

**Lieux, places, espaces. Pratiques marchandes en Méditerranée (Moyen Âge – époque moderne)
(Aix-en-Provence – Marseille, 7-9 juin 2007)**

Ce colloque s'inscrit dans le cadre des travaux menés par un réseau académique d'historiens issus de l'Université de Warwick (James Brown, Beat Kümin), de l'Université Paris I (Wolfgang Kaiser) et de la Technical University de Dresden (Christian Hochmuth, Susanne Rau, Gerd Schwerhoff), autour des « Social Sites/ Öffentliche Räume/Lieux d'échanges 1300-1800 ». Il constitue la troisième et ultime rencontre de ce programme, subventionné par le Lerverhulme Trust, après deux premiers colloques consacrés l'un au « Political Space in Preindustrial Europe » (Warwick, 2005) et l'autre au « Social Space and Religious Culture 1300-1800 » (Dresden, 2006). La rencontre d'Aix et Marseille s'insère en outre dans le programme de recherche (WPS 3.1.) du réseau d'excellence euro-méditerranéen Ramses2 sur les échanges commerciaux en Méditerranée (places, pratiques et cultures marchandes) et dans les travaux du groupe de recherche « Pratiquer l'échange » de l'UMR Telemme (MMSH-Aix-en-Provence), qui ont tous deux contribué à son financement.

L'objectif de ces différentes rencontres était d'interroger les conséquences, pour les historiens de la fin du Moyen Âge et de l'époque moderne, du *spatial turn* et des débats sur l'espace qui ont récemment traversé les sciences sociales. Ainsi que le rappelle WOLFGANG KAISER en introduction de ce troisième colloque, il s'agit d'envisager les échanges en Méditerranée à partir de leurs dimensions spatiales, afin de comprendre comment les pratiques sociales de l'échange contribuent à la production et au façonnement d'espaces et de lieux particuliers. Ces derniers, considérés à la fois comme des constructions sociales produites par les acteurs et comme des éléments fondamentaux qui orientent leurs pratiques mercantiles, sont déclinés sous trois dimensions : les *lieux* d'échange, créés ou appropriés, éphémères ou pérennes ; la *place* marchande dans ses structurations politico-juridiques, institutionnalisées ou coutumières ; les *espaces* économiques enfin, avec leurs circuits, leurs acteurs et leurs pratiques routinières. Trois axes transversaux guident l'analyse des dimensions multiples de l'échange : la *polyvalence* des lieux, investis par différents acteurs qui leur attribuent des fonctions variées ; la *simultanéité* des opérations, qui exige des acteurs de prendre en considération des horizons – religieux, culturel, juridique – parfois fort éloignés les uns des autres ; la *discontinuité* des rythmes de l'échange, qui président à des processus de reconfiguration des espaces marchands.

1. Cinq communications permettent d'envisager les particularités propres aux *lieux* d'échange de l'espace euro-méditerranéen, en même temps que les phénomènes d'emprunt et d'appropriation entre mondes byzantin, islamique et occidental. L'étude proposée par OLIVIA REMIE CONSTABLE (*Christianizing Muslim space : converting the funduq in late medieval Iberia*) traite ainsi de l'adaptation, au moment de la *Reconquista*, de l'institution du *funduq* musulman et de sa double fonction – loger des marchands et entreposer des denrées – dans les villes des couronnes de Castille et d'Aragon reprises par les chrétiens. Elle revient ici sur des conclusions avancées précédemment selon lesquelles la fonction de logement était restée prépondérante dans les *fondechs* d'Aragon, tandis que l'aspect d'entrepôt persistait de façon plus forte dans les *alhóndigas* de Castille. Elle montre ainsi que les *fondechs* aragonais ont bel et bien joué eux aussi le rôle de lieux de stockage, non pas, comme en Castille ou à Venise, pour des produits de base (grains et sel en particulier), mais pour des produits de luxe (papier, vin, textiles). STEFAN WEBER (*A merchant's space : The making of the Ottoman port city of Sidon on the Levantine shore – regional framework and individual praxis*) propose une double analyse du port de Sidon, ancienne cité phénicienne passée avec la conquête ottomane (1516) et l'expansion de l'Empire du statut de place frontière à celui de carrefour commercial à la croisée des routes orientales et méditerranéennes. A l'échelle de la ville, l'approche se veut urbanistique et envisage la réorganisation de la cité sous l'administration ottomane, à travers un certain nombre de ses infrastructures, qu'elles soient administratives, religieuses, commerciales ou de défense. Un second niveau d'analyse est centré sur la production individuelle de l'espace et porte sur les réalisations entreprises par un marchand et collecteur de taxe « bâtisseur » du début du XVIII^e siècle, Ali Agha al-Hammud – deux maisons, un caravansérail, un *suq* et des bains. Le tout fait appel aussi bien aux sources historiques qu'aux apports de l'archéologie urbaine et de l'histoire de l'art. KIM SIEBENHÜNER (*Jewels in the Suq. Trade spaces and merchant practices in early modern Aleppo. The*

example of the jewellery trade) s'appuie sur les descriptions laissées par un marchand allemand de la fin du XVI^e siècle, Hans Ulrich Krafft, pour analyser, à travers l'exemple des pierres précieuses, les pratiques commerciales à Alep au début de l'époque moderne et leur localisation au sein de la ville. Elle retrace dans un premier temps le vaste réseau des relations commerciales qui s'étend alors jusqu'en Asie et confère à Alep une importance internationale. Une fois arrivés en ville, les commerçants et leurs marchandises empruntent des itinéraires de circulation qui sont déterminés autant par les règles du négoce que par l'architecture commerciale de la cité, de la douane au caravansérail puis jusqu'aux boutiques du bazar. Le cas du commerce des bijoux permet d'analyser les écarts possibles à ce circuit officiel et de mettre en lumière à la fois les compétences requises pour les acteurs du marché parallèle et la manière dont les lieux déterminent des pratiques commerciales originales. SIBYLLE BACKMANN (*The Fondaco dei Tedeschi : Exclusion and Inclusion of German Merchants in the Venetian Economy, 1550-1650*) revient sur l'image traditionnelle du *Fondaco dei Tedeschi*, souvent interprété, à partir des sources normatives, comme un instrument répressif de la politique commerciale vénitienne. Le recours aux actes notariés permet au contraire de mieux cerner l'ampleur des investissements d'entreprises allemandes à Venise, non seulement dans le commerce terrestre du Nord mais également dans le commerce maritime avec la péninsule ibérique (en particulier au moment où la guerre de Trente Ans s'étend au sud de l'Allemagne) et dans les opérations financières internationales. Pour autant, cette intégration dans différents secteurs de l'économie vénitienne ne va pas de pair avec une insertion durable des Allemands dans les réseaux professionnels des marchands de la Sérénissime. La cause de cette « exclusion » n'est pas à chercher du côté d'une politique économique restrictive de l'Etat vénitien, mais bien plutôt dans les tentatives de la Nation *Alemana* de réserver à ses membres l'exclusivité de ses privilèges. GIULIA VERTECCHI (*Les fondaci de la farine à Venise au XVIII^e siècle : d'un lieu de marché à une structure polyvalente*) montre qu'au XVIII^e siècle à Venise, la multiplication des *fondaci* par le Sénat (leur nombre passe de deux à huit en un siècle) traduit la volonté de ce dernier de mieux contrôler le marché de la farine en luttant contre les lieux de vente non officiels. Mais la mauvaise qualité de la farine vendue dans les *fondaci* incite au contraire la population à se fournir auprès des *lasagneri* et des *pistori*. Dans un contexte européen qui voit les premières tentatives de libéralisation du marché des grains, Venise se distingue par le maintien d'une politique traditionnelle de contrôle. Celle-ci est incarnée au Sénat par la figure d'Andrea Tron, un noble hostile aux initiatives des marchands, qui prône le retour au modèle traditionnel du *fondaco* comme instrument de régulation du marché et de maintien de la paix sociale.

2. Cette analyse des lieux d'échange et des pratiques multiples qui leur sont liées renvoie à une deuxième dimension spatiale : celle d'un espace structuré et formellement construit que les acteurs de l'époque moderne appellent la *place*, le terme désignant l'environnement juridique et institutionnel de la pratique marchande dans un lieu ou un ensemble de lieux (marché, bourse, etc.). Six communications traitent du fonctionnement de ces places marchandes méditerranéennes entre Moyen Âge et époque moderne. TAHAR MANSOURI (*Ports et fondouks, places d'échange et de commerce en Orient et Occident au Moyen Âge*) s'attache, à partir de l'exemple de Tunis, à la définition officielle de l'espace portuaire telle qu'elle ressort des « traités de paix et de commerce » et du vocabulaire technique servant à valider et à garantir les transactions commerciales. Tandis que le port permet, grâce aux intermédiaires – traducteurs, notaires ou vendeurs de rue – qui jouent un rôle essentiel dans les transactions commerciales, des contacts entre marchands européens et sociétés locales, le fondouk demeure, lui, essentiellement le lieu des échanges entre Européens. Après avoir rappelé l'inscription de la ville dans son site et les infrastructures qui la relient au Caire et au delta du Nil, MICHEL TUCHSCHERER (*Alexandrie, espaces urbains et pratiques marchandes, XVI^e-XVIII^e siècles*) envisage les transformations que connaît Alexandrie au XVI^e et dans la première moitié du XVII^e siècle. De ville frontière au Moyen Âge, Alexandrie devient alors un port essentiel dans la stratégie impériale ottomane. Cette redéfinition du rôle marchand de la cité s'accompagne d'un déplacement des infrastructures politiques, administratives et commerciales – amirauté, arsenal, douane, caravansérails – du cœur de la ville médiévale vers la presqu'île, tandis qu'émerge, à la fin du XVI^e siècle, un groupe important de grands négociants. C'est à l'analyse du rôle joué par les Marseillais dans l'émergence de Malte comme place marchande méditerranéenne que s'attache la communication d'ANNE BROGINI (*L'émergence d'une place marchande : Malte et les Marseillais au début de l'époque moderne*). Port d'embarquement des *responsions* (revenus des commanderies de l'Ordre), Malte devient au XVII^e siècle une escale marchande (grâce au trafic des esclaves) en même temps que sanitaire (avec une quarantaine à la fois rapide et économique), ce qui constitue autant d'attraits

aux yeux des marchands marseillais. Dès le début du siècle, ces derniers dominent la vie sociale et économique de l'île, évinçant peu à peu les Italiens du commerce maltais. Installées pour la plupart d'entre elles à La Valette, les grandes familles marchandes marseillaises développent des stratégies matrimoniales complexes qui les lient à la fois aux négociants de leur cité d'origine et à la haute société maltaise. JEAN-LOUIS GAULIN (*Relier les places marchandes : traités commerciaux interurbains et pratiques judiciaires dans l'Italie communale, XII^e-XIII^e siècles*) étudie l'espace économique constitué par les relations entre places marchandes dans l'Italie communale. L'analyse spatiale des traités conclus entre cités permet de mettre en lumière trois types de relations : l'hégémonie des grandes cités par rapport à leurs voisines plus modestes, les liens établis entre cités complémentaires, le rôle d'interface joué par Pise ou Gênes avec des puissances étrangères. Les réseaux ainsi bâtis permettent, en dépit de leur caractère temporaire et de leurs imperfections, d'harmoniser les pratiques mercantiles d'une ville à l'autre et, dans un contexte hautement conflictuel, de construire un espace polycentrique à la fois légal et marchand. MOLLY GREENE (*Conflict, law and commerce in the Eastern Mediterranean, XVIth-XVIIth centuries*) analyse, à travers le prisme du commerce, l'ambiguïté fondamentale de la Méditerranée au début de l'époque moderne, à la fois ensemble d'Etats liés par des traités et frontière de civilisation qui voit s'affronter deux religions hostiles l'une à l'autre. Cette ambiguïté s'exprime en particulier dans la compétition entre deux régimes légaux différents. Les accords diplomatiques négociés entre l'Empire ottoman et la République de Venise – les deux puissances qui dominent le commerce en Méditerranée orientale – construisent en effet un « régime de traités » qui facilite l'ordre légal international. Mais ce premier régime légal est contrebalancé par celui que mettent en place les Chevaliers de Saint Jean, installés à partir de 1530 sur l'île de Malte, et qu'éclairent à la fois la correspondance qu'ils entretiennent avec Venise et les poursuites judiciaires menées sur l'île par le *Tribunale degli Armamenti*. LEÏLA MAZIANE (*Les places portuaires marocaines entre la Méditerranée et l'Atlantique, XVII^e-XVIII^e siècles*) envisage le développement du réseau des ports marocains à l'époque moderne et les liens que ces derniers entretiennent entre eux – en fonction de leurs activités – mais également avec leur *hinterland* et leur espace maritime. Tandis que certains ports, comme Salé et Tétouan, remplissent de multiples fonctions et sont en contact avec des espaces lointains – même si l'évolution du contexte économique et politique international contribue à redéfinir leurs zones maritimes d'influence (ainsi que le montre également le cas d'Essaouira dans la seconde moitié du XVIII^e siècle) –, d'autres places telles Sainte-Croix, Larache et Safi fonctionnent essentiellement comme des satellites d'un port dominant.

3. Le troisième et dernier temps du colloque est consacré à la notion d'*espace* économique dans sa double dimension, à la fois géographique et relationnelle. ANNASTELLA CARRINO (*Sur les géométries des espaces côtiers méditerranéens. Le cas de la Calabre tyrrhénienne au XVIII^e siècle*) interroge la rationalité autre, « non euclidienne », qui sous-tend le phénomène du « port diffus » : une bande côtière de huit à dix kilomètres de large sur laquelle sont dispersés différents types de lieux complémentaires, exerçant en quelque sorte chacun une part spécifique de la fonction portuaire. Loin de constituer le lieu de l'échange illégal et de la contrebande, ces « ports diffus » sont fréquentés par de grands marchands et les échanges y sont parfaitement enregistrés. Ce phénomène tend à persister au XIX^e et jusqu'au XX^e siècle, même si la conjonction entre ville et port devient alors plus systématique. MARK HÄBERLEIN (*Merchant practices on the Iberian peninsula in the sixteenth century : evidence from the records of the Welser company of Augsburg*) analyse, à partir de leurs livres de comptes, l'organisation spatiale du négoce des Welser d'Augsbourg et la manière dont ils adaptent leurs pratiques marchandes à l'évolution des conditions économiques et politiques dans la péninsule ibérique. A l'apogée de leur présence en Espagne, dans les années 1530-1540, ils disposent d'une organisation commerciale complexe fondée sur la mobilité géographique des employés, une coopération intensive avec les Fugger et les maisons génoises et d'importants contacts avec des membres influents de la cour. Les décennies suivantes voient au contraire un net recul de leur implantation dans la péninsule, ce qui témoigne de la flexibilité avec laquelle une grande compagnie commerciale pouvait réagir face à l'évolution du marché. GIGLIOLA PAGANO DE DIVITIIS (*English merchants between the Mediterranean and the Atlantic*) envisage la lente conquête par les Européens du Nord, et en particulier les Anglais, de l'espace économique méditerranéen sur le long XVII^e siècle. L'un des objectifs principaux des marchands anglais, qui investissent, entre autres places, le port franc de Livourne, est de se passer des intermédiaires italiens (et surtout vénitiens) dans l'importation des épices, mais également de trouver des débouchés pour leurs produits manufacturés ou leurs

denrées coloniales. Le repli de Livourne au XVIII^e siècle accompagne le déplacement des flux majeurs du commerce mondial de la Méditerranée vers l'Atlantique. ELOY MARTIN CORRALES (*La réorientation marchande de Cadix, d'un port de l'or à un port de l'argent*) cherche à combler quelques lacunes de l'historiographie du système portuaire de Cadix : seules les relations de la ville avec le marché américain ont en effet suscité véritablement l'intérêt des historiens, tandis que la fondation de la Casa de la Contratación à Séville (1504-1717) cantonnait à leurs yeux Cadix à un rôle purement technique dans le système sévillan. Or il montre que l'arrivée de l'argent américain – qui prend la suite du commerce de l'or africain – est loin de mettre un terme aux relations que Cadix entretient avec l'Europe atlantique et méditerranéenne, mais aussi avec la Méditerranée musulmane, l'Afrique sub-saharienne et les marchés asiatiques. L'« eldorado » américain ne doit pas faire oublier ici les espaces plus discrets de l'échange. Toujours à partir du cas de Cadix, ARNAUD BARTOLOMEI (*Lettre de change et structuration de l'espace marchand. L'apport des protêts gaditans fin XVIII^e-début XIX^e siècles*) montre comment la diffusion de techniques commerciales comme la lettre de change, loin de « dématérialiser » le marché en le libérant de toute contrainte géographique, contribue au contraire à polariser les affaires – donc les grands banquiers – autour de quelques centres majeurs. La quasi-totalité des lettres protestées à Cadix au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles sont ainsi passées par l'une des six grandes places bancaires européennes (Londres, Paris, Amsterdam, Hamburg, Gênes ou Madrid). Plus encore, à Cadix même, la concentration des maisons de commerce françaises dans un même quartier repose sur des logiques pratiques mais surtout symboliques, qui tiennent à la lourdeur et à la complexité des procédures de recouvrement des lettres de change. SILVIA MARZAGALLI (*Les Américains et la conquête de l'espace méditerranéen vue à partir de la place de Livourne, fin XVIII^e siècle-1815*) montre en quoi l'indépendance des Etats-Unis – libérés des contraintes, mais aussi des garanties et des protections que leur conférait la tutelle anglaise – mène à la redéfinition des modalités de leur présence en Méditerranée. Elle cherche en particulier à comprendre, à partir de sources variées (registres du port, journaux américains...), comment les Américains ont investi et utilisé la place de Livourne, à la fois comme lieu de transit d'informations sur la Méditerranée, comme port d'entrepôt et de commerce et enfin comme place de médiation culturelle entre le monde méditerranéen et les Etats-Unis.

BARTOLOME YUN CASALILLA souligne en conclusion du colloque l'intérêt de cette réflexion croisée sur l'espace et les pratiques marchandes et la richesse des problématiques abordées – de la transformation physique d'un lieu aux transferts d'institutions (et de mots) à travers la Méditerranée, du jeu de relations entre espace social et espace mental aux conflits opposant des identités marchandes distinctes. La variation des échelles d'analyse, du micro au macro, a permis de mieux éclairer, en écho aux travaux de F. Braudel, certains aspects de l'histoire de la Méditerranée : lenteur des changements à l'échelle des pratiques marchandes, moment-clé que constituent les décennies 1450-1550 au sein d'une évolution plus globale. Ces « jeux d'échelles » constituent, avec la généalogie des concepts proposée par R. Koselleck, l'histoire croisée des transferts culturels entre différentes sociétés, l'histoire comparative ou encore la réflexion entreprise par D. Nordmann autour du concept de frontière, autant d'outils méthodologiques extrêmement précieux pour la poursuite d'une réflexion qu'il suggère d'ouvrir sur une définition plus large encore des pratiques marchandes (qui inclurait par exemple la piraterie) tout en évitant le prisme de l'exceptionnalité méditerranéenne.

Anne Montenach