

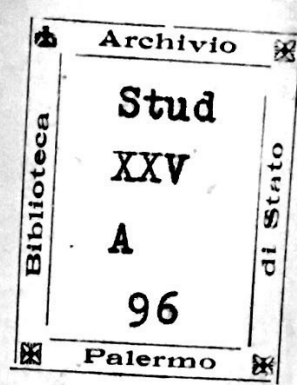
Inv.0 (mod. 94) n. 2561

**LES SOURCES D'ARCHIVES  
POUR L'HISTOIRE DU TRAFIC MARITIME  
EN SICILE**

par M. Carmelo TRASELLI,  
Directeur des Archives de l'Etat  
et Professeur à l'Université de Palerme

Salvio   
tud  
XXV  
A  
96  
termo   
di Stato

ARCHIVI DI STATO  
Classe X  
2  
621  
Palermo - 7 MAG, 1962



## LES SOURCES D'ARCHIVES POUR L'HISTOIRE DU TRAFIC MARITIME EN SICILE

par M. Carmelo TRASSELLI,  
*Directeur des Archives de l'Etat  
et Professeur à l'Université de Palerme.*

Pour étudier le trafic maritime sicilien dans les siècles qui précéderent la navigation à vapeur, il faut préalablement tenir compte de certaines hypothèses de travail que je donne ici sous forme d'axiomes, mais qui devront être vérifiées, admises ou rejetées, selon le résultat des recherches.

1<sup>o</sup> Dire trafic maritime de la Sicile revient à dire trafic méditerranéen. En fait, toutes les routes internationales de quelque importance comportaient une escale dans un port sicilien, au moins pour le ravitaillement.

Font exception la route Adriatique-Levant, la route Gênes-France-Espagne, et, naturellement, les itinéraires côtiers du petit cabotage. Il faut cependant remarquer que la navigation côtière pouvait être perturbée par les tempêtes : des documents montrent ainsi tel bateau musulman, se rendant du Maroc à l'Égypte, jeté par le vent et les courants sur la côte sicilienne.

Pour le reste, les « voyages » réguliers touchaient au moins deux ou trois ports siciliens (Messine, Palerme, Trapani) : la documentation est abondante à cet égard pour les « voyages » d'Aigues-Mortes (Venise), d'Espagne (Toscane), etc.

2<sup>o</sup> Les ports siciliens doivent être classés d'une part en ports de grand cabotage et ports de petit cabotage, d'autre part en ports commerciaux génériques et ports spécialisés pour l'exportation des céréales appelés *caricatori*.

Les ports commerciaux de grand cabotage étaient Palerme, Trapani, Syracuse, Catane, Messine, les ports céréaliers étaient Castellammare del Golfo, Trapani, Marsala, Mazara, Sciacca,

Agrigente, Licata, Terranova, Eraclea, Vindicari, Syracuse, Augusta, Bruca, Catane, Termini Imerese.

3° L'importance relative des ports, au temps de la navigation à la voile ou des galères n'est pas sans relation avec leur importance actuelle. Pour prendre un exemple, Porticello et Mondello, à l'Est et à l'Ouest de Palerme, qui aujourd'hui ne sont même pas des points d'atterrage, étaient au XIII<sup>e</sup> siècle des « ports ». De même Trapani, qui jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle n'était pas moins important que Messine, et, probablement, beaucoup plus que Palerme, est aujourd'hui un port qui ne survit que malaisément. Je ne dis rien de Mazara ou de Sciacca qui n'auraient pas de port s'il n'y subsistait une flottille de pêche.

Chacun peut remarquer que semblable phénomène est tout à fait naturel et qu'il faut s'y attendre non seulement en Sicile mais partout. Je préciserai cependant qu'en Sicile cette évolution de certains « ports » a deux causes qu'il convient d'analyser brièvement :

a) Plusieurs « ports » du Moyen Age n'étaient pas des ports mais plutôt des lieux de passage obligé. Tel Trapani, dont, aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, les portulans parlent comme d'un port dangereux, trop exposé au vent de siroco. Mais Trapani était un lieu où les matelots pouvaient trouver de l'eau; et surtout le port s'ouvrait sur une anse maritime où les courants portaient naturellement les navires venant du sud ou du nord. Limitée par les îles de Favignana et de Levanzo, la mer est, devant Trapani, comme un lac où confluent les courants et les vents de la Méditerranée occidentale. Nous en avons deux témoignages.

Pendant la première guerre mondiale un navire français sombra près de Savone, en Ligurie; le cadavre d'un matelot fut retrouvé sur la côte de Levanzo qui regarde Trapani.

Le second témoignage nous est donné par Boccace (*Décameron*, IV, 4) qui écrit : *Ustica, picciotta isola quasi a Trapani dirimpetto* (Ustica, petite île vis-à-vis de Trapani). Qui regarde une carte voit bien que l'île d'Ustica est vis-à-vis de Palerme. Si Boccace, qui connaissait la Sicile indirectement par les récits des marchands et des marins de Naples, situait Ustica vis-à-vis de Trapani, c'est parce que la route directe Naples-Ustica-Sicile aboutissait à Trapani, et non pas à Palerme.

En fait des documents des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles que j'ai pu consulter à Palerme et à Trapani, se dégage, je ne dirai pas la certitude, mais la nette impression que Palerme était un port de deuxième ordre où arrivaient les barques et les bateaux d'importance secondaire pour ainsi dire, qui avaient rechargé pour Palerme

les marchandises débarquées par les grands vaisseaux à Trapani ou à Messine.

Il n'est pas inutile de soulever le problème technique suivant : des difficultés de navigation s'opposaient-elles à la route Trapani-Palerme et Messine-Palerme pour les grands vaisseaux marchant seulement à la voile? Cela expliquerait bien des choses et notamment une certaine décadence du port de Palerme en faveur de Trapani dès le XVI<sup>e</sup> siècle.

En termes plus généraux, on pourrait poser cette question : quels étaient (ou quels sont) les courants et les vents dominants autour de la Sicile, et quelle influence ont-ils exercé sur le trafic maritime et sur le développement des ports siciliens?

b) La Sicile n'a que deux ou trois plaines d'une étendue minime. Le reste est montagne ou haute montagne, sans fleuves et, par conséquent, sans vallées praticables. Point de chemins naturels; les côtes sont, pour leur plus grande partie, inaccessibles; la grande route nationale, qui suit la côte de Palerme à Messine, est l'œuvre des ingénieurs du XIX<sup>e</sup> siècle. Jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, il y avait un seul moyen de transport pour l'homme et pour les marchandises : le mulet. On peut s'en rapporter aux voyageurs français, anglais, allemands, italiens ou considérer les ponts du XVIII<sup>e</sup> siècle qui n'étaient évidemment pas aménagés pour les carrosses ni les chariots, mais pour les mulets<sup>1</sup>.

Dans ces conditions, le moyen de transport le plus rapide et le plus économique était la barque, la fêlouque, la *saettia*. De là le développement du petit cabotage, se substituant au transfert par terre trop coûteux, de là le trafic très actif des ports grands et petits, qui desservaient la Sicile même et qui, aujourd'hui, voient leur mouvement réduit ou annulé par le chemin de fer et par la route.

1. Il faut remarquer que les Siciliens se rendirent compte assez tôt des difficultés et des conséquences économiques qu'entraînait le manque de routes à l'intérieur de l'île, surtout quand la France devint à la mode (les voyageurs et les savants siciliens en étudient directement ou à travers les livres le développement industriel et agricole), les économistes virent dans la navigation fluviale et dans les canaux artificiels un des facteurs de sa richesse. Dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, Vincenzo Emanuele Sergio ne proposait pour la Sicile rien d'autre que l'excavation de canaux (tout-à-fait impossible d'ailleurs) et au début du XIX<sup>e</sup>, François Fuoco (connu en Sicile sous le nom de De Welz) répétait encore que les canaux étaient un des moyens de donner la richesse à l'île (DE WELZ, *Saggio sui mezzi da moltiplicare le ricchezze della Sicilia, corredato di note, aggiunte e di un esame critico*... ed. GIUSEPPE INDELICATO, Palerme, 1822; v. aussi F. DELLO JOJO, *La magia del credito di F. Fuoco*, dans *Riv. Ital. Scienze Econ.*, t. VII (1935) pp. 971-994; et les notes sur le même dans la *Rivista di Storia Economica*, (1936), p. 174 (1938), p. 60.

L'énorme importance du petit cabotage peut être saisie à travers les documents : le ravitaillement en blé de Messine et de Palerme était effectué par mer. A Palerme, il y a plusieurs documents sur une famine du début du xv<sup>e</sup> siècle, causée par une galère pirate qui croisait devant le port; le blé, devant être transporté à dos de mulet, coûtait très cher, et il était insuffisant.

Peu après 1860 encore, en vue d'assurer les communications en Sicile, le gouvernement italien passe avec l'armateur Florio une convention instituant une ligne régulière de cabotage.

Et, sans remonter si loin, je me souviens moi-même avoir vu dans le port de Palerme, il y a environ 35 ou 40 ans, de grandes barques en provenance de Trapani et de Castellammare, chargées de melons jaunes. Aujourd'hui ces barques sont devenues un souvenir romantique et les melons arrivent prosaïquement par autocar.

Mais, somme toute, le trafic des ports siciliens, jusqu'à, disons, un siècle ou un siècle et demi, était riche, actif, volumineux, parce qu'il remplaçait, dans la mesure du possible, les transports sur terre.

Du point de vue historique, un autre problème se pose : le petit cabotage se limitait-il à des allers et retours entre deux ports, ou y avait-il un cabotage de circumnavigation? Nous avons des documents qui témoignent de navigations « locales », longeant la côte, sur une assez grande distance; c'est ainsi que le chanvre pour les cordes et pour les filets des madragues de Trapani et de Favignana venait de Scicli.

4<sup>o</sup> Au moins deux ports siciliens, Messine et Palerme, jouaient le rôle de bourses de commerce et de marchés pour les affaires de crédit, d'assurances maritimes et de nolisement. Les documents montrent que les ordres de chargement, les contrats de fret, les lettres de change partaient de Palerme, tandis que les navires dont il était question mouillaient à Licata, à Agrigente, à Sciacca, à Trapani. De même, le port de Palerme était une bourse des céréales, bien qu'il ne fût pas un *caricatore*.

\* \* \*

Ce que je me suis efforcé d'exposer en termes simples et en peu de mots a trois défauts à mes yeux : d'être trop simple, d'être appuyé sur l'expérience d'une seule personne, de donner une vue statique qui ne tient pas compte de l'évolution de la technique, des routes, des ports, des modes, des courants commerciaux, de la production agricole et industrielle. Je ne me cache pas que j'ai mélangé le xix<sup>e</sup> siècle avec le Moyen Age et que j'ai omis

de tenir compte des « usages » (par ex. les « usages » de Messine) et de certains phénomènes particuliers (par ex. le petit port de Partinico — Partinico n'est pas sur la mer — créé au xvi<sup>e</sup> siècle pour envoyer à Palerme le vin nécessaire à la flotte espagnole).

Pourtant, je crois avoir rappelé les points essentiels, pour frayer le chemin à ceux qui voudront s'engager dans la forêt des documents sur le trafic maritime de la Sicile.

Cette forêt, heureusement ou malheureusement, a été fort éclaircie par le temps, par les guerres, par les tremblements de terre. Il n'en reste qu'une bien faible partie, mais assez vaste, pour que les forces des chercheurs isolés soient hors de proportion avec la besogne, et qu'il soit nécessaire d'organiser des équipes. Il est très difficile, voire impossible, de trouver en Sicile un nouveau Braudel, capable de dominer des dizaines de milliers de documents; c'est justement parce que je suis bien loin d'être un Braudel, que j'ai toujours renoncé à l'idée, dont je m'étais flatté parfois, d'entreprendre tout seul un travail d'ensemble ou une recherche portant au moins sur un siècle, sur un grand port sicilien.

Je donne ci-dessous une liste sommaire des fonds d'archives où les recherches sur le trafic maritime seront certainement couronnées de succès.

Les registres de la *Cancellaria* et du *Protonotario* (*Archivio di Stato* de Palerme) renferment des ordres et des privilèges en faveur de particuliers ou de « nations », qu'il faut connaître avant d'entamer une recherche. Ces registres contiennent les documents officiels de la politique économique du royaume de Sicile à partir du xiv<sup>e</sup> siècle. D'autre part, la *Cancellaria* est seule à conserver des documents en séries sur le trafic commercial et militaire entre la Sicile et l'Afrique au temps des guerres de Charles Quint et de Philippe II.

Autre source de documents : le fonds des *Lettere Viceregia* (depuis le xv<sup>e</sup> siècle, *Archivio di Stato* de Palerme) c'est-à-dire des registres où les *Maestri Razionali* faisaient copier tous les ordres du roi et du viceroy.

Autre source encore : la *Conservatoria* (*Archivio di Stato* de Palerme) dont les séries des *Computa* et des *Mercedes* sont très riches, par exemple, sur les aventures commerciales d'Alphonse le Magnanime ou, à mon avis, sur le « commerce d'État » avec Tunis au xv<sup>e</sup> siècle.

Enfin, dans la *Real Segreteria* (*Archivio di Stato* de Palerme, à partir du xvi<sup>e</sup> siècle) on trouvera des documents très intéressants surtout à propos des galères turques et de leur influence sur le

trafic commercial. Naturellement, il faut de la patience : un document sur la faillite d'un banquier de Messine peut renfermer l'histoire de ses navires qui ont navigué vers le Levant.

Tous les fonds ci-dessus fournissent des documents isolés, d'importance inégale, qui ne permettent pas d'établir des statistiques. Ces documents concernent en effet les navires et les marchands qui, dans les circonstances les plus variées, ont eu des contacts avec le gouvernement.

Une documentation de caractère beaucoup plus économique et, partant, beaucoup plus utile pour nos recherches, peut être puisée dans les archives des notaires. Il est impossible de donner une liste complète des archives des notaires ni de la bibliographie 1. Il est d'ailleurs inutile d'insister sur l'importance de cette source. Je rappellerai seulement que les Archives des notaires siciliens comprennent des centaines de milliers de volumes et qu'ils sont partagés entre les *Archivi di Stato* et les *Archivi Notarili*; pour le commerce maritime je signale les Archives de Palerme (à partir du XIV<sup>e</sup> siècle, *Archivio di Stato* et *Archivio Notarile*), Alcamo (depuis le XV<sup>e</sup> siècle), Trapani (depuis la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, *Archivio di Stato*), Marsala (depuis le XV<sup>e</sup> siècle), Mazara, Sciacca (depuis le XV<sup>e</sup> siècle - *Archivio Notarile*), Agrigente, Syracuse (depuis la fin du XV<sup>e</sup> siècle - *Archivio di Stato*), Catane et Messine, à partir du XV<sup>e</sup> siècle, mais en grande partie détruits pendant la dernière guerre.

Passons maintenant aux fonds spécialisés, et d'abord aux registres du *Maestro Portulano*. Le Maître portulan était le surintendant de l'exportation des céréales (chevaux, sucre, souffre, biscuits); il était représenté par plusieurs fonctionnaires dans les ports et il donnait chaque année un compte très détaillé des revenus de son bureau, naturellement du point de vue fiscal 2. Ses registres annuels sont conservés dans l'*Archivio di Stato* de Palerme — ceux du moins qui ont survécu à la guerre — et constituent une trouvaille récente parce qu'en tant que registres de comptes, on les

1. Je me borne à signaler trois études qui indiquent clairement les points de vue (érudition et histoire du droit) à la mode jusqu'à hier : R. STARRABBA, *Caralogo ragionato di un protocollo del notato Adamo de Citella del 1298-99*, dans *Archivio Storico Siciliano*, n. s., t. XII, XIII et XIV; N. GIORDANO, *Il Diritto maritimo siciliano*, dans *Arch. Storico Sicil.*, n. s., t. XLI, (1916), pp. 359 et suiv.; R. ZENO, *Documenti per la storia del diritto marittimo nei secc. XIII e XIV*, Torino, 1936. Je ne tiens aucun compte, ici, des notaires de Gènes, de Venise et d'autres fonds d'archives qui ne sont pas en Sicile, et qui sont bien connus par la bibliographie.

2. C. TRASELLI, *Sulla esportazione di cereali dalla Sicilia nel 1107-08* dans *Atti Accad. Scienze e Lettere di Palermo* (1955), et A. BAVIERA ALBANESE, *L'istituzione dell'ufficio di Conservatore... e gli organi finanziari del Regno di Sicilia nel sec. XV*, « Il Circolo Giuridico », Palerme, 1958, pp. 70 et suiv.

avait toujours dédaignés. Un exemple peut donner une idée assez claire de ce qu'on peut y récolter.

Année 1407-08, août, 25 — Port de Castellammare. « In la navi di Johanni Peri portugalesi.

« Matheu favas extrassi cum la dicta navi frumentu salmi chentu vinti et pagau alu viceportulanu la raxuni di la tracta a tari tri per salma, ki summa unci dudichi

sive frumenti salmi CXX

« Bernardu firreri extrassi frumentu salmi octanta et solvit eidem viceportulano pro jure tracte a tari tri per salma ki summa unci octu sive frumenti salmi LXXX.

« Vidal frigola per nomu di Johanni Villarosa per viguri di unu regiu comandamentu datu Cathanie XII marcii prime Ind. di tracti quatrucentu assi conchessi gratiose extrassi cum la dicta navi frumentu salmi sissanta chinqui sive

frumenti salmi LXV

« Bartholomeu Cabanes per nomu di misser Jacobu di arizu per la sua provisioni extrassi cum la dicta navi frumentu salmi chentu trenta octu, computati a tari tri per salma ki summa unci tridichi tari vintiquatru et lu mastru portulanu sindi fa introytu salmi CXXXVIII.

sive frumenti

« Item extrassi zuccaru cantara dui et solvit viceportulano pro jure supplimenti tar. II.

« In summa unci XXXIII, tr. XXVI. »

Dans une monographie sur les exportations de 1407-08, j'ai donné un tableau statistique du mouvement des ports pour les céréales; voici maintenant un petit tableau de ce mouvement pour l'année 1416-17. Des tableaux analogues pourront être dressés pour toutes les années dont les registres sont conservés.

Les registres commencent par des fragments (*Arch. St. Pal.*, Bibliothèque, mss., n° 34-1396-1402) et se suivent en séries dans le *Patrimonio*, n°s :

prov. 95	1407-08	prov. 560	1469-70
1 031	1416-17	698	1473-74
94	1431-32	45	1479-80
732	1442-43	5	1485-86
886	1443-44	100	1487-88
91	1451-52	93	1489-90
90	1455-56	6	1496-97
715	1456-57	490	1497-98
717	1460-61	92	1499-1500
50	1465-66	786	1500-01
700	1468-69	805	?

	Catane	Syracuse	Vindictari	Eracle	Licata	Agrigente	Sciacca	Mazara	Marsala	Trapani	Castellammare	Palerme	
Naves de Sicile .....		3				2				2			7
Nave de Messine .....	2	2				1	2			1			7
Naves de Trapani .....										7			12
Carrabu de Sicile .....													2
Brigantin de Sicile .....													1
Barque de Sicile .....	5	1											6
Naves du Royaume de Naples .....							1						2
Barque du Royaume de Naples .....	1												1
Naves de Ligurie .....	5	3		5	8	15	11	2	7	8	12	6	82
Naviglio de Ligurie .....													1
Naves de Pise .....													1
Naves de Venise .....	3	5	3		1	1							13
Naves de Raguse .....		1	1		1								1
Naves de Catalogne .....		7	1	3	5	2	4						27
Naves de Majorque .....		1	1							2	1	2	2
Naves de Castille .....		1											2
Naves de Biscaye .....				1		1	1						4
Naves de Séville .....				1		1	1						3
Naves indéterminées .....		5	1	1	5	3	2						21
Naviglio indéterminé .....										2	1		1
Linh indéterminé .....		3	1										4
Galiote indéterminée .....		1											1
Brigantin indéterminé .....													1
	16	33	7	11	20	26	24	2	14	22	15	12	202

LES SOURCES POUR L'HISTOIRE DU TRAFIC EN SICILE 113

Sicile .....	16	Raguse .....	2
Messine .....	7	Catalogne .....	27
Trapani .....	12	Majorque .....	2
	35	Castille .....	4
Royaume de Naples .....	3	Biscaye .....	3
Ligurie .....	83	Séville .....	1
Pise .....	1	Indéterminés .....	28
Venise .....	13		202

Pour le XVI<sup>e</sup> siècle, nous avons une cinquantaine de registres, pour le XVIII<sup>e</sup> moins d'une dizaine; il est possible qu'on en retrouve d'autres dans le *mare magnum* des papiers recouverts après le bombardement et l'incendie<sup>1</sup>. En tout cas, on peut affirmer dès maintenant que les documents concernant le trafic maritime (local et international) des céréales en Sicile ont été conservés, qu'ils forment des séries et sont assez nombreux pour autoriser l'élaboration de statistiques sérieuses sur cette branche du commerce sous tous ses aspects (mouvement, courants de trafic, tonnages, etc.). Ainsi, sera-t-il possible de confronter avec des données sûres, par des investigations quantitatives et par des tableaux numériques, les hypothèses formulées par M. Romano<sup>2</sup>.

Dans toutes les villes siciliennes, un fonctionnaire de l'État, le *Secretio* ou le *Vicesecretio*, avait, entre autres tâches, celle d'enregistrer, dans un but fiscal, toutes les marchandises entrant ou sortant. Naturellement, chaque port, spécialisé ou non dans le trafic des céréales, possédait un entrepôt de la douane pour les marchandises débarquées ou embarquées. Dans les *Secretie*, tel était le nom de cet « officium », n'entraient ni les céréales, ni les chevaux, ni les biscuits, qui dépendaient de la juridiction du Portulan. Il faut cependant remarquer que le sucre était enregistré tantôt sur les registres du Portulan, tantôt sur les papiers de la *Secretia* : il faudra rechercher pourquoi.

On considérait qu'une pièce de drap, par exemple, était *importée* dans la ville quand elle sortait de la douane pour passer dans une boutique; ou qu'un baril de thon salé était *exporté*

1. C. TRASELLI, *L'Archivio del Patrimonio del Regno di Sicilia*, dans *Notizie degli Archivi di Stato* (Rome, 1954), fasc. 3 et R. GIUFFRIDA, *L'Archivio del Tribunale del Real Patrimonio e la sua funzione di Archivio Centrale del Regno di Sicilia*, dans *Archivio Stor. Sicil.*, série III (1958). Sur les céréales en Sicile, v. A. PETINO, *I prezzi del grano, dell'orzo... a Catania dal 1512 al 1630*, dans *Studi in onore di G. Luzzatto*, Milan 1949; A. PETINO, *Aspetti e momenti di politica granaria... nel Quattrocento*, Catane, 1952; NINO TORRISI, *Aspetti della crisi granaria siciliana nel sec. XVI* dans *Arch. Stor. Sicilia Orientale*, (Catane 1957), pp. 174 et suiv.

2. R. ROMANO, *A propos du commerce du blé dans la Méditerranée des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, dans *Hommage à Lucien Febvre*, Paris 1954, pp. 149 et suiv.

quand il sortait de la douane pour être chargé sur un vaisseau. De même une pièce de drap, en provenance de Gênes devait être enregistrée deux fois : la première quand elle entrait en douane, la deuxième quand le marchand l'achetait pour l'envoyer à la foire, par exemple, de Piazza Armerina. Le *Secreto* appelait ces deux mouvements *immissione* et *extrazione* et il distinguait *extrazione pour le Royaume* ou pour « fora Regnu ».

Ces entrées et sorties de marchandises dans les magasins de la douane, enregistrées dans un but fiscal, restituent aujourd'hui le mouvement des navires et de toutes les marchandises, parce que les employés de la *Secretia* inscrivait toutes les particularités : quantité, marchand, patron, nationalité, provenance ou destination, type du navire (barque, *saettia*, caravelle, etc.). Il suffit de réunir avec un peu de patience les différentes « partite » de marchandises pour obtenir les polices de chargement de tous les bateaux à l'entrée et à la sortie.

Malheureusement le gouvernement espagnol vendit les *Secretie* et, pour les ports, on a les archives de la *Secretia* de Palerme (*Archivio di Stato* de Palerme) et de Trapani (*Archivio di Stato* de Trapani). Ces Archives sont réparties en plusieurs séries : cinq d'entre elles nous offrent les documents pour une recherche complète sur tous les aspects du trafic.

Les *Lettere* (lettres) sont les minutes des lettres écrites et les copies des lettres reçues par le *Secreto* : on y trouve des ordres du gouvernement central, des correspondances entre *Secreti* de différentes villes, des lettres adressées par le *Secreto* aux autorités étrangères, des bans, des notifications aux patrons, etc. Ces correspondances intéressent le trafic avec l'étranger et avec les ports de l'île même. Pour Palerme, les *Lettere* vont de 1406 à 1817 (314 gros volumes); à Trapani elles commencent au XVI<sup>e</sup> siècle.

Suivent les *Acta*, c'est-à-dire les papiers de la *Secretia* en tant que Tribunal; on peut y glaner des pièces concernant le trafic maritime (à Palerme, *Acta* de 1415 à 1814 : 414 volumes; *Penes Acta* de 1441 à 1822 : 258 volumes).

Viennent ensuite les *Fideiussiones* données par les marchands et les patrons (à Palerme de 1536 à 1842 : 249 volumes) et enfin les *Responsalia*, dont nous allons parler tout-à-l'heure (à Palerme de 1583 à 1824 : 191 volumes; à Trapani, à partir de 1598).

Quels renseignements pouvons-nous tirer de ces sources ?

A titre d'exemple, la série des Lettres de la *Secretia* de Palerme est jusqu'à présent la seule source de documents sur les relations de Jacques Cœur avec la Sicile et sur le commerce maritime

français en Sicile au temps de Ferdinand-le-Catholique. Elle constitue encore la principale source de documents sur un trafic tout à fait nouveau, celui du salpêtre, qui était exporté vers tous les pays de la Méditerranée, y compris la France, et vers les Flandres.

L'auteur d'une thèse de doctorat de l'Université de Messine y a trouvé les matériaux d'une statistique complète du mouvement des navires dans le port de Palerme entre 1790 et 1815 (provenance destination, tonnage, équipage, nourriture de l'équipage, etc.) : on compte 78 lieux de destination dont l'Amérique, Amsterdam, Göteborg, Londres, Lisbonne, Rotterdam; parmi les pays d'origine je signale le Danemark, la Hollande, la Russie, la Suède, les États-Unis d'Amérique<sup>1</sup>.

Quant aux *Responsalia* voilà ce dont il s'agit : les marchands ou les marchandises étaient soumis à certains impôts; mais des exemptions très nombreuses étaient accordées par le gouvernement à des particuliers, à des « nations », pour certaines destinations ou certaines provenances. Alors, la *Secretia* enregistrait tous les lots de marchandises pour en attester l'arrivée ou le départ aux autres *Secretie* du Royaume ou aux douanes de l'étranger, ou pour exiger le paiement des impôts. L'attestation donnée par une *Secretia* à une autre *Secretia* sur l'arrivée ou sur le départ d'un lot de marchandises s'appelait *Responsale*; ce nom a été donné aux registres.

Les *Responsalia* de Trapani sont beaucoup plus exactes que celles de Palerme : zèle de fonctionnaires plus attachés à leur devoir<sup>2</sup>. Mais voici des exemples de *Responsalia* de Palerme.

Nous, etc., *Secreto* de Palerme, attestons que Octavio Scribani de Gênes a exporté le 11 de ce mois « sargie de francia per calzette pezze 30, tele de tilaro bianche pezze 24, tele de canne quattro pezze 20, venuti da Genua con le galere de sicilia alli 30 del passato » (vol. 1584, 17 mai 1583).

Le même Scribani a « tramazzato » (chargé sur un autre navire) 27 colis de marchandises provenant de Gênes sur les galères de Sicile, destination Trapani (vol. 1584, 17 mai 1583).

Alphonse Ru... de Gênes au nom de Jean Giustiniano, Génois de Messine a « tramazzato » le 12 de ce mois 10 ballots de draps provenant de Gênes *ut supra* (vol. 1584, 17 mai 1583).

1. A. DELLE VEDOVE, *Il traffico del porto di Palermo dal 1790 al 1815*, dans *Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria* (Messine 1956). C'est un travail très bien conduit, dirigé par le Prof. Gambi de l'Université de Messine.

2. A Trapani la reconstitution de la police de chargement, à l'exportation et à l'importation, est toujours possible; j'avais commencé à en donner un exemple (C. TRASSELLI, *Il traffico del porto di Trapani nel 1598-99*, dans *Annali Facoltà Economia e Commercio* (Palerme 1947), mais seul le premier chapitre a paru et mon manuscrit s'est... volatilisé.

Suivent plusieurs lots de toiles, toiles d'Allemagne, *raxie*, etc.; à la fin on connaîtra toutes les marchandises apportées par les galères.

« Stefano de Nicolò, raguseo, estrassi da questa città et regia dohana hoggi coltrai pezze 38, perpignana p. 1, vico p. 1, posti in balli 40, quali panni ha portato con sua nave da barselona per suo conto et misi per transito alli VI del presente » (vol. 1584, 21 juillet 1583).

Jean François Casella de Gênes a exporté « coltrai pezze 24 » provenant de Barcelone sur le navire de Stefano de Nicolò, arrivé le 6 juillet (vol. 1584, 23 août 1583).

Gabriel Dede, Français, a exporté sur son vaisseau « vermicelli et maccheroni barrili 11 et caxa 1, cantara quattro et rotula undichi (328,8 kilos) di li quali ha pagato tutti li dritti per fora regno » (vol. 1585, 14 août 1584).

Bartolomeo Variano, Génois, a importé par la barque de Santo Rizo venant de Trapani, des verreries de Venise, falences, miroirs et autres marchandises, 7 caisses, prix 25 onces (vol. 1597, 27 août 1598).

Bastiano Benzo a importé *ut supra* verreries de Venise et de Gênes et falences, 9 caisses, prix 70 onces (vol. 1597, 26 août 1598).

Jacques Zatarà et Jean Groppo, marchands génois, ont chargé sur la galère de César La Torre et sur la galère capitaine de l'escadre de Sicile 320.000 *reali* de quatre et de huit, monnaie d'Espagne, en 16 caisses etc., etc. (vol. 1597, 24 avril 1598).

Chacun se rend compte du parti qu'on peut tirer d'une série complète de documents de ce genre, couvrant plus de deux siècles.

Je me permets de souligner ici qu'il est possible même de jeter un coup d'œil sur le marché de Palerme. Que signifie, en effet, ce navire de Stefano di Nicolò arrivé un 6 juillet, qui décharge ses draps dans l'entrepôt de la douane, et les recharge le 21 du même mois? Et ces 24 pièces de draps de Courtrai sorties de l'entrepôt, à destination de la Sicile, le 23 août, au bout de 48 jours? — Évidemment, le marché était saturé à ce moment-là.

\* \* \*

Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, un autre fonds serait précieux s'il n'avait pas été détruit par les bombes. Charles de Bourbon, préoccupé de la décadence économique de la Sicile, avait créé un Magistrat du Commerce<sup>1</sup> qui s'était occupé de recueillir des statistiques du commerce maritime. Il est vrai que les *Secreti* avaient fait remarquer que dans leurs contrats d'achat des *Secretie* les statistiques n'étaient pas prévues, mais ils avaient dû les fournir. Ces statistiques seraient très importantes, car le roi eut l'heureuse idée

1. G. RAFFIOTTA, *Il Supremo Magistrato di Commercio in Sicilia*, Palermo 1953. Sur les ports siciliens en général, cf. G. M. COLUMBA, *I porti della Sicilia*, dans *Monografia storica dei porti... nell'Italia Insulare*, Ministero della Marina, Rome, 1906.

de reprendre les relations avec l'Afrique et conclut des traités de commerce avec les États du Nord; le sel, en effet, pour la salaison du poisson devint un article d'exportation très important.

Pour le XIX<sup>e</sup> siècle, je signalerai le fond de la *Deputazione di Salute* (*Archivio di Stato* de Palerme) dont les papiers commencent en 1731, et qui nous donne un *Giornale di approdi e partenze* de 1818 à 1842 (29 volumes).

Pour le même siècle, il faut signaler encore les fonds de la Police et des Ministères et surtout celui de la Direction de la Statistique qui donne beaucoup plus que des tentatives de statistiques du commerce et du trafic maritime, au point de vue économique, sans liens avec le fisc. Cela jusqu'à 1860; on a ensuite des statistiques officielles, régulières, modernes, publiées, qui ne sont plus des documents d'archives.

\* \* \*

Cet aperçu des documents siciliens n'est pas complet, mais il est suffisant pour fournir du travail à des générations de savants. Il faut ajouter que, hors de la Sicile, on pourrait trouver des fonds d'archives très utiles pour la connaissance du trafic sicilien et des ports en relation avec la Sicile; il ne faut pas oublier l'énorme collection de papiers de l'*Archivio Datini* à Prato (Toscane), qui est peut-être la meilleure source pour les dernières années du XIV<sup>e</sup> siècle. De tous ses correspondants et *fattori*, François Datini recevait régulièrement la liste des bateaux qui mouillaient dans les ports de toute la Méditerranée et de leur chargement. Je sais que des centaines de lettres provenaient de la Sicile et j'en ai même lu une qui décrit de manière très vivante les bateaux à l'ancre devant Termini Imerese et attendent leur chargement de blé.

En ce qui concerne la technique des constructions navales, les types de navires, les instruments de navigation (astrolabe, boussole, etc.), il faut s'en rapporter aux notaires, en particulier à ceux de Trapani et de Palerme. Pour les constructions de galères, on aura peut-être l'heureuse fortune de trouver des comptes dans les papiers de la *Tesoreria* (*Archivio di Stato* de Palerme).

### Discussion

M. RENOARD, président de séance. — La Sicile est le centre de la navigation méditerranéenne. La richesse des dépôts d'archives siciliens en la matière, telle que vient de l'évoquer M. Trasselli, rappelle celle de ces mêmes dépôts en ce qui concerne les assurances maritimes, dont les premiers exemples ont été trouvés également en Sicile.

M. BAUTIER. — J'aimerais d'abord rappeler que c'est M. Trasselli qui a véritablement découvert les archives notariales de Trapani et que c'est lui qui a eu le premier en mains, après la guerre, le fonds du *Patrimonio* de Palerme et du *Segreto*. Je voudrais revenir aussi sur un point : le cabotage. M. Trasselli a insisté sur le fait qu'en raison de l'absence de routes terrestres en Sicile, la majeure partie du transport se faisait par petits bateaux. Ce n'est pas propre à la Sicile, mais général à la Méditerranée. A Barcelone, d'après les registres portuaires conservés, on voit qu'environ 95 % des bâtiments sont de petites barques apportant à la ville du blé et du bois. Cela se voit aussi à Gênes, à Savone, à Aigues-Mortes : dans tous les ports méditerranéens entrent chaque année des centaines de barques, alors que les grands bateaux ne sont le plus souvent qu'en nombre bien limité.

M. TRASSELLI. — C'est le même cas en Calabre.

M. TOUCHARD. — Cela s'applique aussi à l'Atlantique. En Bretagne, les difficultés des communications par terre étaient insurmontables, et c'était du cabotage que vivaient des ports comme Vannes, Auray, pour lequel nous conservons un compte s'étendant sur deux ans, et même Nantes, où 80 % des bateaux, au xv<sup>e</sup> siècle, jaugeaient moins de 10 à 15 tonneaux. Le cabotage constitue 95 % du trafic du port de Vannes, 80 % pour Nantes au xv<sup>e</sup> siècle. Il y a, d'autre part, une analogie frappante entre le passage obligé de Trapani et celui de Saint Mathieu de Fine-Poterne. C'est un port d'escale et de redistribution sans arrière-pays. L'exemple de la Bretagne confirme ce que dit M. Trasselli de la Sicile.

M. CHAUNU. — Plusieurs ports américains présentent la même proportion entre le grand trafic et le cabotage. Par exemple, le *Callao de Lima* voit entrer 500 unités par an, dont environ 490 sont des barques. Il venait donc environ 10 véritables navires par an. Le pays est alimenté en vivres par les barques.

M. CARRIERE. — Une question à M. Trasselli. Le commerce marseillais se rencontre au xviii<sup>e</sup> siècle avec la Sicile, et surtout Palerme, par ses liens entre les maisons de commerce marseillaises et les négociants français établis à Palerme. Il s'agit surtout du commerce de blé et d'huile, d'arbitrage de métaux précieux et de changes. Les archives conservent-elles encore des restes des correspondances des maisons françaises en Sicile (par exemple Gamelin, Grenier, Lauriel)?

M. TRASSELLI. — Il n'y a rien. On trouvait la correspondance d'une famille qui a servi de banquiers aux émigrés français à Trapani. Elle a été brûlée il y a dix ans. Une seule source en dehors des notaires : la *Secretia* du xviii<sup>e</sup> siècle.

M. VERLINDEN. — Il a été parlé des draps de Courtrai allant de Barcelone à Palerme; le document qui renseigne à ce propos indique-t-il la nationalité du navire?

M. TRASSELLI. — Il provient de Raguse. Il existe toute une documentation concernant les draps de Courtrai dans la *Secretia*, les notaires, les inventaires des marchands. Des bateaux castillans les transportaient aussi, sans doute.

M. VERLINDEN. — Le commerce maritime direct de Sicile en Flandre faisait le tour de l'Espagne.

M. TRASSELLI. — Le Portugal servait d'intermédiaire. Des navires partaient de Palerme avec du sucre pour les Flandres. Messine, Palerme et Trapani étaient touchés à leur retour des Flandres par les navires du Nord envoyés par les Vénitiens; ils apportaient des draps à Palerme. M. Marinisco a cité le cas du trafic personnel d'Alphonse V le Magnanime qui achetait des draps en Flandre. Mais il y a aussi le cas du trafic personnel d'Alphonse V le Magnanime qui achetait du sucre en Méditerranée pour les Flandres. Lorsqu'on trouve mention de draps flamands ou de draps de Courtrai, on ne sait généralement pas comment ils sont arrivés.

M. VERLINDEN. — Les navires de Raguse sont-ils seuls?

M. TRASSELLI. — Aux xv<sup>e</sup> et xvi<sup>e</sup> siècles, ils sont seuls. Au xvii<sup>e</sup> siècle, je ne sais pas.

M. RENOARD. — La culture de la canne à sucre est-elle aux mains des Siciliens?

M. TRASSELLI. — Oui, mais, surtout sur les marchés du Nord, il est vendu sous le nom d'épices du Levant ou d'Afrique comme à Naples le cuir de Berbérie se vend sous le nom de cuir d'Angleterre. Ensuite, évidemment, le commerce du sucre entre en décadence à cause du sucre de Madère et d'Amérique.