertzios: "Patras dans les archives de Venise" (documents vénitiens microfilmés et conservés dans la bibliothèque "Gennadeion" à Athènes), Rapport du provéditeur de Zante au Doge, Zante 3 Gennaio 1600 et 16 Gennaio 1602, 12 Avrile 1603, 17 Avrile 1603. La deposition d'un juif: Patrasso 12 Avrile 1603.

16. Stasinopoulos, *op.cit.*, p. 73. J. Rizos-Neroulos, *Histoire moderne de la Grèce depuis la chute de l'Empire d'Orient*, Genève 1828, p. 55.

17. L. Zoes, "Documents historiques inconnus" (en grec), journal *Varation*, Missolonghi, 26 janvier 1920, f. 20.

les sources témoignent que quelques habitants à Missolonghi étaient originaires de Parga.[18] On constate d'après des informations provenant des actes notariaux de Zante qu'à la même époque il y avait des communications commerciales entre Missolonghi et Zante.[19] Il est possible donc de préciser le caractère urbain de Missolonghi déjà à la fin du 16ème siècle. C'est la période au cours de laquelle les Uscoques fuyant les régions occupées par les Turcs descendent plus au sud.[20] Les viviers d'Anatolikon qui au cours des années précédentes étaient devenus une cause de rivalité entre les gouverneurs Vénitiens, Charle Tocco et les Turcs, étaient aussi la cible des incursions des pirates.[21] Il est clair que la colonisation est liée à l'exploitation des viviers et des salines. Le nom de Missolonghi que certains considèrent d'origine dalmatique et la tradition orale de la colonisation qui s'est maintenue avec force[22] semble énoncer la supposition, déjà mentionnée, qui n' est pas entièrement verifiable, faute de témoignages directs.

Nous ne possédons pas de mentions sur les actions des Uscoques à cette période, mais il est certain que les bandes des pirates algeriens ravagaient la région. Au moins dix-huits bandes de pirates avaient Naupacte pour centre d'opérations et de là ils faisaient des incursions jusqu'en Calabre. Dans les chantiers navals de Préveza et Naupacte l'hiver il y avait tant de navires en réparations que l'on pouvait croire

18. Stasinopoulos, *op.cit.*, p. 79: Contrat de nolis en 1589.

19. L. Zoes, "Documents historiques inconnus" (en grec), journal *Varation* Missolonghi, 20 janvier 1920, 26 janvier 1920: on peut trouver dans les actes du notaire de Zante A. Martineguos (1582) les noms des Missolonghiotes contractants. Cf. Stasinopoulos, *op.cit.*, pp. 69, 110: des constatations pareilles d'après des éléments des contrats des nolis (1545, 1582). Ce sujet nous occupe dans une prochaine étude.

20. J. Tadic, "Les sources de l'histoire maritime Yougoslave", dans *Les sources de l'Histoire maritime en Europe du moyen âge au XVIII siècle*. Articles présentés par Michel Mollat, Paris 1952, p. 74.

21. Sanudo, *Diarii*, t. 57, Venezia 1902, p. 278, doc. 16.XI.1531, p. 508, doc. 1.XI.1532. C. Sathas (éd.), *Monuments inédits relatifs à l'histoire de la Grèce au moyen âge*, t. I, Paris 1880, p. 34, doc. 23.IX.1411, p. 35, doc. 29.IX.1410, p. 214, doc. I.VI. 1452, t. II, Paris 1881, p. 187, doc. 13.IX.1407. F. Thiriet, *Régestes des Déliberations du Sénat de Venise concernant la Romanie*, III, Paris-La Haye 1961, p. 199, doc. 1867, 4.II.1423, p. 274, doc. 2196, 19.V.1430.

22. Messo-langhi=village dans les lacs: C. Petronikolos, *Mesolonghi*, Jannina 1968, (en grec), p. 11. Voir C. Palamas, *Une tradition, dans la collection des poèmes "Les douleurs du lac"*, Athènes 1965 (éd. Bires) t. 5.

se trouver en Algérie ou à Tripoli.[23] Après la bataille de Lépante les corsaires ottomans restent des pirates "libres" et sévissent dans la région jusqu'au siècle suivant, de Aulone jusqu' au Naupacte.[24] Ils sont tellement nombreux que la flotte vénitienne a eu des difficultés à les vaincre. L'abondance du butin des pirates provoquait l'interêt des marchands qui se faisaient concurrence pour sa vente. L'interdiction par le sénat de Venise de la commercialisation des butins des pirates à Naupacte montre l'ampleur de ce commerce.[25]

Au siècle suivant, le 17ème, des pirates et des corsaires de diverses nationalités, surtout des anglais, des espagnols et des turcs —d'après les témoignages, nous ne connaissons que le nom du vénitien renégat Valopano dont la tête avait été mise à prix par le senat de Venise et celui du Maltais Bertoldi— combattaient ensemble ou luttaient les uns contre les autres pour les butins dans les eaux du golfe de Patras.[26] Dyrabeys s'est montré le plus terrible d'entre eux; il avait autorité sur tout le golfe d'après un décret du sultan. Il s'agit d'une forme de guerre de course acceptée par les turcs.

Alors en 1660 "beaucoup de corsaires barbaresques et algériens se rassemblèrent à Naupacte"[27] qui était devenue le centre des opérations des pirates; Dyrabeys avait ses chantiers navals et ses "fustes" cachées sur les côtes d'Acarnanie étaient continuellement en action.[28] Les communications avec les îles Ioniennes et le Péloponnèse étaient interrompues, les voyages étaient problématiques, la famine et les malheurs s'abat-

23. Tenenti, *Cristoforo da Canal...*, pp. 163-165. F. Lane, *Naval actions*, p. 162.

24. C. Sathas, *Chronique inédite de Galaxidi*, (en grec), Athènes 1865, pp. 35, 229. Code de Mertzios, le provéditeur de Zante au Doge, Zante 31 giugno 1610, 26 Ottobre 1611.

25. Tenenti, *Cristoforo da Canal...*, pp. 165, 179, 181. Sanudo, *Diarii*, t. 57, p. 278, doc. 25.IX.1532.

26. Code de Mertzios, Busta 13, 22, le provéditeur de Zante au Doge, Zante, 28 Luglio 1629, 14 Giugno 1632, 18 Maggio 1640, 4 Agosto 1656, 4 Agosto 1657, 19 Novembre 1658. Pour le pirate Valopano voir aussi, V. Lamansky, *Secrets d'Etat de Venise*, New York 1968, A, p. 126, N° LXXVII. Cf. C. Caerofylas, "Dem. Nomikos et le Turc pirate" (en grec), *Compilation Ionienne* 45-46 (1930) 39.

27. Sathas, *Chronique de Galaxidi*, p. 220.

28. Code de Mertzios, Busta 13, le provéditeur de Zante au Doge, Zante 4 Agosto, 1656; "Le rive sono di quando in quando costeggiate dalle Galeotte di Lepanto", Le même, Zante, 4 agosto 1687: "In questo golfo di Lepanto ci sono diverse Galeotte di Durach bey che non cessano di infestare quei mari".

taient sur les habitants de la région. Le provéditeur vénitien de Zante décrit avec horreur la situation dans ses rapports.[29] Les incursions vers les côtes et les îles ioniennes étaient accompagnées de prise d'otages, de demandes de rançon, de massacres, de pillages, de destructions de villages entiers. Il (Dyrabeys) avait placé sous son contrôle le commerce du Péloponnèse et de la Roumelie qui s'effectuait uniquement par ses galiotes.[30] La piraterie dans cette région favorisée par les événements de la guerre turco-vénitienne (1645-1669) connaissait un tel essor —on appelle Naupacte "le petit Alger"— même après la mort de Durabeys (1668), qu'il a fallu l'intervention de la Sublime Porte pour l'anéantir.[31]

Les corsaires des îles ioniennes au service des Vénitiens pendant la guerre turco-vénitienne 1684-1699 ayant comme centre d'opérations les îles voisines dévastaient les côtes d'Acarnanie et les terres autour de Xeromeros. Les dégats qu'ils provoquaient étaient tellement importants que les Vénitiens ont voulu les remplacer par d'autres sujets de Venise.[32] Après la prise de Leucade par les Vénitiens (1684) les

---

29. Code de Mertzios, le provéditeur de Zante au Doge, Zante 29 Giugno 1656, 4 Agosto 1657, 20 Novembre 1659, 20 Agosto 1664, 22 Dicembre 1664. Cf. Bernand Randolph, *The present state of the Morea called Peloponnesus: which hath been near two hundred years under the dominion of the Turks*, London 1686, p. 13.

30. Code de Mertzios, Busta 13, 26, 27, le provéditeur de Zante au Doge, Zante 29 Giugno 1655, 17 Febraio 1671-1326 Luglio 1675. Cf. Sathas *Chronique de Galaxidi*, pp. 216, 220-221, 228-229. Voir aussi le journal de Matessis, dans C. Sathas, *Anecdotes grecques*, A', Athènes 1867, (en grec), p. 228: «1658 Φλεβάρη 17, ἐπάτησε ὁ Τουράμπεης τὸ χωριὸ τῆς Λιθακιᾶς καὶ ἐπῆρε σκλάβους ἄνδρες, γυναῖκες καὶ παιδιὰ τριακόσιους καὶ ἤτανε γαλιότες δώδεκα». Durabeys a usurpé des terres du couvent de Varnacova a Roumeli: P. Calonaros, *Le saint couvent de Notre Dame nommée Varnacova*, Amfissa 1957, pp. 74, n. 3, 147-148 (en grec).

31. M. Coronelli, *Memorie istoriografique del regno della Morea racquistato dall'armi della serenissima Republica di Venetia*; di *Quello di Negreponte e de Littorali fin a Salonicchi*, In Venetia 1688, pp. 235-236. Code de Mertzios, Busta 27, le provéditeur de Zante au Doge, A Zante 3 Maggio 1673. Pour les décrets de la Porte concernant l'incendie des fustes des pirates de Dulgino et de Castel Nuovo dans la région d'Albanie (même à Naupacte et à Leucade) et les interdictions des constructions navales par les mêmes pirates en 1674, 1676, 1680 voir: Dores Levi-Weiss, "Le relazioni fra Venezia e la Turchia dal 1670 al 1684 e la formazione della sacra Lega", *Archivio Veneto Tridentino* VII (1925) 23, 33.

32. C. Mertzios, "Informations sur la Grèce Continentale provenant des archives de Venise" (en grec), *Annuaire de l'Association d'Etudes sur la Grèce Continentale* 2 (1969-1970) 346. Idem, "Addition à la chronographie d'Epire", (en grec), *Foyer Epirotique* 6 (1957) 492, 494. A(rchivio) S(tato) V(enezia), Busta 1128, Il capi-

foyers de piraterie s'établirent dans les îles Meganissi, Madouri, Kalamos et dans les îlots voisins; les Vénitiens ne parvinrent pas, malgré leurs efforts, à les repousser.[33] A la même période on constate l'activité des pirates locaux[34] qui étant au service des Turcs ou independants —souvent étant en collaboration avec les pirates étrangers ou avec les aventuriers dalmates des troupes vénitiennes— dévastaient les côtes des golfes d'Ambracie et de Patras et les rivages d'Acarnanie.[35] Les habitants ont subi de grandes souffrances, tandisque le passage entre la Roumelie et le Péloponnèse causait beaucoup de problèmes et de dangers.[36] Pendant le siècle suivant non seulement la guerre turco-vénitienne 1714-1718, mais aussi les conflits internationaux et les luttes commerciales favorisèrent la piraterie au point qu'elle devint une situation endemique dans la région en question.[37]

Au 18ème siècle on trouve les repaires piratiques le plus souvent sur les îlots de la baie de Missolonghi ainsi que sur les côtes d'Acarnanie, des îlots Scrofes jusqu'au phare de Leucade. Les pirates au début du 18ème siècle se cachaient à l'embouchure du golfe Ambracique; ainsi les Génois qui à cette époque faisaient le transport de grains pour les Vénitiens, au lieu de charger à Leucade, préféraient à ce moment là le golfe de Naupacte.[38] Pendant la guerre turco-vénitienne de 1714-1718 les corsaires portant le drapeau vénitien frappaient indifféremment, non

---

tan General al Doge, Napoli di Romania 26 Novembre 1693: "...che Cefalonioti nei paesi della nuova conquista non sono mai riusciti che troppo gravosi a quelli habitanti". Ast. Archontides, *La domination vénitienne en Grèce de l'Ouest (1684-1699)*, Thessalonique 1983, pp. 19, 26-27 (en grec).

33. Machaeras, *Leukas*, p. 19, n. 2.

34. S. Romanin, *Storia documentata di Venezia*, VII, Venezia 1855, p. 493.

35. C. Mertzios, "Complément à l'historiographie d'Epire", *Foyer Epirotique* (en grec) 6 (1957), pp. 490, 493. Ast. Archontides, *op.cit.*, pp. 50-51: les actions des pirates dans le golfe d'Ambracie. A.S.V., Arch. Provveditor General de Mar, Busta 1129, Napoli di Romania 31 Maggio 1698, Il nuovo Cap. General Corner scrive al Doge: Renseignements sur l'activité des pirates grecs vers les côtes de Missolonghi et d'Anatolikon.

36. C. Ntokos, *La Grèce Continentale pendant la guerre turco-vénitienne de 1684-1699 et l'evêque de Salona Philotheos* (en grec), Athènes 1975, pp. 57, 60, 72, 138-139.

37. G. Siorokas, *Le consulat français de Larta (1702-1798)* (en grec), Jannina 1981, pp. 282-404.

38. A(rchives) N(ationales) F(rance), A(ffaires) E(trangères), Bi 170. G. Dubroca (consul), Larta, 30 août 1707.

seulement les Turcs, mais aussi les Grecs;[39] nous notons, sur les côtes d'Acarnanie, comme au cours de la précédente guerre (1684-1699), des invasions de pirates venant de Céphalonie, individuellement ou par groupes. Leur but principal étant d'entraver et de bloquer le commerce des Turcs; cependant ils convoitaient aussi le riche butin des terres fertiles de Xeromeros.[40] Les incursions des pirates de Céphalonie, de Zante et des autres îles Ioniennes étaient fréquentes même après la guerre. C'était une situation endémique qui s'aggravait à l'époque des blocus, des guerres et des pestes. Ceux-ci agissaient de manière indépendante ou bien collaboraient avec des pirates d'autres nationalités.

Leurs actions piratiques étaient facilitées par les contacts commerciaux qu'ils avaient avec les côtes d'Acarnanie. Ils quittaient Céphalonie, sous des prétextes de commerce à exercer dans les ports d'Aitolie, de Missolonghi et de Dragameste et se livraient en réalité à des pillages, des actes de sauvagerie et des rapts. Il arrivait souvent que le commercant des îles Ioniennes se transforme en pirate.[41] Les petites îles proches des côtes d'Acarnanie: Oxia, Petalas et Scrofes servaient de relais à ce genre d'entreprises. En 1726 un groupe de Céphaloniotes ayant pour chefs Nikolo Kandioto et Anastase et Jean Pana, après s'être emparé d'un brigandin qu'ils avaient croisé dans le golfe de Patras, ont pris de force deux canons du chateau fort d'Antirion et les ont installés à Scrofes, créant ainsi un lieu retranché d'où ils pouvaient dévaster les côtes d'Acarnanie par leurs incursions. Les habitants protestèrent en vain auprès des provéditeurs de Venise contre le manque de mesures appropriées. C'est pourquoi le mufti de Carleli obligea par décret les kadi d'Angelokastre, de Xeromeros et d'Anatolikon et Mis-

---

39. N. Svoronos, *Le commerce de Salonique au XVIIIe siècle*, Paris 1956, p. 128, n. 1.

40. A.S.V., Provveditor General da Mar, Busta 959, Napoli di Romania, 28 Dicembre 1714, Il Provveditor General da mar Daniele Dolfin al Doge, Le même, Napoli di Romania, 12 Gennaio 1714=1715.

41. A.V.S., Provveditor General da Mar, passim. Voir dans la même "busta" copia di lettera di Nicolo Conomo, vice-console, da Lepanto 26 Dicembre 1714. A.C.V., A(rchivio) C(inque) S(avi) alla M(ercanzia), busta 91, N. Cumano, vice-console da Lepanto 26 Febraio 1728=1729, ci-jointe la copie d'une lettre de mufti Alli Cadi d'Angelokastre, de Xeromeros et d'Anatolikon, 15, 20 Febraio 1728-1729: "...alcuni corsari si traferischino in figura d'amici nelle scale d'Anatoliko, Missolonghi e Dragomestre sotto pretesto di provedersi di viveri rechino insulto al alcuni sudditi...".

solonghi à exiger des consuls et vice-consuls vénitiens de cette région un contrôle sévère des arrivées et départs de bateaux portant le drapeau vénitien qui circulaient le long des côtes d'Acarnanie. Les mesures qu'ils avaient prises ne se montrèrent pas suffisantes pour limiter les opérations des pirates provenant des îles Ioniennes.[42] Les Vénitiens demeuraient en général neutres en face de cette situation creée par les activités de leurs sujets grecs, puisqu'elles leur apportaient un gain important. Il nous faut signaler d'autres actions des pirates Ioniens, près de l'îlot Oxia en 1737. Le Corfiote Jean Neropytis, dont la tête avait été souvent mise à prix à cause de ses incursions, à l'aide d'un équipage de trente hommes en provenance de Sainte Maure, de Zante et de Céphalonie, s'est emparé d'un pinque français venant de Marseille; ils ont saisi tout l'argent du capitaine —3600 piastres de Séville et 200 séquins de Venise— tous les biens des hommes d'équipage, les provisions du navire, les armes etc., et enfin ils ont abandonné le navire avec le capitaine blessé à Ithaque.[43] En 1753, alors que la peste ravageait la Grèce de l'ouest et que le golfe de Patras se trouvait en quarantaine, un "martigue" appartenant à G. Kontouri de Céphalonie passa illégalement de Patras à Missolonghi et effectua au départ des îlots voisins des incursions continuelles vers les côtes d'Acarnanie.[44]

Nous allons suivre les activités des pirates des îles Ioniennes, dans une autre phase: en collaboration avec d'autres grecs ou des pirates étrangers. On sait que les habitants des îles Ioniennes travaillaient sur des navires piratiques.[45] L'équipage du pirate Maneta, qui venant des Cyclades entravait par ses incursions le commerce français en Grèce de l'Ouest en 1734-1735, était composé d'hommes venant de Sainte Maure et de Céphalonie.[46] Ainsi ils pouvaient conduire les pirates dans les

42. A.S.V., Archivio del Bailo, Busta 177, Pera di Constantinopoli, 24 avrile 1726, copia di lettera scritta da S.E. il Cavalier Dolfin, Bailo al console di Lepanto G. Cumano. A.S.V., ACSM, Busta 91, G. Cumano vice-console (ai Savi), Lepanto, 26 Febraio 1729=1730.

43. A.N.F., A.E., Bi 171, J. B. Dubroca, Larta 1 mai 1737.

44. Archives de Céphalonie, Fortezza di Asso, Lettere ricevute, filza 61 (1759), Missolonghi, 13 Giugno 1759.

45. Svoronos, *op.cit.*, p. 128.

46. A(rchives) de la C(hambre) de C(ommerce) de M(arseille), J 503, Larta 29 décembre 1734, copie d'une lettre écrite par le consul de France à Larta J. B. Dubroca à Monsieur Pierre Vendramin, Provéditeur Général à Corfou. Cf. Siorocas, *op.cit.*, p. 397.

ports qu'ils connaissaient. D'autres fois, les habitants des îles Ioniennes qui se trouvaient en contact avec les pirates, jouaient le rôle de pilote. En échange de leurs services, ils avaient droit à une part du butin. Les petites îles et les baies fermées facilitaient aussi ce genre d'entreprises. Voilà un témoignage significatif: en 1714, dans les eaux de Xeromeros, deux pirates Maltais, le capitaine Galanis et le capitaine Anastase Parisiotto, après la prise d'un "cimberc" de la mer Egée et d'un autre bateau chargé de blé appartenant à Ahmed pacha de Naupacte, commençèrent des incursions non seulement vers les côtes, mais aussi dans les terres autour de Xeromeros.[47] Ils collaborèrent pour cela avec des habitants d'Ithaque qui leur avaient offert l'asile dans leur île et les avaient cachés habilement dans les refuges voisins pendant toute la durée des opérations. Un homme d'Ithaque était devenu le pilote des Maltais et de nombreux bateaux d'Ithaque les accompagnèrent jusqu'à Dragameste. Croisant le long des côtes acarnaniques, de Katochi jusqu'à Vonitza, et se servant des petites îles comme relais, ils pillaient les côtes et s'adonnaient au rapt et au vandalisme, répandant la terreur parmi les habitants. A Dragomeste ils se sont emparés de 150 boeufs et de 400 agneaux, à Katochi de 300 boeufs et de 500 porcs, et à Nechori de 100 boeufs et d'un certain nombre de veaux. Il est évident qu'il était impossible de transporter un si grand nombre d'animaux avec deux bateaux seulement, tout cela bien sûr fut fait très habilement et en secret. Il fallait que la revente du butin soit organisée par des gens qui connaissaient les conditions de la région. C'est à cause de cela que Ahmet Pacha de Naupacte et les kadis de Xeromeros et d'Angelokastre ont envoyé un rapport au provéditeur général de Venise pour protester contre la complicité des habitants d'Ithaque et des Maltais qui causa tellement de dégats aux sujets de l'Empire Ottoman. Les activités piratiques des habitants des îles Ioniennes continuèrent au cours des années suivantes et atteignirent leur paroxysme au moment des guerres russo-turques.[48]

A l'époque du développement naval de Missolonghi, des pirates

47. A.S.V., Provveditor General da Mar, Busta 957, Il Provveditor General da mar Agostino Sagredo scrive al Doge da Napoli di Romania il 17 Marzo 1714.

48. A.S.V., Provveditor General da Mar, Busta 958, Il Provveditor General Agostino Sagredo scrive al Doge da Napoli di Romania il 13 Marzo, 17 Marzo, 14 Giugno 1714. Ci-jointes les copies des lettres du Mechmet Pacha de Lepante et du kadi d'Angelokastre en date du 13 et 15 Dicembre 1713. Voir la note 17.

LA GRECE DE L' OUEST ET LES ILES AVOISINANTES

Les toponymes du texte)

ECHELLE I:200000

ECHELLE I:1000000

Le golfe Ambracique

Prèveza

Vonitza

Sainte-Maure
(Leukas)

Anatolixon

Missolonghi

Lépante

Antirion

Patras

Ithaque

Chephalonie

Megenissi

Kalamos

Cythros

Kastos

Dragameste

Atokos

Drogonera

Les îles Scrofes

Pontikos

Petalas

Dromonas

N. Makri

L'embouchure du fleuve
Acheloos

LA MER IONIENNE

Acheloos

Katochi

Neochori

Anatolikon

Missolonghi

Vassiladi

Schinias

Tholi

Saint-Sauveur

Procopanistos

Les îles Koutsoulari

Oxia

Eidaris

de toutes les nationalités croisaient autour du groupe d'îlots de Koutsoulari à l'embouchure de l'Acheloos ainsi qu'autour des petites îles qui bordent le golfe de Missolonghi: Tholi, Prokopanistos, Schinas, et surtout à Saint-Sauveur, là où chargeaient les gros navires qui ne pouvaient pas entrer dans le golfe. C'est là qu'abondaient les proies pour les pirates, parce que les habitants de la région à l'aide de felouques et de canots transportaient les produits des régions avoisinantes afin de les charger sur les vaisseaux qui effectuaient le transport international. Les marais autour de la lagune avec leurs grands roseaux, le bois de Missolonghi, les baies fermées, les embouchures des fleuves Acheloos et Fidaris offraient des abris aux pirates qui guettaient leur proie. A cet endroit, nuit et jour avaient lieu de veritables batailles navales et, au mouillage de Saint-Sauveur, les marchands et les marins étaient sur le qui-vive. Il y avait aussi des marchands qui attendaient de saisir l'occasion d'acheter sur place le butin ou de le brader sur les marchés locaux. Nous nous contenterons de citer seulement les incursions les plus impressionantes.

En janvier 1725 des bateaux céphaloniotes mouillés à Saint-Sauveur furent capturés à deux heures du matin par un "petachio" barbaresque qui était caché tout près, sans que les capitaines des bateaux s'en aperçoivent.[49] La même chose était arrivée à des bateaux de Missolonghi et de Morée, à la même époque dans les eaux des îlots de Koutsoulari.[50] En octobre 1730 dans les mêmes eaux une incursion se transforme en bataille navale. Deux tartanes barbaresques ayant pour capitaine le chef des pirates tripolitains Ali Hontza, attaquèrent la "londra" du capitaine céphaloniote Paul Kountouri qui transportait du blé de Missolonghi et était au mouillage aux îlots Procopanistos à un moment où le port n'était pas gardé. L'équipage resista bravement et au premier assaut tuèrent 5 pirates. Les autres continuèrent cependant l'attaque et s'emparèrent du capitaine et de 6 marins qui n'avaient pas pu s'enfuir. Le bateau fut conduit à Naupacte où eut lieu la vente du butin sous les yeux du consul vénitien.[51] Un autre navire des pirates barbaresques,

49. Code de Mertzios, Archivio del Bailo, Busta 177, Copie de la lettre du consul de Venise à Patras adressée au Baile, Patrasso 23 Dicembre 1725.

50. Code de Mertzios, Archivio del Bailo, Busta 177, Le même Patrasso 7 Settembre 1725, 21 Settembre 1725.

51. A.S.V., ACSM, Busta 91, Lepanto, 28 Novembre 1730, il vice-console N. Cumano scrive ai Savi.

à la suite d'une bataille, s'empara d'un bateau céphaloniote chargé de soieries qui allait mouiller dans le port de Missolonghi et prit son équipage en otage.[52] En mars 1741 un groupe de pirates maltais ayant pour chef le Maltais Gerolamo faisaient regner la terreur dans les mêmes eaux entre l'îlot de Saint-Sauveur et les îles désertes de Koutsoulari qu'ils utilisaient comme centre d'opérations. Les habitants de Missolonghi non plus, n'échappaient pas à leurs attaques, bien qu'ils aient une patente du Seigneur de Malte.[53] Une autre incursion qui eut lieu en 1763 dans les mêmes eaux mérite d'être signalée. Un "chambequin" barbaresque avec 10 canons avait fait son apparition dans le golfe de Missolonghi; il avait pour chef le capitaire tripolitain Rais et répandait la terreur chez les marins. Les premières victimes furent deux bateaux de Zante chargés de blé qu'une tempête obligea à mouiller dans la baie Avlemona de Missolonghi. Le pirate barbaresque qui était caché à l'embouchure du fleuve Fidaris, les attaqua et s'en empara sans rencontrer de grande résistance; les capitaines de ces deux bateaux les avaient quittés et étaient allés à Missolonghi pour se plaindre auprés du vice-consul vénitien qui par la suite protesta lui-même auprès du kadi, du voyvoda et des notables grecs.[54] Avant même que les autorités soient informées, quelques marins de Missolonghi qui mouillaient à Avlemona avaient démonté les bateaux et avaient tout racheté: accessoires et chargements. Ils transportèrent en canot, avec une rapidité d'éclair le blé et les accessoires les plus utiles.[55]

Les habitants de Missolonghi comme ceux des îles Ioniennes collaboraient avec les pirates et s'adonnaient eux-mêmes à la piraterie ou travaillaient sur des navires piratiques, surtout après la guerre russo-turque (1769-1774), lorsque leur flotte fut incendiée.[56] Ce cas ainsi que

---

52. J. Vasdravellis, "La piraterie en Macédoine pendant l'occupation ottomane" (en grec), *Makedonika* 5 (1961-63) 361.

53. A.S.V., Provveditor General da Mar, Busta 987, Corfù, 16 Marzo 1741.

54. Code de Mertzios, Archivio del Bailo, Busta 206, il console Gio Lappo al Bailo, Patrasso, 18 Ottobre 1763.

55. A.S.V., ACSM, Busta 660, il console G. Messala ai Savi, Patrasso, 10 Gennaio 1763=1764.

56. Cf. la note 17. On trouve encore aujourd'hui chez quelques familles de Missolonghi des butins provenant de leurs ancêtres pirates qu'elles conservent comme objets précieux. Pour l'incendie de la flotte missolonghiote par les pirates dulginiotes voir: F.C.H.L. Pouqueville, *Voyage de la Grèce*, Paris 1826, III, pp. 532-533.

les autres mentionnés plus haut sont seulement indicatifs des manières d'exploiter le butin. Il est évident que les proies abondantes des pirates dans cette région attiraient les commerçants qui fréquentaient la région ou les ports voisins, là où les pirates revendaient le butin. Il y existait par conséquent, comme dans d'autres régions méditerranéennes,[57] une économie complète de la piraterie. Comment fonctionnait ce singulier commerce et jusqu'à quel point l'accumulation des richesses en Céphalonie et à Missolonghi s'est appuyée sur la piraterie, ce sont des questions qui nous intéressent et auxquelles nous essayerons de répondre à l'avenir.

57. Leon(tarites), "La marine marchande grecque", *ibid.*, p. 20, n. 60. Slot, *Les Cyclades*, I, pp. 200-201.

DISCUSSION

ALBERTO TENENTI: Heureusement que je n'avais pas trop souligné la richesse du sujet qui vient d'être traité, mais je pense qu'il n'y a aucun doute à cet égard: par conséquent nous ne manquerons pas de questions et d'interventions. De mon côté je dois dire quelques mots sur ce qui n'est pas la course mais l'assurance. En fait ce phénomène trouve ses origines au bas Moyen Age, très probablement en Italie au XIVe siècle. C'est un sujet qui devra être étudié même si nous ne pouvons pas répondre à la question: pourquoi, juste au XIVe siècle a-t-on découvert l'assurance, pas avant, pas après? Nous devons souligner deux aspects. Il s'agit d'une véritable innovation mentale. En somme, quoi qu'il en soit des raisons qui ont provoqué l'emergence de l'assurance, il est évident qu'à partir de ce moment et de plus en plus par la suite, au lieu de se fier aux divinités du ciel, on se fie à ses propres compagnons de trafic pour avoir un recours en cas d'accident ou en cas de sinistre. Je ne dirais pas que les prières et les invocations perdent de leur force; elles continueront pendant longtemps: les marins s'adresseront aux saints du paradis, à la Vierge, à Dieu lui-même, mais les marchands et les marins mêmes, quand ils voudront avoir une garantie, ils s'adresseront aux assureurs. Donc cette innovation mentale est indéniable, intéressante et importante. Il est évident que l'assurance a pénetré de plus en plus dans la vie quotidienne jusqu'à maintenant. Mais il est évident qu'il s'agit d'un outil économique, très délicat et au fonctionnement assez compliqué. D'abord, n'imaginons pas qu'il y ait eu des compagnies d'assurances au XIVe siècle ou au XVe. Même si il y a eu des marchands qui se sont mis ensemble pour jouer le rôle d'assureurs, s'ils ont en d'autres termes stipulé des compagnies entre eux pour jouer ce rôle, cela n'empêche que les assureurs sont restés pendant longtemps des individus qui décidaient à chaque fois s'ils prenaient le risque de souscrire un contrat d'assurance ou s'ils ne le prenaient pas. La majorité des assureurs étaient des marchands qui s'occupaient de leurs affaires et qui, en plus de leurs activités, jouaient aussi le rôle d'assureur. C'est une pratique que nous pourrions appeler d'auto-défense ou d'auto-protection de la part de la classe marchande vis-à-vis de ses propres membres. Cette structure individualiste séculaire va se prolonger; en plus il n'y a pas d'égalité de développement des assurances sur chaque place. Par exemple, à Dubrovnik au début du XVIIe siècle, on s'adressait déjà à Londres pour faire des assurances, tandis que, à Dubrovnik même, des sociétés d'assurances au sens moderne du terme n'apparaissent qu'à la fin du XVIIIe siècle. Donc il y a des inégalités assez importantes entre une place et une autre. Ce qu'il faut souligner, c'est que ces assurances signifient la mise en place d'une logique du risque et d'un système de valeur du risque. En d'autres

termes on n'applique pas un taux de 5% ou de 2% ou de 8% comme ça, d'une façon plus ou moins fantaisiste, ou plus ou moins inattendue. Qu'on soit à Gênes ou qu'on soit à Constantinople, à Málaga ou à Dubrovnik, on suit à chaque moment le même taux d'intérêt, les mêmes valeurs. Ce n'est pas vrai au sens absolu, mais il faut d'abord admettre et penser qu'il y a ce système logique grâce, bien entendu, aux communications écrites et orales, très fréquentes et très denses, entre les marchands, qui leur permettent, dans les différentes places dans lesquelles ils assurent, d'avoir un barême clair, relativement net, de taux qu'ils doivent appliquer. Donc il y a un système cohérent du risque maritime. A côté de ce système, il y a comme un jeu, comme une respiration, peut-être plus difficile à décrire, qui est celle des espaces. La Méditerranée, tout le monde peut se la représenter devant les yeux, dans sa forme. Mais les routes maritimes ne vont pas forcément suivant les distances les plus courtes. Elles suivent des itinéraires plus compliqués, influencés souvent par la course qui afflige certaines zones plutôt que certaines autres. Mais je veux me référer à une troisième dimension de l'espace de l'assurance: en d'autres termes, ces taux, ces 5% ou ces 2% ou ces 12%, signifient évidemment des valeurs de risque et donc d'une certaine façon des distances d'assurances. Or nous pourrions longuement parler de cela, parce qu'il y a des variations d'abord dans le temps et ensuite il y a des anomalies dans l'espace. Par exemple, pourquoi pour aller d'une rive à l'autre de la Mer Adriatique, qui n'est pas bien large, on paiera les 3 ou les 3,5%? et pourquoi pour venir d'Alexandrie d'Egypte, en cette même mer Adriatique on paiera 4%? Il est évident donc que si on représentait la carte des distances de l'assurance, donc des distances qui correspondent aux valeurs des taux d'assurance, on aurait une carte assez différente de la carte des trafics. Je me borne à un seul exemple, en prenant toujours l'année 1672. Je peux vous signaler que, tandis que sans hésiter, c'est-à-dire normalement, on paie le 16% pour aller de Constantinople à Londres, ou de l'Irlande à Marseille ou d'Hambourg à Majorque, on va payer le 16% pour venir des Terres Neuves au Canada en Méditerranée, on va payer le 13% pour venir des Antilles à Marseille. Donc vous imaginez qu'elle est la respiration de l'assurance. En d'autres termes, la Méditerrannée et les côtes Atlantiques de l'Europe sont des côtes fortement menacées, tandis que les eaux de l'Atlantique le sont depuis toujours nettement moins, ce qui se reflète évidement dans le taux d'assurance. Si l'on voulait très grossièrement avancer une image, on pourrait dire que l'Atlantique est à peine plus grande que la Méditerrannée, c'est-à-dire, au maximum, sur le plan de l'assurance, c'est le double de la Méditerranée, moins quelques fois. Le rythme de l'assurance suit des phases qui ne sont pas toutes encore bien connues et qui nous posent de gros problèmes. Par exemple, d'après de nombreuses données du XVIe siècle, nous pouvons dire que, quand on assure suivant la durée, c'est-à-dire pour 6 mois ou pour un an, on paiera de 13 à 14%, parfois le 12%. Un siècle après on paie pratiquement le double, une moyenne de 24%. Donc il faut faire un effort, il faut essayer d'arriver à comprendre quelle est la logique différente qui s'applique au XVIIe siècle ou au XVIe siècle. Ainsi au XVIe siècle, même si nous prenons deux places différentes, nous pouvons constater que d'une place à l'autre, pour un parcours presque identique, on applique des taux différents. A plus forte raison d'un siècle à l'autre. Je vous donne seulement deux exemples. Si on veut aller de Venise à Constantinople vers 1510 on va payer 8%

environ, et un siècle plus tard 5%. Vous direz que les bateaux sont plus armés; certainement il y a des raisons: mais ce sont des modifications des niveaux et des valeurs très importantes. Ainsi d'Alexandrie d'Egypte à Lisbonne, toujours en 1560, il faut payer au moins le 8%, tandis que, un siècle plus tard, on paiera le 4,5%. J'ai fait cette allusion uniquement pour vous montrer combien est délicat et combien est instable le mécanisme de l'assurance, qui ressemble en tout et pour tout au mécanisme d'une bourse. Evidemment, quand interviennent des événements qui troublent la navigation, qu'il s'agisse d'une guerre ou de la course et de la piraterie, alors, ça va de soi, les conséquences se font sentir d'une façon nettement visible et accentuée. C'est ainsi que, si on a un bateau à un taux déterminé, mettons de 8%, on peut trouver la clause: "si la guerre sera déclarée, on paiera le 16%". J'ai fait allusion au fait que, sur les parcours qui touchent les zones les plus infestées par la piraterie et par la course, on a une incidence assez forte du risque. Il est évident que, pour aller de Dubrovnik à la côte Italienne d'en face, il n'y a pas une grande distance, mais il y a des barques corsaires dans les parages. C'est la raison pour laquelle, la plupart du temps, ce trajet s'effectuait par des navires de moyen ou petit tonnage, et on doit payer un taux d'assurance presque aussi élevé que pour aller à Alexandrie d'Egypte. Pour aller à Alexandrie d'Egypte on emploie des bateaux plus importants et donc beaucoup mieux armés, qui donc n'ont pas grande chose à craindre des corsaires qui sont en Albanie et qui au contraire inquiètent fortement les petits et moyens bateaux qui traversent l'Adriatique. M. Fontenay n'a pas eu l'occasion de vous montrer une carte qu'il a dressée des lieux d'attaques corsaires. En d'autres termes il y a une cartographie de l'assurance, une cartographie du péril, une cartographie du risque qui est indispensable pour bien comprendre le phénomène. Je terminerai en posant une question à laquelle il est fort difficile de donner une réponse. Quel était le cours réel de l'assurance? Nous connaissons les taux pratiqués à tel moment, à telle époque, à tel endroit, qui peuvent varier, mais qui souvent ne varient pas. Par exemple les taux de 2%, de 2,5%, pour des navigations en mer Adriatique, sont des taux assez constants depuis le XVe jusqu'au XVIe siècle et sans doute au-delà, comme les taux pour se rendre de l'Adriatique en Angleterre oscillent entre 12 et le 15% environ. Ces taux, nous pouvons les dresser, nous pouvons aisément voir les inégalités, les différences, donc les valeurs; mais au-delà, je reviens au problème que j'ai posé au départ. Il devrait, il doit y avoir une logique. Or pour trouver cette logique, il faut trouver un commun dénominateur. Quel était le cours de l'assurance? Par un sondage que j'ai effectué, j'ai trouvé que, par rapport à la vitesse de circulation des navires dans la deuxième moitié du XVIe siècle, 1% par mois était une valeur de référence, mais cela n'est probablement plus vrai au XVIIe siècle. Cela n'est peut-être pas vrai au XVe. Cela pour vous dire combien de problèmes l'assurance nous pose, qui restent à résoudre.

MIRCO GRMEK: M. Tenenti nous a présenté d'une manière magistrale les problèmes que posent à l'historien les deux séries d'événements non nécessairement liées mais dont il convient d'étudier l'interdépendance: d'un côté, la course; de l'autre, la naissance de la notion de risque et des pratiques d'assurance. Parmi les problèmes évoqués, le plus important est celui du changement de mentalité. Ce changement intervient

certainement au XIVe siècle, peut-être aussi au XVIIe. A mon avis, il faut en distinguer au moins deux phases. L'aspect théorique général englobe quelques problèmes pratiques fort intéressants. Par exemple: comment a-t-on trouvé un moyen concret, pratique, de déterminer les taux d'assurance? M. Tenenti, dans son texte écrit, attire l'attention sur le rôle joué par le changement de la cosmologia chrétienne, qui effectivement intervient au XIVe siècle. Je suis parfaitement d'accord avec son interprétation. Il faudrait seulement la peaufiner en tenant compte de l'astrologie, qui connaît son plein essor entre la fin du XIVe et le XVIe siècle. Mais il existe aussi un facteur que peut-être M. Tenenti n'a pas pris en considération et qu'il serait utile d'explorer. C'est le changement de mentalité dans les sciences mathématiques, surtout dans la théorie du jeu. Dans l'histoire de cette théorie, le premier grand tournant se situe justement au début du XIVe siècle; rappelons aussi les innovations de la Renaissance avec Cardan et celles du XVIIe siècle avec Pascal et la naissance du calcul différentiel. A mon avis, la notion de risque est étroitement liée au développement des notions mathématiques. C'est peut-être la mathématisation de l'univers qui se trouve comme dénominateur commun à la base du changement de la cosmologie et de l'établissement des taux d'assurance. J'ai une petite critique concernant, non pas le texte présenté oralement, mais le rapport écrit. En parlant des Uscoques, M. Tenenti dit qu'il s'agit d'une piraterie presque à l'état pur, bien que sous le drapeau d'un souverain lointain. Il constate cela comme un fait historique qui contredit sa thèse générale. Cependant, le cas des Uscoques est tout à fait conforme à sa thèse. Les Uscoques ne faisaient pas de la piraterie pure, exactement comme les Palestiniens d'aujourd'hui ne font pas de la piraterie pure en perpétrant des actes de terrorisme. Le pillage des navires par les Uscoques avait des bases nationales et politiques. Et les Habsbourgs n'ont jamais fait véritablement preuve de laxisme; c'est eux qui provoquaient et contrôlaient les Uscoques, pas toujours complètement, mais néanmoins de manière délibérée, dans leur lutte pour la maîtrise de l'Adriatique du Nord. M. Krekić pourra nous dire quelques mots à ce propos.

BARIŠA KREKIĆ: Le professeur Grmek a dit ce que je voulais dire. Je peux seulement ajouter à propos des Ouscocs qu'il y avait aussi un autre élément, c'est-à-dire l'antagonisme entre les gens de la zone de Carnero et les Vénitiens, qui avait des racines très profondes; donc les Ouscocs étaient très heureux de faire de la course et de faire des brigandages contre les Vénitiens et les Vénitiens étaient très contents de prendre les Ouscoes et de les faire ramer sur les bateaux. Mais je suis, je dois dire, d'accord avec le professeur Grmek, c'est plus qu'une piraterie à l'état pur. Parlant brièvement des Ouscocs, Mme Yannacopoulou a mentionné les Ouscocs à Messolonghi, si j'ai bien compris, au commencement du XVIe siècle. Ça, c'est une chose qui m'est tout à fait nouvelle. Tout d'abord, il n'y a pas des Ouscocs au commencement du XVIe siècle, et l'autre chose, nous ne savons pas qu'ils allaient aussi loin vers le Sud. Or, est-ce que c'est une tradition locale, et il n'y a pas des documents? Ah, c'est seulement une tradition locale, bon alors ça explique quelque chose... Je voudrais seulement profiter de cette occasion pour dire un mot à propos de la course et de la piraterie en général. Il y a un type, il y a une espèce d'attaque contre les navires qui n'est pas de celles qu'on a mentionnées, c'est-à-dire qu'il y a des gens

qui habitent la côte et, quand ils voient un navire qui approche, ils s'embarquent sur des petites barques, l'attaquent, font des captifs, font du brigandage, brûlent le navire et puis se retirent sur la côte, donc ce ne sont pas des corsaires ou des pirates. Je peux vous dire, par exemple, que près de Spinaritsa, en Albanie, vers la fin du XIIIe siècle, c'était un lieu qui était très dangereux et les gens de Dubrovnik, quand ils allaient là, avaient beaucoup de problèmes. C'est une des raisons pour lesquelles les navires naviguaient en convois déjà à partir de Dubrovnik au cours du XIVe siècle, justement à cause d'attaques de ce genre.

SPYROS ASDRACHAS: La répartition du taux d'assurance me rapelle la répartition du taux d'intérêt dans les cas des prêts maritimes. Je me réfère à l'exemple grec du IXe siècle. Alors même pour les prêts maritimes, il se pose la question, est-ce qu'il s'agit d'un taux d'intérêt élevé parce qu'on va gagner beaucoup à tel ou tel endroit ou parce que le risque du parcours était plus grand? Et je me demande, est-ce qu'on a superposé aux taux d'assurance les taux d'intérêt maritimes? Une petite clarification: cette affaire de Messolonghi se passe dans les années 70 du XVIIIe siècle. Merci.

.....: J'ai été très heureux d'écouter le président de la séance souligné cet autre volet de l'assurance, les relations avec la théorie du jeu et les tarifs, et je voudrais aussi répondre un peu aux interrogations de M. Asdrachas. On a considéré ici les assurances du côté du coût, mais je verrais dans les assurances, outre plutôt des pratiques de défense contre le risque, une récupération du risque. Dans la communauté marchande le risque est transformé en objet de spéculation. Cela présuppose une intensité, une qualité supérieure de la vie commerciale, voire l'apparition des tarifs dans certains cas. Et je me demande, pour répondre à l'interrogation de M. Asdrachas, est-ce qu'il existe un système local d'assurance ou non? Est-ce que le frais maritime sert en même temps d'assurance, mais une assurance locale et, sinon, est-ce que son absence est plus néfaste que le manque de protection militaire?

SPYROS ASDRACHAS: Autant que je sache, on n'avait pas un appareil d'assurance sur la place grecque, mais il y avait autre chose qui rejoint ce que Mme Aristidou nous a dit, c'était ce qu'on appelait *il fundo*, c'est-à-dire un prêt accordé obligatoirement par le capitaine du navire au chargeur. Ce prêt était de courte durée, il avait un taux d'intérêt, bien sûr, et il était utilisable par le chargeur. C'était le capitaine qui était obligé de prêter au chargeur. Alors ce prêt c'est *primo* une forme d'assurance et *secundo*, une forme de réparation, si vous voulez, des gains et des pertes. C'est l'explication que je donne à ce phénomène. Mais on s'assurait, bien sûr, par correspondance à Venise, à Trieste et ailleurs.

ARISTOTELIS STAVROPOULOS: Θὰ ἤθελα νὰ ρωτήσω τὸν κ. Tenenti ἂν στὴ χαρτογραφία τῆς πειρατείας στοὺς αἰῶνες ποὺ ἐξετάζει, ἔχει παρατηρηθεῖ κάποια διαφοροποίηση τὶς ἐποχὲς μιᾶς μεγάλης ἐπιδημίας ἢ μᾶλλον πανδημίας πανώλης, πάνω στὶς κινήσεις τῶν πειρατῶν.

Τοποθετῶ αὐτὸ τὸ ἐρώτημα, γιατὶ ἀργότερα, τὸν 18ο αἰώνα, καὶ πρὸς τὸ τέλος του, ἀναφέρεται ὅτι οἱ πειρατὲς τῆς κεντρικῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου ζητοῦν ἀπὸ τὰ καράβια ποὺ συλλαμβάνουν τὰ πιστοποιητικὰ ὑγείας. Ἂν εἶχαν πιστοποιητικὸ μὴ ἐλευθεροκοινωνίας (patente brute) τὰ ἄφηναν. Ἔχουμε δηλαδὴ ἕνα φαινόμενο «ἐξευγενισμοῦ» καὶ προσαρμογῆς τῆς πειρατείας στὶς προφυλάξεις ποὺ εἶχε δημιουργήσει ἡ Εὐρώπη γιὰ τὴν ἄμυνά της ἀπὸ τὴν πανώλη. Αὐτὲς οἱ ἐνέργειες τῶν πειρατῶν καὶ ἡ τροποποίηση τῶν κινήσεών τους στὶς πανωλόβλητες περιοχές, ἐπισημαίνουν, νομίζω, μιὰ παράμετρο στὴν ἔρευνα γιὰ τὴν πειρατεία.

Ἕνα ἄλλο σημεῖο ποὺ ἐθίγη στὴ θεματικὴ τῆς συνεδρίας ἦταν οἱ ἐμπορικὲς κινήσεις τῶν πειρατῶν καὶ ἡ συμμετοχή τους, ἑπόμενο, στὴ διεξαγωγὴ τοῦ λαθρεμπορίου. Θὰ σημειώσω ὅτι τὸ λαθρεμπόριο σὲ ἐποχὲς ἐπιδημίας πανώλης ἦταν ἕνας παράγων ἐπέκτασής της, μιὰ καὶ παρέβαινε τὶς προφυλάξεις ποὺ ἐλαμβάνοντο, ἀνάλογα βέβαια μὲ τὶς περιοχὲς καὶ τὴ χρονικὴ ἐμφάνιση τῶν μέτρων σ' αὐτές.

Γι' αὐτὰ ποὺ εἶπα, παρενέβη ἡ Κα Ε. Φραγκάκη ποὺ τὰ ἀμφισβήτησε, λέγοντας ὅτι δὲν ἔπαιζαν ρόλο τὰ πιστοποιητικὰ ὑγείας καὶ ὅτι οἱ ἐπιδημίες δὲν ἀνέστελαν τὴν ἐμπορικὴ διακίνηση τῶν πλοίων στὴ Σμύρνη, γιατὶ κάτι τέτοιο δὲν φαίνεται στὰ ἀγγλικὰ ἀρχεῖα,

Στὶς παρατηρήσεις τῆς Κας Φραγκάκη θὰ ἤθελα νὰ πῶ, πὼς ἡ πιθανὴ διαφοροποίηση τῆς πειρατικῆς διακίνησης τὶς ἐποχὲς ἐπιδημιῶν, θὰ πρέπει νὰ διερευνηθεῖ γενικὰ καὶ εἰδικὰ γιὰ νὰ δοῦμε ἂν καὶ σὲ ποιό ποσοστὸ ἔπαιξαν ρόλο καὶ ἂν ἐπηρεάστηκε ἀπὸ τὶς ἐπιδημίες τῆς πανώλης. Αὐτὸ ἄλλωστε ἦταν τὸ νόημα τοῦ ἐρωτήματός μου στὸν κ. Tenenti, γιὰ τὶς ἐποχὲς ποὺ ἐξετάζει, καὶ γιὰ νὰ τοποθετήσω μιὰ προβληματική μου, ποὺ γιὰ νὰ ἀποριφθεῖ θὰ πρέπει νὰ διερευνηθεῖ.

Γιὰ τὴ διακίνηση τοῦ ἐμπορίου θὰ ἤθελα νὰ ἐπαναλάβω τὰ ὅσα συνοπτικὰ ἀνέφερα στὴν ἀνακοίνωσή μου γιὰ τοὺς μηχανισμοὺς ἐπίδρασης τῶν ἐπιδημιῶν τῆς πανώλης στὴν ἐμπορικὴ διακίνηση. Εἶναι σίγουρο ὅτι στὴ Σμύρνη εἴχαμε πτώση τοῦ ἐμπορίου ἐξ αἰτίας τῶν συχνῶν ἐπιδημιῶν πανώλης σ' αὐτὴν ἀπὸ καθυστερήσεις ἢ ἀναβολὲς φορτώσεων τῶν πλοίων καὶ ἀπὸ ἄλλες διαδικασίες, ὅπως ἡ μεγάλη πτώση τῆς παραγωγῆς. Αὐτὰ προκύπτουν ἀπὸ πολλὲς πηγές, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴ γαλλικὴ προξενικὴ ἀλληλογραφία ποὺ ἔχει δημοσιεύσει μερικὰ ὁ Panzac. Γιὰ τὸ ἀγγλικὸ ἐμπόριο καὶ τὰ προβλήματά του στὸ δεύτερο μισὸ τοῦ 18ου αἰώνα, ποὺ ἀναφερθήκατε, θὰ ἤθελα νὰ σᾶς πληροφορήσω πὼς ὑπάρχουν στοιχεῖα γιὰ τὴ σχέση μὲ τὶς ἐπιδημίες πανώλης καὶ ὁρισμένες ἀπὸ τὶς διαδικασίες προφύλαξης καὶ ἰδιαίτερα μὲ τὰ πιστοποιητικὰ τῶν πλοίων. Αὐτὰ ἀναφέρονται σὲ ἐπιστολὲς ἄγγλων ἐμπόρων καὶ στὰ βιβλία τῶν ἄγγλων Porter (1771) καὶ Howard (1791).

Ἀλλὰ καὶ στὸ ἐμπόριο τῆς Θεσσαλονίκης παρατηρήθηκε πτώση τοῦ ἐμπορίου, ὅπως προκύπτει ἀπὸ τὴ διερεύνηση τῶν πινάκων τῆς ἐμπορικῆς της κίνησης, ποὺ δημοσίευσε ὁ Πρόεδρος τοῦ συνεδρίου καθηγητὴς κ. Σβορῶνος. Καὶ ἐκεῖ ὑπάρχει ἐμπορικὴ κίνηση, ὅπως καὶ στὴ Σμύρνη ποὺ ἀναφέρατε, ἀλλὰ αὐτὴ σταματοῦσε τελείως στὴ μεγάλη ἔξαρση τῆς ἐπιδημίας καὶ μετὰ συνεχιζόταν μειωμένη σημαντικά, μὲ παρεμβολὴ καὶ ἄλλων παραγόντων, ποὺ δὲν μπορῶ τώρα νὰ ἐπεκταθῶ.

Θὰ ἐπανέλθω γιὰ λίγο στὰ πιστοποιητικὰ ὑγείας ποὺ ἡ διαδικασία ἔκδοσής τους φαίνεται νὰ ἔπαιξε ρόλο στὴν πτώση τοῦ ἀγγλικοῦ ἐμπορίου μιὰ καὶ εἶχαν ἀποτέλεσμα τὴν προμήθεια, γιὰ παράδειγμα, τοῦ μπαμπακιοῦ τῆς Σμύρνης, γιὰ τὴν ἀγγλικὴ ἀγορά, μέσω Ὁλλανδίας.

MIRCO GRMEK: Dans le passé, les épidémies pestilentielles ne dépendaient pas réellement du comportement conscient des hommes. La quarantaine est très vite devenue un moyen de contrôle douanier et politique, non véritablement sanitaire. La fonction sanitaire n'était qu'une excuse pour les mesures d'inspiration commerciale. Les documents démontrent bien l'inefficacité de la quarantaine. Un cas exceptionnel est représenté par la grande épidémie de peste de Marseille (1720), due à la transgression des règles de la quarantaine. Mais, pour le reste, on n'a jamais pu démontrer que, jusqu'au XIXe siècle, le cours des épidémies ait été changé par une action humaine délibérée.

DESPINA THÉMÉLI-KATIFORI: Θὰ ἤθελα νὰ ἐπισημάνω τὴν σημασία ποὺ εἶχε ἡ ἄσκηση τῆς καταδρομῆς καὶ τῆς πειρατείας γιὰ τὴ διεξαγωγὴ τοῦ ἀγώνα τῆς Ἀνεξαρτησίας.

Εἶναι γνωστὸ ὅτι στὴν περίοδο αὐτὴ δὲν συγκροτήθηκε ἐθνικὸς στόλος καὶ ὑποχρεωτικὰ ὁ Ἀγώνας εἶχε τὴν ἀνάγκη τῶν καταδρομέων. Ἔτσι ἀπὸ τὶς πρῶτες μέρες —Ἀπρίλης 1821— ἐμποροπλοίαρχοι, ἐπενδύοντας κεφάλαια ποὺ εἶχαν ἢ ποὺ δὲν εἶχαν καὶ δανείσθηκαν ἀπὸ πλούσιους ἐμπόρους, ὅπως ἦταν ὁ Ἐμμ. Ξένος ἢ ὁ Θεόδ. Ράλλης, καὶ διατηρώντας τὶς διαδικασίες ἐξοπλισμοῦ σκάφους γιὰ τὴν ἄσκηση ἐμπορίου, βγῆκαν σὲ καταδρομή. Βασικὴ ἀρχὴ τὴν ὁποία ὤφειλαν νὰ τηροῦν, σύμφωνα μὲ τὸ περιεχόμενο τῶν ἐγγράφων καταδρομῆς ποὺ οἱ τοπικὲς κοινότητες χορηγοῦσαν, ἦταν ὅτι ἡ σημαία καλύπτει τὸ σκάφος καὶ ὁ σεβασμὸς τῆς ἐχθρικῆς ἰδιοκτησίας. Ἀργότερα οἱ δυσχέρειες τοῦ πολέμου καὶ κυρίως ἡ τουρκοαιγυπτιακὴ σύμπραξη ἀνάγκασε τὶς ἐπαναστατικὲς κυβερνήσεις νὰ προσχωρήσουν στὴν ἀρχὴ ὅτι ἡ σημαία δὲν καλύπτει τὸ σκάφος.

Ἡ καταδρομὴ ὑποκαθιστώντας τὶς δραστηριότητες τῶν τακτικῶν ναυτικῶν μοιρῶν ὑποβάσταξε τὸ ναυτικὸν ἀγώνα. Συγχρόνως ὑποκαθιστώντας τὶς κατεστραμμένες λόγω τοῦ πολέμου ἐμπορικὲς σχέσεις προσπόρισε τὰ μέσα διαβιώσεως τοῦ νησιωτικοῦ, ντόπιου καὶ προσφυγικοῦ πληθυσμοῦ. Ἡ ἔντασή της μετὰ τὸ 1824 καὶ ἡ συχνὴ ἐξαλλαγὴ τῶν καταδρομέων σὲ πειρατὲς θὰ πρέπει ν' ἀναζητηθεῖ στὰ οἰκονομικὰ ἀδιέξοδα τῆς ἐπαναστάσεως καὶ στὴν κομματικὴ χρήση της. Ἡ πολιτικὴ φατρία δηλαδὴ ποὺ ὑπερίσχυσε μετὰ τοὺς ἐμφύλιους πολέμους, τῶν Κουντουριωταίων, ἐπιδίωξε τὴν αὔξηση τῶν πολιτικῶν ἐρεισμάτων της στοὺς ναυτικοὺς παραχωρώντας ἀθρόα ἔγγραφα καταδρομῆς. Ἡ προσέλκυση ὅμως τοῦ ναυτικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας στὴν καταδρομὴ ἢ καὶ τὴν πειρατεία εἶχε ὡς ἄμεση συνέπεια τὴν παράλληλη δυσχέρεια συγκροτήσεως ναυτικῶν μοιρῶν, καὶ τὴν πρόκληση ζημιῶν στὸ εὐρωπαϊκὸ ἐμπόριο. Ἡ ἀνάγκη προστασίας τῆς ἰδιοκτησίας τῶν οὐδετέρων ὑποχρέωσε τὶς εὐρωπαϊκὲς κυβερνήσεις νὰ ἐνισχύσουν τὶς πολεμικὲς μοῖρες τους στὸ Αἰγαῖο. Ἡ Μῆλος ἦταν κέντρο ὅπου σχηματίζονταν νηοπομπὲς οὐδέτερων σκαφῶν. Οἱ κίνδυνοι ὅμως εἶχαν ὡς συνέπεια τὴν ὑπερτίμηση τῶν ναυτασφαλειῶν.

Τὸ μέγεθος τῶν λειῶν ποὺ συγκεντρώνονταν, ἂν βασισθεῖ κανεὶς στὶς αὐστριακὲς πηγές, ἦταν ἀνυπολόγιστο. Στὴν Κάσο βρέθηκαν μετὰ τὴν καταστροφή της τεράστιες ποσότητες καφέ, ρυζιοῦ, ὑφασμάτων. Τὰ ἀγαθὰ ὅμως αὐτὰ ἄσχετα μὲ τὶς ἀνάγκες τῆς ἑλληνικῆς ἀγορᾶς καὶ ἀζήτητα ἀφοῦ δὲν ὑπῆρχε καταναλωτικὸ κοινὸ νὰ τ' ἀπορροφήσει, δὲν συντελοῦσαν παρὰ στὴν ἀλλοίωση τῶν τιμῶν στὸν εὐρύτερο χῶρο τῆς Ἀνατ. Μεσογείου. Ὑπάρχουν πληροφορίες ὅτι στὴ Σμύρνη δὲν

μποροῦσε κάποια στιγμὴ νὰ ὑπάρχει συγκεκριμένη τιμὴ ἑνὸς προϊόντος. Οἱ καταδρομεῖς ἢ καὶ οἱ πειρατὲς μετέβαλλαν τὴν ὄψη τῆς ἀγορᾶς ρίχνοντας ἑτερόκλητα πολλὲς φορὲς ἀγαθά.

Ἄλλη συνέπεια ἀπὸ τὴν αὔξηση τῆς καταδρομῆς, ποὺ μετὰ τὴν ἄλωση τοῦ Μεσολογγίου (1826) χαρακτήριζε πλέον τὸν ναυτικὸ ἀγώνα, καὶ τοῦ μεγάθους τῶν λειῶν ἦταν ἡ παράλληλη ἄνοδος τῆς Σύρου. Ἡ Σύρος ποὺ διατηροῦσε τὴν οὐδετερότητά της καὶ δὲν εἶχε ὑπαχθεῖ οὐσιαστικὰ στὸν κυβερνητικὸ ἔλεγχο, ἦταν μιὰ πρώτης τάξεως ἀγορὰ κλοπιμαίων καὶ σύλων. Ὀνόματα ὡς τοῦ Ἀμβρ. Σκαραμαγκᾶ, Στ.Μαυρογορδάτου ἀναφέρονταν ὡς ὀνόματα ἀτόμων ποὺ διατηροῦσαν στενὲς σχέσεις μὲ καταδρομεῖς ἢ καὶ πειρατὲς καὶ ἐμπορεύονταν ὅσα αὐτοὶ συλοῦσαν.

Ἡ ἄσκηση τῆς καταδρομῆς τὴν περίοδο αὐτὴ εἶχε καὶ θετικὲς γιὰ τὸν Ἀγώνα ὄψεις. Ἐπισημαίνεται τὸ γεγονὸς ὅτι οἱ ἐπαναστατικὲς κυβερνήσεις μὲ τὸ ποσοστὸ ποὺ παρακρατοῦσε τὸ ἐθνικὸ ταμεῖο ἀπὸ τὶς λεῖες ποὺ κρίνονταν ἀπὸ τὸ ἁρμόδιο Θαλάσσιο Δικαστήριο μπόρεσαν νὰ ὀργανώσουν καὶ νὰ τροφοδοτήσουν στρατόπεδα, νὰ συγκροτήσουν ναυτικὲς πολεμικὲς μοῖρες, νὰ συντηρήσουν νοσοκομεῖα. Ἔτσι ἡ Ἀντικυβερνητικὴ Ἐπιτροπὴ ἐνῶ παραδεχόταν ὅτι μὲ τὴν ἀθρόα χορήγηση ἀδειῶν καταδρομῆς ἐξωθοῦσε στὴν πειρατεία, ἰσχυριζόταν ὅτι οἱ λεῖες ἦταν ἕνα δάνειο βίαια ἀποσπασμένο ἀπὸ τὴν Εὐρώπη καὶ μάλιστα μὲ καλύτερους ὅρους ἀπὸ κείνους ποὺ συνάφθηκαν τὰ δάνεια τῆς ἐπαναστάσεως. Ἔπειτα ὁ ἀγώνας στὴν Κρήτη ἀπὸ τὸ 1825 πολλὰ ὤφειλε στὴν καταδρομή, ἡ ὁποία, ὀργανωμένη ὡς μετοχικὴ ἑταιρεία μὲ κέντρο τὴ Γραμβούσα, προκάλεσε τεράστιες ζημιὲς στὸ εὐρωπαϊκὸ ἐμπόριο, ἀλλὰ προσπόρισε καὶ τὰ μέσα διαβιώσεως τοῦ πληθυσμοῦ ποὺ εἶχε γατζωθεῖ σ' ἐκεῖνο τὸ βράχο κι ἐξέθρεψε τοὺς μαχητές.

Ἡ ἄποψη αὐτὴ γιὰ τὴ θετικὴ λειτουργία τῆς καταδρομῆς πέρασε ὄχι μόνο στοὺς καταδρομεῖς ἀλλὰ καὶ στοὺς πειρατές. Ἐνδεικτικὰ στὰ Γιούρα οἱ ἴδιοι ἐπιχείρησαν τὴν ἰδεολογικὴ κάλυψη τῆς δραστηριότητάς τους: Ἀποφασίζεται σὲ συνέλευση ἡ συνέχιση τῆς καταδρομῆς καὶ τῆς πειρατείας ὡς μέσου ἐξαναγκασμοῦ τῆς Εὐρώπης γιὰ τὴν ἐπίσπευση τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς Ἑλλάδας. Καὶ ὡς περίεργη ἐπισφράγιση τῆς υἱοθετημένης ἀπὸ τοὺς πειρατές, στὸ σύνολό τους σχεδόν, στρατηγικῆς ἦρθε ἡ Ἰουλιανὴ συνθήκη τοῦ 1827. Ἄρθρο της αἰτιολογοῦσε τὴ συμμαχικὴ ἐπέμβαση γιὰ τὴν εἰρήνευση τῆς Ἀνατ. Μεσογείου ὡς ἐπιβαλλόμενη χάρη τῆς ἀπρόσκοπτης ἀσκήσεως τοῦ ἐμπορίου. Κατόπιν τούτου δικαιούμαστε ν' ἀναρωτηθοῦμε: Ὑπῆρξε λοιπὸν ὀρθὴ ἡ ἀπόφαση στὰ Γιούρα;

ELENA FRANGAKI: I am afraid I would like to disagree with some points that have been raised so far. It has been said that pirates became civilized and therefore asked for a clean bill of health before raiding a ship. I cannot see how this was possible, because ships with foul bills of health would not have been let out of Izmir anyway. The whole point of issuing a bill of health was that a ship could leave the port only with a clean bill of health. Now, on how much we know about plague and its effects on trade, I would say that our knowledge is not that limited. We know a lot about plague in Marseilles in 1720, because it affected a large French city and it obviously figured in the French Archives.

Again in the European Archives, for instance in the Consuls' dispatches dealing with Izmir, we have, at the time of plague, frequent references to it. Considering the

fact that there was plague in Izmir at least every two years, it figured in a large way. For Consuls were concerned to measure the extent of it, in case of it appearing in the environs whether there was a likelihood for it to spread in the city and when the ban would be lifted and clean bills of health would be issued. By the way, it was the Greek community that issued bills of health in Izmir. It enjoyed a good reputation and was trusted on this matter by the Europeans.

Now, I am not quite clear with the comments of the lady, but if I understood her correctly, she said that in the 1820's piracy affected trade in Izmir and particularly cloth prices in a major way. I cannot agree with this because the whole point of Izmir as a port and one of the reasons that made it into an international one, was that it was large in size and secure. It was difficult for pirates to attack it and besides there were British, French and Dutch warships patroling the area around the harbour most of the time. Long delays in the arrival of caravans effected the market and disrupted trade more than piracy did. Certainly there was an accumulative effect on trade and danger through piracy, but at the same time causes such as the rebellion in Izmir in 1797 could be even more harmful, and were, to the trade of the port. For a long time following the rebellion, British merchants tried to recover some of their losses. They went to great lengths to do so even approaching the British Government through the intervention of the Levant Company. This is something they did not do even during the Seven Years War when piracy between Britain and France was damaging to the trade of both nations in Izmir. Thank you.

MIRCO GRMEK: Can you indicate precisely the date of those bills of health of Ismirne? What century?

ELENA FRANGAKI: The XVIIIth century.

MIRCO GRMEK: The XVIIIth century! Well, we spoke about the plague between the XIVth and the XVIIth century. I never saw, really saw, a bill of health made before the first half of the XVIIth century. It is obvious that plague has a great influence on merchants and ships; the problem is if merchants and ships had an influence on plague.

ARISTOTELIS STAVROPOULOS: Πέρα ἀπὸ τὸν ὑπαρκτὸ ρόλο τῆς πολιτικῆς ἀλλὰ καὶ τῆς κατασκοπείας στὰ λοιμοκαθαρτήρια, νομίζω πὼς ἡ προσφορά τους στὴν προφύλαξη τῆς Εὐρώπης ἀπὸ τὴ μετάδοση σ' αὐτὴν τῶν πολλαπλῶν ἐπιδημιῶν τῆς πανώλης στὸν 18ο αἰώνα ἀπὸ τὶς περιοχὲς τῆς 'Ανατολικῆς λεκάνης καὶ τῶν 'Αφρικανικῶν παραλίων τῆς Μεσογείου ἦταν σημαντική. Προηγούμενα βέβαια μόνο στὴ βενετσιάνικη ἐπικράτεια εἴχαμε ἐγκατάσταση καὶ λειτουργία λοιμοκαθαρτηρίων καὶ μὲ αὐστηρὴ ἐφαρμογὴ τῶν κανονισμῶν.

Ὅσο γιὰ τὸ λοιμοκαθαρτήριο τῆς Μασσαλίας θὰ σημειώσω πὼς ἱδρύθηκε στὴ διάρκεια τῆς μεγάλης ἐπιδημίας ποὺ ἀνεφέρθη, καὶ ὅτι κι αὐτὸ ἀργότερα ἐφήρμοσε πολιτικὲς σκοπιμότητες. Ὅσο γιὰ τὴ γενικὴ νοσολογία θὰ συμφωνήσω καὶ μάλιστα περιλαμβάνω τὶς διαδικασίες ἐπίδρασής τους πάνω στὴ δημογραφία καὶ τὴν οἰκονομία, ἀλλὰ γιὰ τὸν δικό μας χῶρο τὸν πρωταρχικὸ ρόλο ἔπαιξαν οἱ ἐπι-

δημίες πανώλης ἀλλὰ καὶ ἡ ἐλονοσία, γιὰ τὴν ὁποία ὅμως δὲν ὑπάρχουν στοιχεῖα γιὰ τὴ σύνθεση ἱκανοποιητικῶν στατιστικῶν ἐκτιμήσεων. Εἶναι ἕνα πολύπλευρο πρόβλημα πάνω στὸ ὁποῖο δὲν μπορῶ τώρα νὰ ἐπεκταθῶ περισσότερο.

ANTONELLA BICCI: A propos du risque, le risque lié à des causes naturelles, à des naufrages, au climat, et le risque lié au comportement des capitains et des patrons des navires pendant le XVIIe siècle surtout pour les navires qui viennent d'Amsterdam et de Rotterdam jusqu'en Italie, les capitaines sont des marchands qui servent leurs intérêts dans les ports de la Méditerranée. Ils s'arrêtent dans des ports qui ne sont pas prévus et achètent et vendent pour eux-mêmes.

GIOVANNI REBORA: Pour compléter la question du risque, est-ce-que dans les livres, dans les manuels des marchands, par exemple dans le livre de Benedeto Cotruli du XVIe siècle, il y a quelque chose sur cette notion ou non? Est-ce qu'on a théorisé la notion? C'est une question.

HÉLÈNE YANNAKOPOULOU: Πρῶτα ὀφείλω μιὰ ἀπάντηση. Σχετικὰ μὲ τὴν ἵδρυση τοῦ Μεσολογγίου ὑπάρχει προφορικὴ παράδοση σύμφωνα μὲ τὴν ὁποία τὸν ἀρχικὸ πυρήνα τῆς πόλης ἀποτέλεσαν Δαλματοὶ ἄποικοι. Πρόκειται γιὰ παράδοση ποὺ διατηρήθηκε ἔντονα καὶ ποὺ πέρασε καὶ στὴν ποίηση: Κωστῆ Παλαμᾶ, στὴ συλλογὴ *Οἱ καϋμοὶ τῆς λιμνοθάλασσας* τὸ ποίημα «Μιὰ παράδοση».

Ἦρθες μὲ μιὰ κουρσάρικη γαλέρα
ταμπούρι ἔψαχνες νἄβρεις καὶ χωσιά...
κουρσάρος κ' ἐρωτεύτηκες τὴ λίμνη
τὴν ἥμερη καὶ γίνεσαι ψαράς...
ὕστερα καπετάνιος μιᾶς γολέτας...

Μερικοὶ ἐρευνητὲς —δὲν εἶμαι σὲ αὐτὸ εἰδικὴ— θεωροῦν τὸ τοπωνύμιο Μεσολόγγι δαλματικὸ ἀπὸ τὸ messo-langhi=μέσα στὴ λίμνη, λιμνοχώρι, Ὑπάρχει ἔμμεση μαρτυρία, μεταγενέστερη ὅμως, γιὰ τὸ θέμα τοῦ ἀποικισμοῦ ἀπὸ τοὺς Uskoks ἀπὸ προξενικὸ ἔγγραφο τοῦ 18ου αἰώνα. Πρέπει νὰ σημειώσω ὅτι ἐκ παραδρομῆς στὴν ἀνακοίνωση ἀναφέρθηκε ὅτι ὁ ἀποικισμὸς ἔγινε στὶς ἀρχὲς τοῦ 16ου αἰώνα, ἐνῶ στὸ κείμενο ποὺ ἔχει κατατεθεῖ καὶ βρίσκεται στὴ διάθεση τῶν κ.κ. συνέδρων ἀναγράφεται στὰ τέλη τοῦ 16ου αἰώνα. Ἄμεσες ἀρχειακὲς μαρτυρίες γιὰ τὸν ἀποικισμὸ καὶ τὴ χρονολόγησή του δὲν διαθέτω. Οἱ πηγές μου ὅμως μὲ πληροφοροῦν ὅτι τὸ Μεσολόγγι ὑπάρχει στὰ τέλη τοῦ 16ου αἰώνα καὶ ἔχει ἐμπορικὲς ἐπαφὲς μὲ τὴ Ζάκυνθο. Ἡ διαπίστωση προέρχεται ἀπὸ νοταριακὰ ἔγγραφα τοῦ ἀρχείου τῆς Ζακύνθου ποὺ ἔχει καεῖ καὶ ποὺ διασώζονται δημοσιευμένα σὲ παλιὲς αἰτωλικὲς ἐφημερίδες. Στὸν ἴδιο χῶρο, πρὶν νὰ ἱδρυθεῖ τὸ Μεσολόγγι, βρίσκουμε τὸ Αἰτωλικὸ —τὴ βυζαντινὴ πόλη Ἀνατολικὸ— ποὺ ἀποτελοῦσε τὸ μῆλο τῆς ἔριδος ἀνάμεσα στοὺς κατακτητὲς Φράγκους, Βενετοὺς καὶ Τούρκους γιὰ τὴν ἐκμετάλλευση τῶν γειτονικῶν ἁλυκῶν καὶ ἰχθυοτροφείων. Πρόδηλο εἶναι ὅτι ἡ ἵδρυση καὶ ἡ ἀνάπτυξη τοῦ Μεσολογγίου θὰ πρέπει νὰ συσχετιστοῦν μὲ τὴν κάρπωση τῶν ἴδιων οἰκονομικῶν πόρων. Ἔτσι ἀφοῦ τὸ Μεσολόγγι ἀπαντᾶ ὡς πόλισμα στὰ τέλη τοῦ 16ου αἰώνα ὁ

ἀποικισμὸς ἴσως ἔγινε τότε ἢ λίγο νωρίτερα καὶ ὄχι τὸ 18ο αἰώνα, ὅπως παρατήρησε ὁ κ. Ἀσδραχάς. Θέμα ἀνοιχτὸ γιὰ τὴν ἔρευνα παραμένει ἡ προέλευση τῶν πρώτων ἀποίκων. Ἡ παραδοσιακὴ πάντως ἑλληνικὴ ἱστοριογραφία —Στασινόπουλος, Μαχαιράς, Ρίζος Νερουλὸς— ἔχουν ἀποδεχθεῖ ὡς γεγονὸς τὴν τοπικὴ παράδοση γιὰ τὸν ἀποικισμὸ ἀπὸ Δαλματοὺς πειρατές, χωρὶς ὅμως πειστικὴ τεκμηρίωση. Ὁ Νερουλὸς μάλιστα χαρακτηρίζει τοὺς ἀποίκους ὡς πειρατὲς ἀπὸ τὴν Πάργα καὶ κατονομάζει καὶ τὸν ἀρχηγό τους.

Θὰ ἤθελα νὰ συμπληρώσω στὶς παρατηρήσεις τοῦ κ. Ἀσδραχᾶ γιὰ τὰ ναυτικὰ δάνεια ὅτι οἱ Ἕλληνες νησιῶτες, περισσότερο οἱ Ὑδραῖοι, προτιμοῦσαν τὰ ναυτικὰ δάνεια ἀπὸ τὴ ναυτασφάλεια. Μὲ ἀφορμὴ τὸν ὑπαινιγμὸ τοῦ κ. Fontenay γιὰ τὸν κίνδυνο σὰν ἕνα μέσο ἐπένδυσης θὰ ἤθελα ἐπίσης νὰ παρατηρήσω ὅτι στὰ ἑλληνικὰ ναυτοδάνεια τοῦ 18ου αἰώνα οἱ τόκοι κυμαίνονταν ἀπὸ 20-40% ἀνάλογα μὲ τὴν ἀπόσταση τοῦ ταξιδιοῦ, τὸ εἶδος τοῦ μεταφερόμενου ἐμπορεύματος, τὴν ἐποχή, τὶς συνθῆκες (πόλεμοι κλπ.). Τὸ ναυτοδάνειο στὴν Ὕδρα κυρίως ἐκάλυπτε ἐκτὸς ἀπὸ τοὺς θαλάσσιους κινδύνους καὶ τοὺς ἐμπορικούς. Ἔτσι δικαιολογεῖται γιατί οἱ Ὑδραῖοι δὲν ἀσφαλίζονταν ποτέ, ἀφοῦ λειτουργοῦσε ὡς ἀδελφικὸς θεσμὸς τῆς ἀσφάλειας τὸ ναυτοδάνειο. Ἐξάλλου ἀσφαλιστικὲς ἑταιρεῖες δὲν ὑπάρχουν στὴν Ἑλλάδα νωρίτερα ἀπὸ τὶς ἀρχὲς τοῦ 19ου αἰώνα. Οἱ Ἑπτανήσιοι καὶ οἱ ναυτικοὶ τῆς Δυτικῆς Ἑλλάδας ἀσφαλίζονταν κυρίως στὴ Βενετία ἢ στὴ Μάλτα καὶ ἄλλες ἰταλικὲς πόλεις. Θὰ ἤθελα νὰ ρωτήσω τὴν κυρία Ἀριστείδου ἂν ὑπάρχουν στοιχεῖα γιὰ ἀσφάλιση τῶν Ἑλλήνων σὲ ἑταιρεῖες τῆς Ραγούσας.

Μιὰ τρίτη παρατήρηση μὲ ἀφορμὴ ἀπόψεις τοῦ καθηγητῆ κ. Tenenti στὸ φιλοσοφημένο κείμενο ποὺ μᾶς ἔδωσε, ὅπου θεωρεῖ τὸ κοῦρσος καὶ τὴν πειρατεία ὡς ἕνα παράγοντα μακροπρόθεσμων κοινωνικοοικονομικῶν ἐπιπτώσεων. Σχετικὰ μὲ τὴν πειρατεία στὸν ἑλλαδικὸ χῶρο μποροῦμε νὰ παρατηρήσουμε ὅτι πρόκειται γιὰ ἕνα κοινωνικὸ φαινόμενο διαρκείας ποὺ «μετασχηματίζεται» κατὰ περιόδους χωρὶς οὐσιαστικὰ νὰ μεταβάλλεται. Ὁ Ὁλλανδὸς B. Slot στὸ νέο του βιβλίο *Archipelagus turbatus, Les Cyclades entre colonisation latine et occupation ottomanes 1500-1718* παρακολουθώντας τὸ φαινόμενο τῆς πειρατείας στὸ Αἰγαῖο ἀπὸ τὸν 15ο αἰώνα ὡς τὸ 1718 διαπιστώνει ὅτι ἕνας πληθυσμὸς τοῦ τύπου τῶν Κοζάκων διαρκῶς κινεῖται καὶ ζεῖ στὴ θάλασσα. Στὴν πειρατεία καταφεύγουν οἱ καταδιωγμένοι ἀπὸ τοὺς Τούρκους, ὅσοι δὲν πληρώνουν τὴ φορολογία, ὅσοι ἀντιστέκονται στὴν καταπίεση, ὅσοι δὲν ἔχουν δουλειὰ — ὅπως στὴν περίπτωσή μας οἱ Μεσολογγίτες ναυτικοί. Ἔτσι δημιουργεῖται μιὰ Ἑλλάδα στὶς θάλασσες, ὅπως «μιὰ «πατρίδα στὰ ὄρη» ἀπὸ τοὺς κλέφτες. Αὐτὰ τὰ ἀναρχικὰ στοιχεῖα κάτω ἀπὸ συγκυρίες ὅπως αὐτὲς τῶν ρωσοτουρκικῶν πολέμων, τῶν πολέμων τῆς Γαλλικῆς Ἐπανάστασης καὶ τοῦ Ναπολέοντα θὰ μεταμορφωθοῦν σὲ καπετάνιους καὶ πλοιοκτῆτες ποὺ θὰ ἀποδεχθοῦν νὰ μετατρέψουν τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα σὲ πολεμικά. Ἔτσι στοὺς πειρατὲς μποροῦμε νὰ δοῦμε —ὅπως ἔλεγε ὁ Μακρυγιάννης γιὰ τοὺς κλέφτες— «τὴ μαγιὰ τῆς λευτεριᾶς». Εὐχαριστῶ.

MIRCO GRMEK: Comme nous devons terminer à 9 heures, il faut laisser le temps à M. Tenenti de répondre. Si j'ai bien compris la dernière intervention, nous avons eu le prélude de la discussion de demain sur le rapport entre l'histoire orale et l'histoire écrite. M. Tenenti, je vous prie maintenant de conclure.

ALBERTO TENENTI: Monsieur le Président, je vous remercie pour les remarques que vous m'avez adressées et notamment pour celles qui concernent les Uscocs. J'ai essayé dans mon rapport d'offrir un exemple de piraterie pure; hélas, celle-là aussi, elle était impure. Je dois reconnaître que nulle part en Méditerranée il y a des pirates purs, et il y a donc des corsaires qui agissent avec des motivations complexes. Les choses ne sont jamais simples, et j'accueille avec plaisir les remarques que m'a adressées M. Grmek. Une discussion pourrait s'instaurer au sujet des Uscocs: mais, du moment que cela a dangereusement glissé sur le terrain de l'histoire orale, je pense que c'est mieux de s'en abstenir. Monsieur le Président m'a fait une remarque qui a une portée beaucoup plus importante. C'est-à-dire: dans quelle mesure l'assurance a pu recevoir l'impact, les retombées, les conséquences d'une vision mathématique du calcul et des probabilités? Je pense que les assurances ont tiré la leçon à retardement, de ces spéculations mathématiques, qui se sont déjà manifestées au XVIe siècle, qui se renforcent, et qui pratiquement deviennent robustes au XVIIe siècle. Je pense que le calcul des probabilités n'a été appliqué à l'assurance qu'assez tardivement. En d'autres termes l'assureur, à mon avis, pour la plus grande partie de la période que j'ai essayé d'évoquer, je ne dis pas d'examiner, se fondait sur des données largement empiriques, qui étaient la tradition, c'est-à-dire ce qu'on avait fait avant lui et jusqu'à lui. Ensuite, à cette époque, il y a un réseau assez dense de correspondance commerciale et d'informations, qui vont souvent plus vite que les navires, car comme on l'a bien souligné, les navires font souvent escale dans les ports, et perdent du temps, tandis que, suivant certaines routes terrestres, les informations peuvent aller plus rapidement. Donc les assureurs se réfèrent à des éléments qui font partie de leur patrimoine quotidien. Je pourrais citer cette lettre plutôt rare dans son genre, dans laquelle un marchand écrit à un autre sujet de l'opportunité ou de l'inopportunité de s'assurer. Car, en fait, il faut bien le dire: tout le monde n'assurait pas ses marchandises ni ses bateaux. Or, ce marchand dit qu'en effet, les temps sont durs, le danger menace, il faut faire attention, mais de toute façon, il écrit à son associé: "j'assurerai, si cela me semblera vraiment inévitable". En d'autres termes, il est clair qu'il y a une large présence d'empirisme dans le comportement des marchands; et il est évident aussi qu'à une époque plus tardive, quand on arrivera à l'élaboration des tableaux statistiques, des calculs, alors on pourra évidememnt parler d'un type d'assurance nouveau. Très rapidement, je crois que, pour les mêmes raisons, je devrais répondre à l'orateur qui m'a fait remarquer que j'étais un peu excessivement attaché au coût de l'assurance, plutôt qu'au jeu, disons, de la spéculation de l'assurance. Je ne veux pas exclure qu'on ait joué sur l'assurance; certainement, il y a eu des gens qui ont joué à titre individuel sur l'assurance. Mais d'après les documents, d'après des séries de données extrêmement nombreuses, on voit très rarement, dirais-je, plus que rarement, des assureurs qui se lancent dans de pareilles opérations. Je sais bien qu'on a fait des paris sur l'âge ou sur la mort de telle ou telle personne; ce sont des pièces qui ont été publiées et qui sont bien connues. Mais je veux dire que ce sont des contrats de type relativement exceptionnel. Naturellement, moi je me réfère à l'assurance maritime. C'est-à-dire que c'est exceptionnel dans le domaine de l'assurance maritime. En dehors, c'est-à-dire, dans des domaines de paris, de spéculations sur la mort de tel souverain pontife ou de tel roi, évidemment je

pense qu'il y a eu de tels risques pris; mais c'est un peu en dehors de l'assurance maritime. Je pense que pratiquement, enfin, M. Grmek a déjà répondu à la question concernant les épidémies et l'assurance. Moi, en effet, je n'ai jamais remarqué une interdépendance. Je peux citer, à titre exceptionnel, un contrat où l'assureur accepte que le bateau qui est parti du port pour atteindre l'autre port puisse revenir sur son chemin si on ne le fait pas entrer dans le port à cause de la peste. Mais, en fait, c'est un cas d'assurance: ce n'est pas une interdépendance entre épidémie et assurance. Je me permets de terminer sur une grosse question, qui ne sera pas résolue, sans aucun doute, et qui a été soulevée. Cette grosse question est de savoir si la piraterie et surtout la course ont été, en général, à cette époque un élément de développement. Je pense dans l'ensemble que les cas où la course s'est révélée un élément de développement sont l'exception. Il me semble, par contre, qu'en général, la course n'est pas un élément de progrès, si l'on peut dire, car si on regarde bien les activités corsaires depuis le XIVe siècle, en Méditerranée au moins, jusqu'au XVIIIe siècle, nous voyons que les conséquences ont rarement été créatives, positives, et donc telles à assurer un progrès des régions, des ports et des populations qui pratiquaient la course, sauf dans des cas particuliers. En effet, parmi ces cas particuliers, je suis très touché par le cas grec, qui est une exception macroscopique et très importante. Je pense que, soit dans le cas des Barbaresques, soit dans le cas des Maltais, soit dans le cas des Toscans, soit dans le cas des Espagnols, on ne peut pas dire que la course ait agi comme un élément de développement au sens large.

MIRCO GRMEK: La discussion n'a pas porté sur les points essentiels du rapport de M. Tenenti et des communications, ce qui veut dire que les orateurs ont réussi à nous convaincre du bien-fondé des parties principales de leurs exposés.

L' IMPRESSION DES 1000 EXEMPLAIRES
DU 1er TOME DES ACTES
DU IIe COLLOQUE INTERNATIONAL D' HISTOIRE
A ÉTÉ ACHEVÉE EN MAI 1985
SUR LES PRESSES DE L' IMPRIMERIE *MANOUTIOS*,
CHRISTOS G. MANOUSARIDIS