

*Chiourmes et pèleres*

MÉLANGES EN L'HONNEUR DE FERNAND BRAUDEL

★

Histoire économique  
du  
monde méditerranéen  
1450-1650

PRIVAT, ÉDITEUR

## Chiourmes et galères dans la Méditerranée du XVI<sup>e</sup> siècle\*

Plus qu'un simple instrument de combat, la galère s'impose à tout historien de la Méditerranée comme un personnage historique. Un personnage surveillé et décrit dans tous ses faits et gestes par une documentation presque trop bavarde. Un grand personnage qui réussit à Lépante une exceptionnelle et théâtrale sortie : l'effort consenti pour la bataille ne sera pas répété. Mais une fausse sortie : pour plus d'un siècle, les galères vont encore composer l'essentiel des flottes méditerranéennes. Disponibles pour une guerre qu'elles ne feront jamais plus seules, sans cesse engagées dans de multiples opérations de surveillance et de police, de course ou de brigandage. Jamais toutes engagées d'ailleurs : d'Istanbul à Barcelone en passant par Venise, Messine ou Naples, des dizaines de coques désarmées pourrissent, longtemps après Lépante, dans tous les arsenaux de la Méditerranée.

Il serait faux de ne voir dans cette longue survie, face à l'artillerie nombreuse des marines nordiques, qu'un signe de conservatisme. Instrument militaire de politiques qui prétendent contrôler, à leur façon, tout l'espace méditerranéen, la galère reste, vers 1600, adaptée aux tâches qui lui sont confiées. Ouvrons n'importe quel registre officiel, à Malte par exemple : un calendrier régulier, presque minuté, y répète chaque année les mêmes voyages, une croisière le long des côtes de Tunisie et de Tripolitaine, une expédition pour attendre devant Rhodes le retour de la « caravane » d'Alexandrie, un rapide aller et retour jusqu'à Barcelone pour en rapporter des fonds. A l'occasion les galères accueillent les voyageurs pressés ou précieux : les nouvelles, les grands personnages, les troupes de quelque intervention urgente, les caisses de réaux d'argent de Barcelone à Gênes ou de Gênes à Messine, la soie de Messine à Livourne ou Gênes. Au lendemain même de Lépante, à Saint-Maure, J.A. Doria et Ettore Spinola ne pensent qu'à quitter l'Armada : leur chargement de soie les attend à Messine, qu'il faut rapporter à Gênes avant l'hiver<sup>1</sup>.

Mais la galère a aussi ses exigences, auxquelles les états qui

lui restent fidèles doivent bon gré mal gré s'adapter. Exigences techniques, exigences humaines, plus difficiles que jamais à satisfaire en ces dernières années du xvii<sup>e</sup> siècle. Les solutions trouvées, les sacrifices consentis, au terme d'une symbiose millénaire, n'en sont que plus révélateurs pour l'histoire des sociétés méditerranéennes.

Tout a été dit sur les défauts de la galère, sur sa fragilité, sur son incapacité d'affronter le mauvais temps. Parties de Livourne le 14 mai 1607, les galères de Florence restent bloquées cinq jours à Nisida, près de Naples: impossible de doubler la péninsule de Sorrente<sup>1</sup>. Quelques voyages à *golfo lanciato* exceptés, toujours sur les mêmes itinéraires, de Palerme et Naples à Barcelone, via Cagliari et Majorque, de Malte à Zante, de la Crète ou Rhodes à Alexandrie, la galère ne se risque qu'exceptionnellement en haute mer, et se contente de suivre la côte, où les *torri d'avvisi* suivent jour après jour leur avance. Son étroit espace occupé pour l'essentiel par son moteur humain, elle ne se surcharge qu'avec peine: des soldats, mais pas de matériel de guerre. Son artillerie, réduite et peu efficace, se concentre à l'avant, et toute expédition d'importance impose l'accompagnement par de lourdes naves qu'il faut souvent remorquer. A elle seule, elle est l'instrument des coups de main et des *razzias* côtières, non des conquêtes en profondeur<sup>2</sup>.

En tous ces domaines, rien ne fut fait, rien même ne fut tenté. Vers 1550 les galères vénitienues mesuraient près de 42 mètres de long, un peu plus de 5 de large, 1,725 de haut. En 1691, à Marseille, on retrouve les mêmes mensurations, à peine accrues: 46,777 m de long, 5,847 de large, 2,328 de creux<sup>3</sup>. Le nombre des bancs, porté un temps à 29 ou 30 pour les capitanes, sera vite ramené à 27, contre 26 pour les galères ordinaires<sup>4</sup>. De même pour l'artillerie: à peine cherche-t-on à diversifier les pièces légères, sacres, aspics et fauconneaux, qui accompagnent l'unique canon; le principal progrès fut sans doute le renforcement de l'armement individuel et de la puissance de feu de l'infanterie embarquée. Seules les galéasses purent accueillir une artillerie comparable à celle des navires de haut bord: on sait le rôle décisif qu'elles jouèrent à Lépante. Mais leur lourdeur même incitait le plus souvent à les laisser au port, et elles ne furent guère imitées par les autres marines chrétiennes. Tout se passe donc comme si les défauts de la galère avaient été acceptés. Les vrais changements, il faut les chercher du côté des qualités: et d'abord de la vitesse. C'est sur son accroissement que portèrent tous les efforts.

La seconde moitié du xvii<sup>e</sup> siècle voit en effet l'adoption par toutes les marines méditerranéennes de deux transformations importantes. La première, celle du système de vogue, a depuis longtemps été signalée. A la rame individuelle, plus légère et plus fragile, manœuvrée par chaque rameur, est progressivement substituée

la rame unique, manœuvrée par tous les rameurs du banc: la rame de galoche. Ceci, semble-t-il, au prix de deux modifications de détail. Le mot de galoche n'est en effet jamais défini par les glossaires nautiques en rapport avec les rames, mais avec la fixation des câbles: soit le « trou dans le panneau d'une écoulille qui est couvert à demi par une petite pièce de bois cintrée ou voûtée pour faire passer le câble », soit la pièce de bois elle-même (Guillet, 1678, et Desroches, 1687, cités par Jal). Définition que l'on peut rapprocher de celle du *Dizionario di Marina medievale e moderna* pour le mot *galoccia*<sup>5</sup>. Mais l'expression espagnole de *remo de escalamo*, employée concurremment avec celle de *remo de galoche* pour désigner la nouvelle rame, précise le sens: car l'*escalamo*, c'est soit le tolet (cheville de fer ou de métal), soit « deux chevilles ou pièces de bois fixées sur le plat-bord à une distance suffisante l'une de l'autre pour qu'à la vogue la rame puisse jouer entre elles sans liberté excessive »<sup>6</sup>.

Mais le même *Dizionario* propose une autre explication, liée à l'expression italienne de *rema de* ou *a scaloccio*: pour la manœuvrer les rameurs étaient « messi a scala, cioè ordinati in varii gradi tra pedagna, banchetto e banco ». Acceptons cette double étymologie, plausible: l'adoption de la rame unique aura impliqué une double modification, celle de la fixation de la rame sur l'apostis, celle de la disposition des rameurs. Peu de chose. D'où la lenteur d'un changement qui s'étale sur plusieurs décennies.

Les premières mentions sont des années 1540, et Venise ne s'y serait ralliée que lentement, fidèle jusqu'à Lépante aux *remi interzadi*, ou essayant des solutions mixtes. Dès 1564 au contraire les quinze galères de Sicile portent 58 rames de galoche, 48 pour les 24 bancs de rameurs, et 10 de réserve. La consignation en août 1575 de 40 galères en asiento a Don Alvaro de Bazan permet alors une constatation identique pour Naples. A Malte, il faut attendre 1578 pour s'assurer que là aussi la transformation a été générale; mais elle peut, comme à Naples et en Sicile, avoir été antérieure. A Venise, vers 1600, Pantera Pantera ne connaît plus que par ouï-dire l'ancien système, qui garde pourtant ses partisans<sup>7</sup>.

Car à elle seule cette transformation du système de vogue ne représentait aucun progrès. Au contraire même, si l'on en croit M. A. Colonna ou Pantera: trop lourde, la « rame grosse » était moins efficace que trois rames légères, si on la confiait à trois rameurs. En fait elle permettait et exigeait une autre transformation, beaucoup plus décisive: le renforcement du moteur humain par l'augmentation du nombre des rameurs de chaque banc. Il existait il est vrai des quadrirèmes, à quatre rangs de rames: presque toutes les capitanes des chefs d'escadre de la Méditerranée, chrétiennes ou turques, appartenaient à ce type nettement plus coûteux. A l'occasion on armait même à quatre rames une galère ordinaire<sup>8</sup>. Mais la quinquième de

V. Fausto, beau succès d'humaniste, fut rapidement abandonnée, car d'entretien trop onéreux.

Ajouter un, deux ou même trois rameurs par banc sur une galère simple voguant « à galoche » n'impliquait aucune transformation du corps de la galère : pas d'autre frais décelable que le coût accru de la chiourme. Dès 1560 Don Garcia de Toledo recommandait d'armer à quatre par banc les galères espagnoles pour leur permettre de rattraper les embarcations ottomanes, fustes et galiotes, plus légères mais plus rapides<sup>21</sup>. Une bonne part des galères de la flotte espagnole allèrent à Lépante ainsi renforcées : celles de Sicile portaient ainsi, la capitane 314 rameurs (5 à 6 par banc), les autres de 190 à 225, au lieu des 164 traditionnels. Mais dès 1573 on était revenu aux chiffres antérieurs. La tendance était désormais à l'économie, à la réduction de la charge militaire : la flotte napolitaine était réduite de moitié dès 1585, celle de Sicile ramenée de 22 à 16, puis à 12. Jusqu'au début du XVII<sup>e</sup> siècle les *asientos* des galères espagnoles, normalement confiées à des particuliers, continuèrent à fixer à 164 les effectifs de la chiourme : soit le chiffre déjà atteint par les marines occidentales au début du XIV<sup>e</sup> siècle. Mais un choix s'imposait, et tous les responsables militaires en répétaient la nécessité. Renforcer les galères « de fanal » permettrait, écrit M. A. Colonna en 1584, de disposer de « trois ou quatre galères capables de suivre la capitane » : l'armement à trois par banc est insuffisant « car les galères actuelles sont plus grandes, donc plus lourdes, et la rame de galoche, actuellement utilisée sur toutes, ne peut être manœuvrée par trois rameurs... ». De même pour Don Sancho de Leiva : « Aujourd'hui que les Turcs vont beaucoup mieux armés qu'à l'habitude, la chiourme est insuffisante, car toutes les galères vont à *galoche*, et pour une rame de galoche trois hommes ne suffisent pas ; l'expérience montre qu'ils ne donnent qu'une faible poussée et durent peu... »<sup>22</sup>

En 1604 l'ordre arriva enfin de Valladolid de modifier les conditions des *asientos* : encore limitait-il à 200 une chiourme que les vice-rois voulaient porter à un minimum de 220. Chiffre lui-même insuffisant : selon le prince Doria qui le recommandait en 1600 à Maqueda, « quand il faudra faire une expédition avec des galères renforcées..., il conviendra d'en laisser quelques-unes, car aujourd'hui les galères, quand elles sortent renforcées, portent au moins 260 rameurs, tous sains et triés sur le volet »<sup>23</sup>. Depuis 1580, P. Pantera le confirme, la pratique était normale : anticipant sur les ordres de Madrid, les chefs d'escadre préféraient en cas de besoin laisser au port les galères insuffisamment armées, et concentrer toute la chiourme sur les galères restantes.

La course au « renforcement » était ouverte : en juin 1613 le duc d'Osuna se vantait de pouvoir faire sortir huit galères armées à cinq, plus la sienne, construite pour son compte à

Messine, et armée à six, alors qu'à son arrivée l'île ne pouvait guère en aligner plus de cinq, armées à quatre<sup>24</sup>. Dès l'année suivante ce chiffre de cinq devenait la norme : vers 1630 les galères de France l'avaient adopté. Un maximum était atteint, qui ne devait pas être dépassé : encore au début du XVIII<sup>e</sup> siècle on retrouve cinq rameurs sur les galères ordinaires, et sept sur la capitane<sup>25</sup>.

Mesurer le progrès ainsi réalisé est évidemment impossible. Vitesse de croisière et vitesse de pointe diffèrent trop. Indiscutablement, l'accent avait été mis sur la vitesse. Le poids s'était lui aussi accru, par un léger allongement des coques, mais surtout par l'augmentation du nombre des soldats embarqués : en ce domaine aussi la leçon de Lépante avait porté. Aux 50 hommes d'équipage venaient s'ajouter normalement un minimum de 50 soldats, et parfois bien davantage : près de 200, autant que de rameurs, en juin 1576 comme en juillet 1571. Ce qui portait à 300, 400, et même plus, le nombre des hommes serrés sur les 250 mètres carrés de la galère. Soit un extraordinaire entassement humain, juste complément d'une profonde stagnation technique : le levier n'a guère changé, passant de 10 à 11 mètres pour les rames individuelles (à Venise vers 1550) à 12 mètres pour la rame collective (à Marseille vers 1690). Le point d'appui était peut-être mieux assuré (galoche, *escalamo*), la force des rameurs mieux utilisée, grâce à leur disposition à *scaloccio*. Mais le principal progrès, si progrès il y a eu, avait été l'application à ce levier d'une force accrue par le gonflement des chiourmes : en cette fin du XVI<sup>e</sup> siècle, la galère ne se sauve et ne survit que par la peine accrue des hommes.

Ces hommes, il est vrai, encore fallait-il les trouver. Aveu révélateur en ce siècle impécunieux : ils manquent toujours encore plus que l'argent. Ce qui peut surprendre vu la poussée démographique : 20 galères à 200 rameurs, pour la Sicile, ne représentent guère que 4 000 hommes, sur une population d'un million d'âmes...

Venise, et ce fut sa force, disposa longtemps dans ses possessions de Grèce et de Dalmatie d'une réserve de volontaires peu exigeants. Mais toute sortie exceptionnelle exigeait le recours à la Terre Ferme, régulièrement taxée pour un service obligatoire : avec des résultats si médiocres qu'il fallut, passé 1550, y renoncer. L'Empire ottoman agissait de même, exigeant l'aide impériale (*avâriz-i Divaniye*) d'un ou plusieurs rameurs par unité fiscale, à la charge financière de celle-ci : non sans accepter des compositions financières, comme les Vénitiens en Dalmatie. Seule cette capacité de mobilisation a permis à l'Empire de reconstituer ses équipages et ses chiourmes durant l'hiver 1571-72 : prouesse encore plus exceptionnelle que la simple reconstruction des galères, et dont le monde chrétien aurait sans doute été incapable.

Partout en Occident en effet, dès 1550-70, la chasse aux volon-



taires (*bonavoglia*) se fait plus difficile. Volontaires d'ailleurs, ils ne le sont plus guère que de nom. Micux traités sans doute : ils ont droit à la ration de vin des hommes libres, plus leur salaire, 4 1/2 écus par mois en 1586<sup>11</sup>. Mais cela ne suffit pas à les attirer. Même en Italie méridionale, où Francesco Omodei pouvait déceler au milieu du siècle un marché inépuisable, vu la foule des endettés prêts à s'engager pour une médiocre avance de 20 écus, leur nombre ne cesse de diminuer<sup>12</sup> : la vieille solution des « barraques de jeu » qu'en 1634 encore le *Consejo de Estado* ordonne au vice-roi de faire installer à Palerme et Messine pour recruter des « volontaires » n'est guère plus qu'un pis-aller<sup>13</sup>. Aussi préfère-t-on s'en passer toutes les fois qu'on le peut, quand on n'arme pas toute la flotte. Et leur part diminue : 1/3 des chiourmes siciliennes en 1571, 1/4 quarante ans plus tard<sup>14</sup>. Encore à cette date, sur 519, seuls 382 sont-ils de vrais volontaires ; les 137 autres sont pudiquement classés comme des *buenas boyas de carcel* : entendons des condamnés, comme ces amnistiés vénitiens de 1559<sup>15</sup>, ou ces renégats venus spontanément se présenter à l'Inquisition, et qui bénéficient d'une remise de peine contre un engagement de service sur les galères, le temps d'expier leur faute et de parfaire leur rééducation chrétienne. Une catégorie privilégiée de forçats, laissés libres le jour avec un seul anneau au pied, nous dit Pantera, mais qu'on enchaîne la nuit. Leur recrutement vers 1600 ? Des condamnés maintenus à la chaîne après la fin de leur temps, pour payer leurs dettes, ou des vagabonds qui ont vendu leur liberté pour vivre ou pour jouer. Seuls ceux-ci (les meilleurs sont des Espagnols et des Napolitains) peuvent accepter un pareil marché : il serait bien difficile de persuader des hommes libres de manœuvrer la rame<sup>16</sup>.

Restaient les esclaves, et les forçats. Les premiers sont rares à Venise, qui ne se décide qu'en 1545 à employer des forçats : à la fin du siècle ceux-ci constituent la quasi-totalité de ses chiourmes<sup>17</sup>. Mais alors que la loi vénitienne interdisait de réunir volontaires et condamnés, les flottes espagnoles restent fidèles à un éclectisme conforté par l'expérience. Chaque galère emporte un pourcentage variable de forçats, d'esclaves et de volontaires, ce qui la met à l'abri des mauvaises surprises si fréquentes dans le camp ottoman, surtout sur les galères corsaires, propriété des particuliers, dont les chiourmes étaient presque exclusivement serviles : d'où la fréquence des révoltes. En quarante ans (1561-1601) les sources siciliennes et maltaises n'en enregistrent pas moins d'une douzaine, réussies.

La condamnation aux galères n'était pas un fait nouveau. Nul doute pourtant qu'elle n'ait pris au XVII<sup>e</sup> siècle un vigoureux essor, d'un bout à l'autre de la Méditerranée, au point de devenir la condamnation-type, celle que prononcent en toute occasion les juridictions laïques et religieuses : au point qu'en Italie le mot « galère » a durablement évincé de la langue populaire celui de

« prison ». Même au lendemain de Lépante, l'Inquisition, pourtant soupçonneuse à l'ordinaire, préfère « admettre à réconciliation » les renégats prisonniers, avec des peines de quatre à huit ans de rame : seuls les « obstinés », ceux qui « refusent de redevenir chrétiens », sont livrés au bras séculier : quatre personnes seulement au grand autodafé de 1572 à Messine<sup>18</sup>. L'homme a son prix, qu'on ne peut ignorer : le forçat se vend d'ailleurs, comme l'esclave. Fin 1571, à Palerme, les 1228 forçats des galères de J. A. Doria sont ainsi estimés 40 ducats la pièce, « leur juste prix ». Trois ans plus tard, ceux des deux galères de Nicolo Doria sont comptés à 8 1/2 écus l'année restant à faire. Entre un condamné à cinq ans et un condamné à vie, plus de différence : le maximum est à 42 1/2 écus. Une façon comme une autre de chiffrer l'espérance de survie... Pour la justice ordinaire, il est vrai, d'aucuns souhaitaient que l'on renonce aux traits de corde, rituels pour tout interrogatoire, qui faisaient des condamnés autant de manchots inaptes à la rame<sup>19</sup>!

Partout donc la justice est sollicitée. L'Ordre de Malte, incapable de trouver sur place des chiourmes suffisantes, en demande régulièrement à la France, qui lui en envoie<sup>20</sup>. En 1565, M. A. Colonna s'excuse de ne pouvoir armer que cinq galères : « le Pape m'a manqué de forçats... »<sup>21</sup>. En août 1561, Medina-Celi, qui venait de demander des forçats espagnols, suggère qu'on lui envoie des « hérétiques » de Calabre (des Vaudois) : « Ils sont si nombreux qu'il ne pense pas qu'on doive les exécuter tous... »<sup>22</sup>. En 1612 le duc d'Osuna est tout fier de pouvoir montrer l'efficacité de la justice sicilienne depuis son arrivée : en quelques mois lui-même et ses ministres ont condamné aux galères 358 personnes, pendant que la justice ecclésiastique et seigneuriale ne fournissait que 32 rameurs<sup>23</sup>. Le même, on s'en doute, pourra sans mal se vanter aussi d'avoir « extirpé » le brigandage.

Car la solution trouvée, l'emploi massif des condamnés, est à la mesure de la profonde crise sociale que traversent les campagnes, notamment en Italie, et dont le brigandage, sous toutes ses formes, est l'un des signes les plus évidents. Sur les 195 forçats qu'Osuna conduit à Naples avec lui, en 1616, on trouve bien sûr un Allemand, un Flamand, six Espagnols, deux Portugais, un Français, deux Sardes, un Napolitain, un Parmesan, un Vénitien, six originaires des îles grecques (Zanthe, Cerigo, Candie, Chio). Mais huit Calabrais, et, déduction faite de cinq dont l'origine n'est pas indiquée, 166 Siciliens. Près d'un tiers de Palermitains (51), et 109 venus des villes et villages de l'intérieur, tous condamnés entre 1612 et 1616. Le motif de leur condamnation n'est pas toujours indiqué, mais quand il l'est, est toujours le même. Marco Pancari, « escurridor de campagna », de Vizzini, Sebastiano Scanano, de Mussomeli, « ladrone de campagna y recadador y vendedor de hurtos » ; Giuseppe et Filippo Taverna, et Francesco Verga, de Cammarata, « ladrones y tenedores de pasos »,

et Giovanni Borgese, de Cammarata lui aussi, coupable d'avoir volé de nuit dans la campagne 42 charges de blé en compagnie d'autres brigands. Remarquons-le au passage, plus de la moitié, 59 sur 109, proviennent des villages seigneuriaux, et ne se sont tout de même pas tous fait prendre hors de chez eux. La corruption de la justice seigneuriale, souvent accusée d'être trop accessible aux compositions financières, n'est peut-être qu'une légende : elle n'excède pas celle de la justice des villes domaniales. L'essentiel, révélateur d'une certaine situation sociale, reste pourtant cette foule de ruraux, voleurs de grains et de bétail, ou détrousseurs de grand chemin, et la masse nourrie de la plèbe de la capitale.

Au hasard des listes de forçats, assez fréquentes dans les archives militaires, car il s'agit d'un gibier précieux parce que trop rare, on pourra dresser de multiples cartes. A ne lire qu'avec réserves, bien sûr : autant et plus que la géographie de la criminalité, elles livrent celle de l'efficacité d'une justice surtout urbaine, et du contrôle effectif de l'Etat sur la campagne. Palerme, en 1616, avec 10 % de la population, fournit le tiers des condamnés siciliens. Naples, en 1575, avec moins encore, un cinquième, et plus du quart avec ses banlieues immédiates : si l'on étend à la masse des 3 292 forçats les pourcentages fournis par un sondage au tiers, on trouve, en comparant les chiffres obtenus à ceux des feux de 1561 :

Naples et son golfe :	10 à 12	pour mille
<i>Principato Citra</i> :	11	pour mille
<i>Principato Ultra</i> :	7,8	pour mille
<i>Terra di Lavoro</i> :	8,44	pour mille
Molise :	4,88	pour mille
Basilicate :	4,24	pour mille
Capitanate :	4,08	pour mille
<i>Abruzzo Citra</i> :	3,12	pour mille
<i>Abruzzo Ultra</i> :	1,72	pour mille
Terre de Bari :	2,24	pour mille
Terre d'Otrante :	2,28	pour mille
Calabre <i>Citra</i> :	2,62	pour mille
Calabre <i>Ultra</i> :	1,24	pour mille

Dès qu'on s'éloigne de la capitale, les pourcentages tombent. En Sicile, la région d'Agrigente ne fournit que quelques noms, le sud-est de l'île, le comté de Modica, aucun. Sur la carte napolitaine, les Abruzzes ou la Calabre, les Pouilles même apparaissent comme autant de zones vides. Le gros des condamnés vient d'un rayon de 100 kilomètres autour de Naples. Admettons l'hypothèse, confirmée par les recensements siciliens, d'un peu moins d'un adulte mâle de 18 à 50 ans par foyer : à Capoue, Bénévent ou Salerne il aura une chance sur cent de finir galérien, à l'Aquila,

Bari ou Lecce guère plus de deux pour mille, à Catanzaro à peine une pour mille. L'opposition, suggérée par P. Chauau pour la France du XVII<sup>e</sup> siècle, entre un centre relativement soumis au pouvoir central et une périphérie contrôlée de loin et toujours tentée par la révolte, vaudra aussi pour l'Italie méridionale.

A quelques exceptions près, l'emploi des forçats « nationalise » les chiourmes : à Naples, en 1575, 90 % sont originaires du Royaume. Le recours aux esclaves leur rend une dimension méditerranéenne. Car, Venise exceptée, aucune des autres escadres n'a jamais pu s'en passer, malgré leur coût, l'énorme investissement qu'ils représentent. Loin de diminuer, leur part semble au contraire avoir augmenté au lendemain de Lépante : elle triple entre 1568 et 1575 à Naples, où il y a désormais trois esclaves, au lieu d'un, pour dix forçats, et triple aussi entre 1571 et 1576 en Sicile où les esclaves fournissent alors un tiers de la chiourme.

		Galères	Esclaves	Forçats	Volontaires	
Naples	1568	16	210	3 292	?	
Naples	1575	40	940	1 920	?	
Naples	1587-88	7	153	791	294	(sondage)
Gènes	1571	11	557	1 228	?	
Sicile	1571	16	395	1 838	1 140	
	1576	22	1 428	1 046	?	

Le butin de Lépante, ce fut d'abord un butin humain, 3 651 esclaves que se répartissent les vainqueurs : 558 au Pape, 1 223 aux Vénitiens, 1 870 au roi d'Espagne, plus une cinquantaine d'autres capables de se racheter<sup>27</sup>. Car on ne garde que les pauvres : et dans la consigne des chiourmes à Don Alvaro de Bazan, on réserve expressément au Roi la rançon éventuelle « d'algunos arraezes y hombres de rescatel ».

Mais cette chiourme s'usait, et l'atonie même des opérations militaires en rendait difficile le renouvellement. D'où la pratique normale de la réquisition, pour les besoins de la flotte, de tous les esclaves valides disponibles sur le marché, et la montée des prix à un niveau « excessif ». 90 ducats pour les 557 esclaves de J. A. Doria en 1571, contre 40 pour les forçats. 100 ducats pour les 365 esclaves de la capitane d'Ali Pacha rachetés à Don Juan en 1572, 100 ducats encore l'année suivante pour les 110 esclaves de N. Doria. A Naples, en 1575, les 940 esclaves sont l'objet d'une tarification à la fois plus

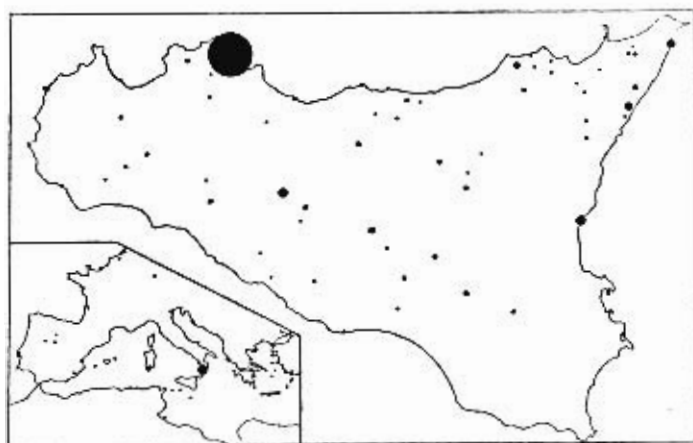


FIGURE 1. — ORIGINE DES FORÇATS SICILIENS (1616).

compliquée et plus raffinée : 100 ducats pour les adultes de 25 à 30 ans, sains de corps et de « juste taille » ; mais l'âge et les amputations justifient de notables diminutions, et les prix tombent aisément à 60 ou 70 ducats vers 40 ou 50 ans, et même à 40 pour ce Juan Perez de Melo, mulâtre de Cordoue, 56 ans, affligé d'une hernie et d'une fistule à la vessie. Mais la cruauté sèche et précise de ces listes de bétail humain, n'est-ce pas aussi l'un des signes du *xvi*<sup>e</sup> siècle méditerranéen ?

L'homme à 100 ducats, vers 1570-80, c'est l'homme dans la force de l'âge. Pendant près de trente ans, à la différence de celui du blé, ce prix ne va guère bouger. Grand marché d'esclaves, Malte confirme entre 1570 et 1600 ce seuil normal. Mais les cas de dépassement sont fréquents, dès qu'on assiste à un rachat individuel. Tel esclave forgeron verse 150 ducats, le 1<sup>er</sup> avril 1579 pour sa liberté, et le 13 du même mois un autre, Turc, 400. Autant de cas d'espèce, car il s'agit toujours d'une certaine élite sociale<sup>24</sup>. Le chiffre de 100 ducats, ce sera au contraire le prix de l'homme que nulle famille ne songe à racheter. L'unité même du marché des esclaves en Méditerranée occidentale, concentré sur un nombre réduit de places toutes solidaires, semble en faire l'un des prix les plus stables, les plus uniformes et universellement acceptés.

Il n'augmentera plus guère, malgré la tension imposée par la course au renforcement des chiourmes. Tout au plus atteignent-ils, entre 1605 et 1620, à la faveur de la *falta de chiurma*

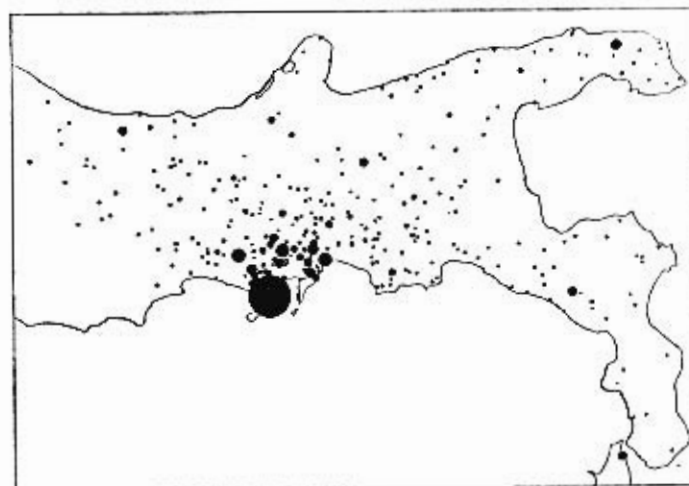


FIGURE 2. — ORIGINE DES FORÇATS NAPOLITAINS (1575).

110 ducats<sup>25</sup>. Car les forçats fournissent l'essentiel des nouveaux rameurs. Le prix de l'homme est désormais fixé pour plus d'un siècle, au moins en Occident où, quelques traces d'esclavage domestique mises à part, les galères auront été le dernier grand secteur d'utilisation de la main-d'œuvre servile qui continue à se recruter essentiellement dans le camp musulman. A Naples en 1568, sur 210 esclaves, on trouve ainsi 17 originaires du monde chrétien (9 renégats et 8 morisques), 57 d'Afrique du Nord, 26 des Balkans, 4 Noirs du pays oulof et du Bornou, et 106 « Turcs » (dont 39 d'Anatolie, 14 de Stamboul, 12 d'Alexandrie). En 1575, un sondage sur la moitié des 40 galères livre, sur 455 esclaves, 14 renégats, 11 morisques assurés et 19 autres vraisemblables, 17 mulâtres de la péninsule ibérique, trois Noirs et un Ethiopien (dont « il faudra vérifier le cas »), 119 « moros » (18 d'Alexandrie, 15 de Tunis, 17 d'Alger, 10 de Fez) et 271 « Turcs » (dont 46 de Stamboul et 150 sûrement originaires d'Anatolie).

Ajoutons-y les forçats : la carte des chiourmes chrétiennes couvre la totalité de l'espace méditerranéen, avec juste quelques Noirs et quelques renégats du monde atlantique, comme ce « Turc », fils d'Uzeyn de Normandie.

La contre-épreuve, celle des esclaves du monde ottoman, nous sera fournie par les listes des galériens révoltés qui parviennent à gagner Malte ou Messine avec leur navire. La première est celle

de la galère du pacha de Tripoli, qui arrive à Malte en mai 1590 avec 263 chrétiens; 165 demanderont avant de rentrer chez eux, un passeport de l'Ordre<sup>20</sup>:

- 40 Espagnols (10 Catalans, 3 Aragonais, 10 Castillans, 4 Valenciens, 7 Andalous, 6 Majorquins)
- 77 Italiens (9 Siciliens, 25 Napolitains, 16 Génois, 15 du nord, 8 du centre, 3 non précisés)
- 16 Grecs et Slaves des Balkans
- 8 Corses, Sardes, Maltais, etc.
- 7 Niçois et 10 Français
- 1 Anatolien et 1 inconnu.

Mais aussi 5 Russes et Hongrois: peu de chose encore, mais une source de recrutement qui va s'accroître, avec la reprise de la guerre au nord des Balkans. Les chefs de la révolte, en mai 1601 devant Djerba, de la galère d'Assan Pacha, vice-roi de Tripoli, qui se réfugie en Sicile avec 140 chrétiens, sont tous Hongrois<sup>21</sup>. En mars 1628, c'est la galère «patrone» d'Alexandrie qui arrive à Messine, «à la suite du soulèvement de ses esclaves russes et polonais»<sup>22</sup>. Du côté ottoman, donc, la guerre terrestre prend le relais de la course et des opérations maritimes pour renouveler les chiourmes: ce qui est aussi une façon de combler le déficit en hommes du monde méditerranéen.

Car c'est à l'homme qu'est demandé l'essentiel de l'effort. Quelques simples comptes en donneront la mesure. Le coût de fabrication et d'armement d'une galère, à Messine en 1564, est de 6 400 écus, dont 2 500 pour la coque. Celui d'une galère de Barcelone, vers 1575-80 de 7 044 livres de 10 réaux, dont 2 600 pour la coque<sup>23</sup>. Une chiourme complète d'esclaves coûterait trois fois plus. Même avec les forçats, et dans le cas de Barcelone on compte 25 esclaves à 70 livres, et 139 forçats à 33 écus, la chiourme vient doubler le prix du navire. A l'achat des deux galères de N. Doria, en 1574, sur 38 600 écus, un tiers va à la coque toute armée, deux tiers à la chiourme (210 esclaves, 42 forçats, 39 volontaires). En 1616 les trois galères du duc d'Osuna sont estimées 38 723 écus, leurs 660 esclaves 85 800. Le gonflement des effectifs aidant, le coût d'entretien d'une galère passe de 6 000 écus en 1584 à 7 200 en 1588 et 12 000 en 1613: là-dessus, 1/2 pour la nourriture, 1/3 pour la solde, 1/6 seulement pour l'équipement et les munitions. De tels chiffres ne doivent pas surprendre: ils sont à la mesure du sous-équipement technique du siècle, à la mesure d'une agriculture céréalière où, couramment 70 % des dépenses vont à la rémunération du travail, 10 % seulement aux achats de matériel.

Paradoxalement, ils expliquent et justifient la guerre de course. Il faut amortir ce capital humain, et le renouveler en permanence, et les prix des esclaves font de la chasse à l'homme un jeu rémunérateur, prétexte à de pures et simples opérations de piraterie.

Car si la course prend aussi aisément le relais de la guerre,

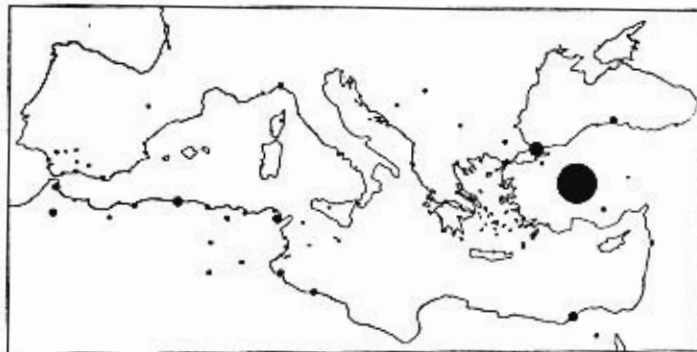


FIGURE 3. — ESCLAVES DES GALÈRES NAPOLITAINES (1575).

c'est qu'elle lui est toujours intimement associée: elle emploie les mêmes hommes, les mêmes bateaux. On sait l'ambivalence des galères de Berbérie, comme de celles de Malte ou de Florence, disponibles pour l'une comme pour l'autre. Mais les vice-rois de Naples ou de Sicile imitent leurs homologues d'Alger, Tunis ou Tripoli, et sont toujours largement engagés, malgré les interdictions de Madrid, dans les affaires de course, comme d'ailleurs un certain nombre de grands seigneurs, favorisés par la pratique des *asientos* de galères. Vers 1560, Medina-Celi comme dix ans plus tôt Juan de Vega, arme au nom de sa femme et en son nom. Après un temps d'accalmie apparente, car la guerre est venue au premier plan, tous se ruent pour participer à la grande poussée de piraterie des années 1580-1620. L'intervention massive des navires atlantiques vient alors bouleverser les conditions normales de la course: normalement concentrée sur les mois d'été, seuls possibles pour les sorties des galères et des galiotes, elle s'étend désormais à toute l'année, et l'hiver cesse d'être une période sûre pour les naves marchandes<sup>24</sup>.

La course anticipait ainsi sur la guerre. Les navires à rames perdaient le monopole de la première, avant d'avoir perdu celui de la seconde. Mais ils y gardaient leur part. Il y avait à prendre pour tout le monde. Si, le premier, un Maqueda envoie en course deux vaisseaux de 200 tonnes en 1600, deux galères sortent au nom de sa femme<sup>25</sup>; Feria et Vigliena l'imitent, d'Osuna le dépasse, armant jusqu'à quatre galiotes et trois galères, qu'il n'hésite pas à charger des soldats du *tercio*, et qui rapportent à chaque voyage des butins fabuleux. La même association fructueuse se retrouve dans le camp opposé. Bizerte, en 1617, ce serait 3 ou 4 galiotes, 9 galiotes, et un nombre non précisé de brigant



tins et de barques<sup>16</sup>. De leur côté, en 1615, les chrétiens envoient pirater au Levant 11 galères et 12 bateaux ronds<sup>17</sup>. Une division de l'année tend à s'établir : vers 1620 la pratique est devenue normale à Alger, Tunis et Sousse de faire sortir les navires de haut bord d'octobre à avril, tandis que les six autres mois sont réservés aux navires à rames... Cette division du travail sera la base d'une association qu'avec quelque retard les flottes de guerre vont adopter<sup>18</sup> et qui constituera la note dominante du XVII<sup>e</sup> siècle.

A leur façon, les galères témoignent pour une certaine unité du monde méditerranéen : dans les deux camps on retrouvera les mêmes bateaux, construits indifféremment à Messine, Gênes, Barcelone, Venise ou Istanbul, aussitôt réarmés par l'adversaire quand ils tombent entre ses mains. D'un arsenal à l'autre, la conservation jalouse des secrets de fabrication permet des différences de qualité, souvent sans doute exagérées, mais n'empêche pas la diffusion rapide des innovations techniques. On y retrouvera aussi les mêmes hommes, comme ces Calabrais ou ces Génois, soldats ou marins, rameurs volontaires ou forcés dans un camp, renégats ou esclaves dans l'autre, au hasard des rencontres. Et l'entretien de ce potentiel militaire pose aux deux camps les mêmes problèmes.

Il n'est pas indifférent que la solution trouvée, le gonflement des chiourmes, les ait encore aggravés. Les hommes compensent, en nombre accru, une profonde stagnation technique : leur recrutement se moule sur les réalités sociales et politiques de l'époque. Incapables d'imposer un service permanent à des hommes libres, les états puisent largement, avec toutes les apparences de la justice, dans les masses paupérisées des campagnes et des villes, dans ces 20 % de misérables que le XVI<sup>e</sup> siècle rejette en marge d'un ordre durement maintenu. Et l'affirmation du double marché des esclaves vient montrer, s'il en était besoin, qu'il n'y a place en Méditerranée que pour deux catégories d'hommes : qui ne peut racheter sa liberté n'y a pas droit. Jamais sans doute instrument militaire n'aura mieux incarné tous les blocages d'une société.

#### BIBLIOGRAPHIE

ARENAPRIMO (Giuseppe), « Il ritorno e la dimora a Messina di Don Giovanni d'Austria e della flotta cristiana dopo la battaglia di Lepanto. Nuovi documenti », *Archivio Storico Siciliano*, 1903, XXVIII, pp. 73-117.

BRAUDEL (Fernand), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1966.

JURIEN DE LA GRAVIÈRE (J.B.E.), *Les derniers jours de la marine à rames*, Paris, 1885.

PANTERA (Pantero), *L'armato navale...* Rome, 1614.

MATHIEUX (Jean), « Trafic et prix de l'homme en Méditerranée aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Annales E.S.C.*, 1954, pp. 157-164.

TENENTI (Alberto), *Cristoforo Da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, Paris, 1962.

#### NOTES

(\*) Ces pages, qui résument une communication présentée en octobre 1971 au colloque organisé par la Fondation G. Cini pour le quatrième centenaire de Lépante, reposent principalement sur les documents suivants, qui ne feront plus l'objet de citation dans le texte :

Sicile : Simancas, *Estado*, 1128, n. 79, *Relación de lo que se podrá costar las XV galeras que V. Md. manda que se hagan en el Reyno de Sicilia este año 1564*.

*Ibidem*, 1134, n. 16 : Equipage des 16 galères de Sicile (juillet 1571).

*Ibidem*, 1135, n. 166 : *Lo que segun raxon pueden valer las onze galeras del Senor Juan Andrea Doria* (1571).

*Ibidem*, 1142, n. 120 : Relation du coût des deux galères de Nicolo Doria.

*Ibidem*, 1146, n. 13 : Relation sur la flotte (Syracuse, 13 juin 1576).

*Ibidem*, 1154, n. 110 et 108 : Relations de M.A. Colonna.

*Ibidem*, 1892, f. 167-171 : Relation des forcés conduits à Naples par le vice-roi d'Osuna sur ses trois galères en 1616.

Naples : Archivio di Stato, Sezione Militare (désormais A.S.N.-S.M.), *Galères*, n° 5 : *Lista di gente delle galere* (1568).

n° 12 : Inventaire des galères consignées à D. Alvaro de Bazan en août-septembre 1575.

n° 21 et 23 : *Baxas de gente de cabo y remo* de diverses galères (1587-88).

1. G. Arenaprimo, pp. 73-117.

2. Simancas, *Estado*, 1162, f. 200-1.

3. F. Braudel, II, pp. 165-166.

4. Jurien de la Gravière, p. 4.

5. Simancas, *Estado*, 1161, n. 286, 12 nov. 1605.

6. *Dizionario di Marina medievale moderna*, Rome, 1937.

7. *Enciclopedia Universal Ilustrada Europea-Americana*, Espasa-Calpe, Barcelone-Madrid, XX, p. 575.

8. P. Pantera, pp. 146-152.

9. A. Tenenti, p. 45.

10. *Ibidem*, p. 43.

11. *Ibidem*, p. 52, n. 28.

12. Simancas, *Estado*, 1159, n. 113, 2 novembre 1600.

13. *Ibidem*, 1166, f. 36, 13 juin 1613.

14. Archivo Historico Nacional de Madrid, *Estado*, 2302, fin 1709.

15. Biblioteca Nacional de Madrid, Ms. 7633, f. 178 (1581).

16. A. Tenenti, p. 64.

17. Simancas, *Estado*, 3480, n. 3.

17 bis. *Ibidem*, 1164, n. 31 (26 nov. 1611).

18. *Ibidem*, 1160, n. 36.

19. P. Pantera, p. 136.

20. A. Tenenti, p. 88.

21. Archivo Historico Nacional de Madrid, *Inquisicion*, libro 898, f. 18-20v.

22. Simancas, *Estado*, 1133, n. 112 (8 nov. 1570).

23. Royal Malta Library, *Libri Bullarum*, 427, f. 260v (13 janvier 1559) et 445, f. 281v (30 décembre 1589).

24. Simancas, *Estado*, 1129, n. 8 (5 mars 1565).

25. *Ibidem*, 1126, f. 94 (22 août 1561).

26. *Ibidem*, 1164, n. 13 (1612).

27. *Ibidem*, 1134, n. 168 (26 nov. 1571).

28. J. Mathiez, p. 162, parle justement de « double marché ».
29. Simancas, *Estado*, 1162, f. 226 (14 décembre 1607) et 1891, n. 15 (21 juin 1616).
30. Royal Malta Library, *Lib. Bull.*, 445, f. 285-289 v et f. 119.
31. Simancas, *Estado*, 1160, n. 48-49 (14 février 1602).
32. Biblioteca Nacional de Madrid, *Ms.*, 1805, f. 71 (19 mars 1628).
33. *Ibidem*, *Ms.*, 10454, f. 120 v.
34. Simancas, *Estado*, 1133, n. 118 (17 déc. 1570) et 1152, n. 125 (31 déc. 1582).
35. *Ibidem*, 1170, n. 310.
36. *Ibidem*, 1890, f. 277 (septembre 1617).
37. *Ibidem*, 1169, n. 2 (8 février 1615).
38. *Ibidem*, 1892, f. 71 (11 juin 1619).