

# **Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609 [Alberto Tenenti]**

Autor(en): **Bergier, Jean-François**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **10 (1960)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ALBERTO TENENTI, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592—1609*. Paris (S. E. V. P. E. N.), 1959. In-8°, 641 p., 11 pl. dont 3 cartes («Ports - Routes - Trafics», VIII.)

Alberto Tenenti a relevé dans les registres de deux notaires vénitiens tous les actes faisant mention, entre 1592 et 1609, de navires partis de Venise ou navigant vers ce port. Son livre contient ainsi 1021 analyses. Dans la plupart des cas il s'agit d'une «cessio», c'est-à-dire d'une renonciation d'assurance à la suite d'accident (nauffrage ou capture) survenu au bâtiment; on rencontre en outre quelques contrats de nolisement. L'intention de l'auteur était de pallier pour ces quelques années à l'absence de toutes données officielles sur le mouvement portuaire vénitien. Pareil but ne pouvait être atteint, puisque les bateaux à qui rien n'est arrivé échappent à l'enquête, et qu'on ne connaît évidemment pas la proportion des sinistres. Mais le livre que nous présentons ici, tel qu'il est, constitue un apport essentiel et absolument neuf à l'histoire du commerce vénitien, voire méditerranéen. Il répond tout à fait à la promesse d'aventures de son titre, à la condition que le lecteur, au-delà de la substantielle introduction d'A. Tenenti, ne craigne pas de se plonger dans les documents eux-mêmes: au travers des froides nomenclatures, il découvrira des réalités vivantes, une image très nette des conditions du commerce vénitien et des lignes de force qui déterminent sa structure au seuil du XVII<sup>e</sup> siècle.

Pour clarifier la présentation, A. Tenenti a disposé ses données en quatre colonnes. La première contient le type et le nom du bateau, le nom de son patron, sa provenance ou sa destination, la raison et le lieu de sa perte. Venise, y peut-on constater, reste un grand port d'échanges entre l'Orient et l'Occident. Toutefois le trafic limité au domaine adriatique contrôlé par les Vénitiens a pris une importance relative très grande: environ la moitié du volume total. D'autre part la navigation extérieure tend de plus en plus à échapper aux Vénitiens au profit des Anglais, des Hollandais ou des armateurs de la Hanse, même sur la route du Levant. En 1610, le Sénat lui-même doit recourir aux étrangers pour soutenir le commerce du Levant: c'en est fait de la domination de Venise dans ce secteur. Symptôme plus grave encore, les Vénitiens en viennent, après 1600, à acheter des bateaux construits dans les ports du nord, malgré tous les efforts de la Seigneurie pour encourager l'activité de ses propres chantiers. Vers l'Occident aussi, les Vénitiens se font moins actifs: la contraction y apparaît plus nette encore. A. Tenenti met très bien en relief, dans son introduction, cette «arrivée des Nordiques»: c'est le phénomène déterminant dans l'histoire du commerce vénitien au tournant du siècle. Sur les causes des sinistres, les documents restent vagues; on voit que les naufrages en pleine mer sont beaucoup plus rares que les échouages sur la côte. Quant aux pirates et aux corsaires, ils infestent les voies maritimes: on se livre, autour de 1600, à une guerre de course sans merci en Méditerranée. Ce sont d'abord les pirates uscoques des côtes dalmates qui s'embusquent derrière les îles et

les promontoires d'un rivage trop favorable; plus loin les corsaires turcs et barbaresques infligent de lourdes pertes aux navires qui franchissent le canal d'Otrante. La police maritime vénitienne demeure impuissante à assurer la sécurité de ces passages. Les corsaires anglais à l'égard des Vénitiens, ou les Espagnols à l'égard des nordiques, justifient leurs prises fructueuses par des arguments religieux: A. Tenenti a su mettre ici le doigt sur un aspect nouveau des guerres de religion en Europe et du problème des relations politiques entre les Etats protestants et catholiques, aspect qui mériterait un examen plus général.

Devant l'incapacité des autorités vénitiennes et l'insuffisance de leur système naval, «la sagesse des marchands, écrit A. Tenenti, cherche ailleurs une garantie». La seconde colonne est réservée aux assurés, c'est-à-dire soit aux armateurs du navire, soit aux marchands qui lui ont confié quelque marchandise. Et dans la troisième colonne se pressent les assureurs; pour partager les risques, l'assurance se partage en parts multiples (jusqu'à 250 assureurs pour une seule cargaison). Les mêmes noms reviennent souvent, et l'assuré d'ici peut être assureur plus loin: les négociants s'assurent mutuellement. Il y a pourtant quelques sociétés d'assurances; mais elles restent l'exception. On rencontre aussi quelques exemples de réassurances. Quant au taux de l'assurance, il n'est pas indiqué souvent, mais semble s'être tenu autour de 3½ à 4%: assez bas en somme, et cela laisse supposer que les risques étaient moins grands que l'abondance des sinistres le fait croire: c'est que le volume global de la navigation était considérable.

La dernière colonne indique les marchandises assurées. Ce n'est pas la moins intéressante. On y trouve les articles les plus divers; A. Tenenti en a d'ailleurs dressé la table; on regrette qu'il ne l'ait pas développée davantage dans le sens d'un glossaire: Relevons parmi les plus significatifs les nombreux convois de blé en provenance d'Angleterre, des Pays-Bas et surtout de Hambourg (certains, pour le compte de la Seigneurie, sont retenus à Lisbonne); et les arrivages de sucre américain (brésilien) par l'intermédiaire de Lisbonne ou même de Londres. L'éditeur a rejeté en notes les listes de marchandises trop détaillées, ainsi que les références aux registres notariaux et la date de chaque acte, qui correspond, à quelques jours près, à l'arrivée à Venise de la nouvelle du sinistre.

On voit par ces quelques indications la richesse certaine, et, disons-le, presque inattendue, de la documentation que nous soumet A. Tenenti. Son érudition, la clarté de la disposition qu'il a adoptée, deux cartes des lieux de naufrages et de captures, une série de tables très complètes et quelques belles illustrations, contribuent à faciliter leur intelligence et leur exploitation. Mais il faut aussi louer la sagesse et la modestie de l'auteur, qui a su résister à la tentation de théories trop subtiles — son introduction est avant tout une solide mise au point — et de graphiques impressionnants: la statistique, dans ce cas, n'eût pu qu'obscurcir le débat. Suivant la voie tracée par Fernand Braudel dans son ouvrage sur *la Méditerranée*

et le monde méditerranéen..., A. Tenenti, son élève, reconnaît une nouvelle étape.

Genève

Jean-François Bergier

Marquis [JEAN-CHARLES-MARIE-ROGER] DE LORDAT, *Les Peyrenc de Moras. 1685—1798. Une famille cévenole au service de la France*. Toulouse, Privat, 365 pages in-8°, errata sur feuilles volantes, 4 planches et 4 cartes hors-texte, 2 tableaux dépliant, couverture illustrée.

Voici un ouvrage fort inégal. Les meilleures pages sont celles qui traitent de la courte carrière de François-Marie Peyrenc, second marquis de Moras et notamment de son activité comme intendant d'Auvergne (1750—1752) et comme ministre de la marine (1757—1758). On trouve là quelques documents intéressants<sup>1</sup>. Mais pour le reste, c'est-à-dire pour toute la partie la moins connue encore de l'histoire de la famille, l'auteur, qui pourtant est par les femmes un descendant des Peyrenc, n'apporte presque rien de nouveau et laisse non éclaircis bon nombre de problèmes importants. De plus, l'ordonnance de son récit laisse à désirer, les inexactitudes foisonnent, plusieurs chapitres sont absolument étrangers au sujet<sup>2</sup>, les lacunes de l'information sont énormes<sup>3</sup>, l'optique générale de l'œuvre enfin n'est pas historique<sup>4</sup> mais plutôt moralisante. On le regrettera d'autant plus que M. de Lordat avait mis la main sur un très beau sujet qui aurait mérité une étude approfondie.

Genève

J.-D. Candaux

<sup>1</sup> Et notamment, p. 253, un texte caractéristique montrant le refus de Moras de limiter le recrutement des officiers de marine aux seuls nobles.

<sup>2</sup> Ainsi les trois chapitres de la quatrième partie (p. 287—328). Les chapitres généraux sur le système de Law (p. 103—129) et sur la marine aux XVIII<sup>e</sup> siècle (p. 195—212) auraient gagné à être abrégés.

<sup>3</sup> Les Peyrenc ont été de grands procéduriers: le *Catalogue des factums* d'A. CORDA (Paris 1890—1936) ne cite pas moins de 25 mémoires imprimés pour ou contre eux: sept sont relatifs à leur démêlés avec l'église de St-Etienne-en-Forez en 1734 (CORDA, tome IV, page 385, et V, 371), quatre à ceux qu'ils eurent avec les moines de N. D. de la Trappe en 1743 (IV, 385, et III, 155). Cinq ont rapport à la succession d'Abraham Peyrenc (IV, 385) et huit à celle de François-Marie (III, 687—688). Tout cela, à une exception près (voir p. 153) a échappé complètement à M. de Lordat.

<sup>4</sup> Aucune des grandes questions soulevées par le destin des Peyrenc n'a été résolue de façon satisfaisante: les motifs de leur abjuration, la part de cette abjuration dans leur élévation, la source de leur fortune (sur laquelle quelques pages de M. HERBERT LÜTHY, *La Banque protestante en France* (Paris 1959), tome I, p. 333—335, en apprennent plus que tout le livre de M. de Lordat), leur rôle dans la finance française du 18<sup>e</sup> siècle et notamment à la Compagnie des Indes (où l'on devine, par quelques allusions éparses dans le livre, qu'ils ont eu une influence considérable), les dessous et les résultats de leurs alliances, les raisons de l'extinction si prompt de la race et du nom (n'est-ce pas une caractéristique des familles d'apostats?), les motifs de la nomination de François-Marie aux finances puis à la marine, ceux de sa démission prématurée (*mystère total*, conclut M. de Lordat, p. 277), rien de tout cela n'est vraiment éclairci.