



HAL
open science

Un observatoire des mobilités en Méditerranée: Tunis à la fin du XVI ème siècle (1582-1600)

Anne Brogini

► **To cite this version:**

Anne Brogini. Un observatoire des mobilités en Méditerranée: Tunis à la fin du XVI ème siècle (1582-1600). Hespéris-Tamuda, 2018, Individual and Collective Mobility in the Mediterranean and Atlantic Mediterranean (XV-XX centuries):: Historical Perspectives (Part I), 53 (2), pp.283-299. hal-03455085

HAL Id: hal-03455085

<https://hal.univ-cotedazur.fr/hal-03455085>

Submitted on 4 Mar 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Un observatoire des mobilités en Méditerranée: Tunis à la fin du XVI^{ème} siècle (1582-1600)

Anne Brogini

Université Côte d'Azur (Nice)

Le port de Tunis constitue un bel observatoire des mobilités et des interactions méditerranéennes de la première modernité. À la fin du XVI^{ème} siècle, il apparaît comme un port dynamique, foyer actif de l'esclavage – certes moins important qu'Alger – et de l'économie de la rançon, ainsi que de la pêche et de l'exportation des marchandises africaines. Reflet et soutien de cette ouverture commerciale, le littoral est devenu le principal foyer économique de l'activité tunisienne depuis le milieu du siècle, et la maritimisation des activités se renforce encore après la chute de la dynastie hafside, la création de la Régence par Euldj Ali en 1574 et l'essor de la course en Méditerranée occidentale à partir des années 1580.¹ Les archives du consulat de France à Tunis permettent de cerner la réalité d'un port méditerranéen fortement cosmopolite et ouvert aux échanges, au sein duquel juifs, chrétiens et musulmans en provenance de divers lieux du Ponant se côtoient et "traitent" ensemble, s'illustrant aussi bien dans le trafic de l'homme que dans le commerce de marchandises entre les deux rives. Au sein de ce port, œuvrent ainsi tous les agents de ces activités (corsaires, marchands, captifs), ainsi qu'une catégorie particulière qui incarne parfaitement les mobilités méditerranéennes et le cosmopolitisme portuaire, les renégats, qui allient à un déplacement physique à l'origine contraint, une réussite économique et une ascension sociale intrinsèquement liées à leur apostasie.

Captifs, intermédiaires, marchands

Capitale de la dernière Régence barbaresque créée par les corsaires, Tunis à la fin du XVI^{ème} siècle vit en grande partie de la guerre de course, à l'instar de ses voisines Alger et Tripoli. La question de la rentabilité économique de la

1. Sadok Boubaker, "Négoce et enrichissement individuel à Tunis du XVII^e au début du XIX^e siècle," *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 50-4 (2003/4): 30; voir également l'ouvrage de Sadok Boubaker, *La Régence de Tunis au XVII^e siècle: ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne* (Zaghouan: Centre d'Études et de Recherches Ottomanes et Morisco-Andalouses, 1987).

course apparaît indissociable d'un renouveau historiographique sur l'histoire de la Méditerranée et de la course, étudiées sous l'angle du concept de connexion, hérité de l'histoire globale. Cette "forme supplétive de la grande guerre" comme la définissait en son temps Fernand Braudel, qui se développe selon lui après la bataille de Lépante et s'estompe dans la seconde moitié du XVII^{ème} siècle,² constituait un thème en vogue dans l'historiographie européenne des années 1980, et connaît aujourd'hui un regain d'intérêt, aussi bien dans son fonctionnement que dans ses conséquences économiques.³ Le principal bénéfice de la course menée par les *raïs* réside dans les butins et les nombreux captifs chrétiens ramenés à Tunis, vendus aux enchères, puis rachetés à des prix toujours supérieurs à ceux de la vente. L'"économie de la rançon,"⁴ qui caractérise tous les pôles corsaires chrétiens et musulmans du Ponant, est partie intégrante du commerce méditerranéen⁵ et participe de la constitution d'interrelations dans les ports d'un espace maritime où l'intercirculation est séculaire.⁶ Cette économie de la rançon permet de distinguer "captifs" et "esclaves":⁷ d'une manière générale, et même si les rachats signés devant le consul de France à Tunis ne précisent pas les durées de captivité, ceux qui sont officiellement rachetés dans les actes sont bel et bien des "captifs," c'est-à-dire des individus dont la servitude ne dure que le temps nécessaire au rassemblement de la somme de leur rachat.

2. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, vol. II (Paris: Armand Colin, 1966), 616-49.

3. Daniel Panzac, *Les corsaires barbaresques: la fin d'une épopée, 1800-1820* (Paris: CNRS Éditions, 1999); Lemnouar Merouche, *La course, mythes et réalités. Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane* (Paris: Bouchène, 2007); Wolfgang Kaiser (dir.), *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des captifs en Méditerranée, XV^e-XVII^e siècles* (Rome: l'École française de Rome, 2008); et enfin, la récente réédition, en version remaniée, des principaux articles de Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie, XVI^e-XIX^e siècles* (Paris: Classiques Garnier, 2010).

4. Wolfgang Kaiser, "L'économie de la rançon dans la Méditerranée occidentale (XVI^e-XVII^e siècles)," *Hypothèses* 1 (2006): 359-68.

5. Wolfgang Kaiser, "Asymétries méditerranéennes. Présence et circulation de marchands entre Alger, Tunis et Marseille," in *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe*, Tome II: *Passages et contacts en Méditerranée*, Jocelyne Dakhli et Wolfgang Kaiser (dir.), (Paris: Albin Michel, 2013), 421-22.

6. Jocelyne Dakhli et Wolfgang Kaiser, "Introduction. Une Méditerranée entre deux mondes, ou des mondes continus," in *Les musulmans*, 14.

7. Wolfgang Kaiser, "Négocier la liberté. Missions françaises pour l'échange et le rachat de captifs au Maghreb (XVII^e siècle)," in *La mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne : procédure de contrôle et documents d'identification*, Claudia Moatti (dir.), (Rome: l'École française de Rome, 2004), 503.

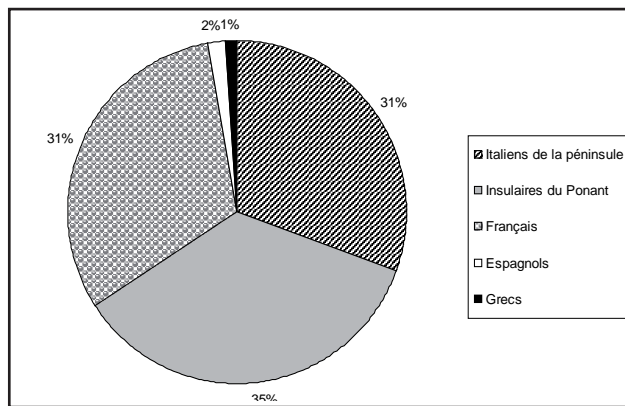


Fig. 1: La provenance des captifs rachetés (1582-1600)
Source: Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 5-104.

Entre 1582 et 1600, ce ne sont pas moins de 390 rachats (soit une moyenne de 25 par an) qui sont enregistrés par la chancellerie française, et qui témoignent du fait que Tunis appartient bien aux centres corsaires importants de la Méditerranée occidentale. Les rachats permettent de percevoir les provenances très diverses des captifs chrétiens présents à Tunis à la fin du XVI^{ème} siècle: 278 actes précisent en effet leur origine géographique et reflètent les rivages les plus exposés au risque corsaire. Sans surprise, ces derniers sont exclusivement situés au Ponant, illustrant l'aire d'expansion de la course tunisoise, qui s'étend des Baléares jusqu'au débouché de l'Adriatique, mais pas au-delà: en effet, bien que le terme soit polysémique à cette époque (désignant autant des sujets ottomans que des sujets vénitiens, des Hellènes, des chrétiens de confession orthodoxe ou des uniates),⁸ les rares "Grecs" mentionnés par les sources ne proviennent pas du Levant, mais sont natifs des îles sous autorité vénitienne (Corfou et Céphalonie).

Les rivages les plus exposés à la course tunisoise sont incontestablement les îles, lieux de tous les dangers maritimes, qui groupent 35,2% des captifs rachetés. Ces insulaires sont d'abord des Siciliens (60,2% des rachats) et des Corses (28,5%), ce qui s'explique à la fois par la proximité avec la Régence, et par le commerce céréalier de la Sicile, régulièrement menacée par les incursions barbaresques. Grenier à blé de l'empire espagnol, la Sicile ravitaille en effet la plupart des marchés chrétiens du Ponant, notamment les cités du royaume de Naples et l'île de Malte qui, depuis le milieu du XV^{ème} siècle, bénéficie de l'importation de froment, d'orge et de diverses nourritures, qui sont exempts de certains droits de douane et de gabelle,⁹ mais demeurent soumis au paiement de la traite pour le blé et les légumes

8. Robert Ilbert, "Qui est grec? La nationalité comme enjeu en Egypte (1830-1930)?," *Relations Internationales*, 54 (1988): 139-60; Mathieu Grenet, "La fabrique communautaire: les Grecs à Venise, Livourne et Marseille (1770-1830), thèse de doctorat d'histoire (Institut Universitaire Européen, Florence, 2010), 32-4; Molly Greene, *Catholic Pirates and Greek Merchants. A Maritime History of the Mediterranean* (Princeton: Princeton University Press, 2010), 18-9.

9. ASV (Archivio Segreto Vaticano), *Secretaria di Stato*, Malta 1A, f.1r, 11 octobre 1432.

secs, et de la *cantarata* pour les autres marchandises.¹⁰ La donation de Malte par Charles Quint à l'ordre des Hospitaliers de Saint-Jean en 1530 s'est en outre accompagnée d'une hausse des importations annuelles de froment, qui passent de 9500 salmes en 1531 à 11.500 salmes en 1574, puis à 14.000 en 1591,¹¹ ce qui accroît inévitablement le nombre de navires effectuant les trajets entre la Sicile et Malte, et donc le risque de gens de mer chrétiens par les corsaires. Jusqu'à la grave crise frumentaire sicilienne des années 1589-91, qui tarit fortement les exportations de blé à destination des marchés du Ponant et exige de ceux-ci le recours à d'autres bassins céréaliers comme ceux de l'Europe du nord, les navires chargés du froment de Sicile sont donc régulièrement arraisonnés par les corsaires d'Afrique du Nord, désireux de récupérer les cargaisons.¹² Le fait est d'ailleurs attesté en 1592: en juillet, une saète sicilienne chargée de froment est capturée par un raïs de Bizerte au large d'Agrigente; le bateau et la cargaison sont immédiatement vendus à Jerba, tandis que l'équipage est mis à la rame sur des bateaux corsaires.¹³

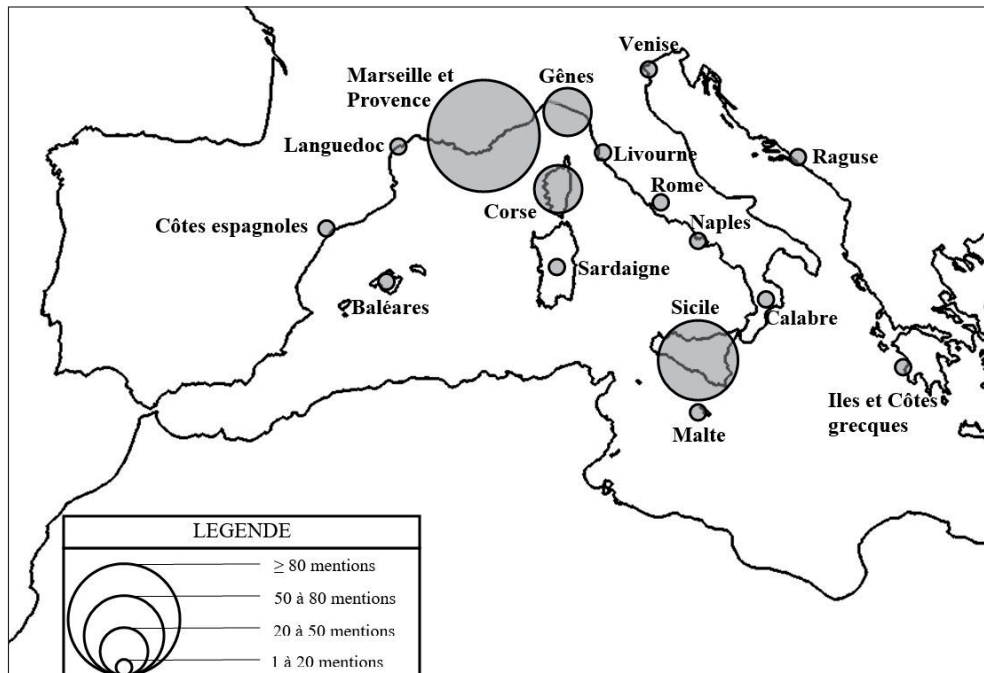


Fig. 2: Cartographie des captifs chrétiens rachetés à Tunis (en nombre d'individus)

10. Henri Bresc, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile (1300-1450)* (Rome: BEFAR, 1986), 373-79.

11. Alfredo Mifsud, "L'approvisionnement e l'Università di Malta nelle passate dominazioni," *Archivum Melitense*, III (1918): 177-78; Anne Brogini, "Malte et la Méditerranée aux XVI^e et XVII^e siècles. Développement de la consommation et essor des échanges," *Cahiers du CERES*, 129 (2005): 199-216.

12. Maurice Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle* (Paris: SEVPEN, 1966).

13. Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie au XVII^e siècle*, vol. I (Tunis: Société anonyme de l'imprimerie rapide, 1920), 56, 30 octobre 1593.

Outre les Siciliens et les Corses, on dénombre plusieurs autres insulaires du Ponant (11,2%) provenant de Malte, de Sardaigne, des Baléares, des îles Éoliennes et des îles Ioniennes. Deux autres zones sont également pourvoyeuses de nombreux captifs chrétiens: la péninsule italienne (31% des actes de rachat) et le littoral français méditerranéen (31%), depuis le Languedoc (Frontignan) jusqu'à Nice, en passant par les cités de Marseille de Provence (Toulon, Cassis, Saint-Tropez, Cannes). Les captifs italiens sont pour leur part principalement issus des ports de Gênes (près d'un tiers des Italiens de la péninsule), Naples et Venise (18,8% pour chacune des villes), ainsi que de la région de Calabre (15% des Italiens rachetés).

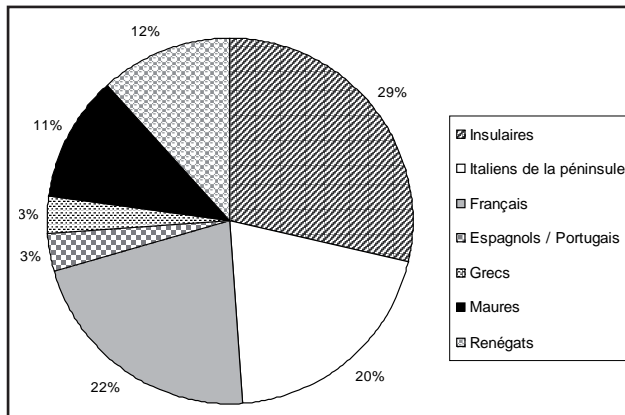


Fig. 3: Origine des intermédiaires de rachat (1582-1600).

Source: Grandchamp, *La France en Tunisie*, 5-104.

Outre les captifs, dont la mobilité est évidemment contrainte, une grande diversité s'observe également chez les intermédiaires de rachat qui passent contrat devant la chancellerie française. Seuls 11% de ces intermédiaires sont des musulmans tunisois (désignés comme "Maures" par les archives), tandis que 86% d'entre eux sont des étrangers chrétiens établis dans le port. Parmi les étrangers, les insulaires restent toujours majoritaires, avec une proportion de 36,8% des chrétiens (soit 59 mentions sur 160 intermédiaires). Plus de la moitié d'entre eux (57,6%) sont des Siciliens, ainsi que des Corses (32,2%). Plus rares sont les natifs des Baléares (4 mentions seulement), de Sardaigne (3 actes), de Malte (2 actes) et des îles grecques sous autorité vénitienne (Corfou). Ce n'est réellement que plus tard, à partir du premier XVII^{ème} siècle, que les Maltais s'illustrent dans le commerce des captifs avec la rive sud et la Régence de Tunis.¹⁴ Outre les insulaires, ce sont les Italiens de la péninsule (Génois et Napolitains) et les Français (Marseille et littoral provençal) qui dominent le trafic de l'homme dans le port à la fin du XVI^{ème} siècle.

14. Anne Brogini, "Des échanges contraints aux échanges assumés. Malte et la Régence de Tunis dans la première modernité," *Cahiers de la Méditerranée*, 84 (2012): 33-47.

Nombre de ces Provençaux ne font pas exclusivement office d'intermédiaires et sont plutôt des marchands qui profitent de toute occasion qui se présente à eux de racheter des captifs français. Ainsi, en 1595, le marchand de Marseille établi à Tunis, César Florentin, contribue au rachat de quatre marchands provençaux (Pierre Granier et Nicolas Estienne d'Arles, Foulques Gautier et Bertrand Puech de Martigues), ainsi que de leur barque arraisonnée en course, à hauteur de 462 écus d'or d'Espagne, d'autres marchands français devant compléter la somme totale des rachats.¹⁵ Premiers d'entre ces négociants, les consuls s'illustrent également dans les rachats, privilégiant souvent les individus socialement importants, au coût élevé, tels que des chevaliers ou des marchands fortunés. En 1593, le consul Philippe Pena s'associe donc à l'administrateur de l'entreprise française de corail pour avancer la somme non négligeable du rachat du chevalier Nicolas Pecholini, de l'ordre de Saint-Etienne, qui se monte à 3106 écus d'or.¹⁶ Bien que sa charge consiste essentiellement à cette époque en une défense des intérêts économiques de la nation – c'est-à-dire des marchands qu'il représente et qui l'ont élus en leur sein –, le consul peut déjà bénéficier d'une esquisse de rôle diplomatique, comme en 1594, où le consul Philippe Pena, sur demande du roi de France, adresse une lettre à l'ambassadeur français à Istanbul pour faire racheter des captifs français.¹⁷ L'année précédente, sous les ordres d'Henri IV, le consul s'occupe de rassembler la somme du rachat d'une quarantaine de marchands et marins originaires de Marseille, Six-Fours, Toulon, Cannes et Frontignan, capturés lorsque leur navire avait été arraisonné par des corsaires tunisois.¹⁸ Mais ce n'est vraiment qu'à partir de la fin du XVII^{ème} siècle et surtout du XVIII^{ème} siècle que les consuls basculent du statut de représentants des intérêts de leur nation à celui de représentants des intérêts de leur État. La nation n'est alors plus tant synonyme du groupe restreint des négociants établis à l'étranger, que de l'ensemble des citoyens;¹⁹ et bien que d'un rang inférieur aux ambassadeurs, c'est réellement dans l'Europe des XVIII^{ème}-XIX^{ème} siècles, que les consuls participent à un processus de territorialisation de l'État et de la citoyenneté.²⁰

15. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 74, 29-30 octobre 1595.

16. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 51, 1^{er} septembre 1593.

17. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 60, 11 juin 1594.

18. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 48, 1^{er} août 1593; 49, 5 août; 53, 9 octobre 1593.

19. Paola Volpini, "La trattativa sulla figura del console nella prima età moderna. Spunti di ricerca," dans Marcella Aglietti, Manuel Herrero Sánchez y Francisco Zamora Rodríguez (coords), *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea* (Madrid: Ediciones Doce Calles, 2013), 35-45.

20. Jörg Ulbert, "Introduction. La fonction consulaire à l'époque moderne: définition, état des connaissances et perspectives de recherche," in *La fonction consulaire à l'époque moderne. L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1800)* Jörg Ulbert et Gérard Le Bouëdec

Pour les marchands qui font office d'intermédiaires, les intérêts commerciaux s'apparentent parfois à de véritables stratégies économiques. En 1592, les capitaines Jean-Claude Amiel et Jacques Ballue, agents d'une compagnie de corail à Bizerte, qui avait été fondée l'année précédente par des Ligueurs marseillais et officiellement reconnue par le duc de Mayenne,²¹ rachètent un certain Laugier Naville, Marseillais, saisissent tout le parti qu'ils peuvent tirer du jeune homme trop pauvre pour leur rembourser la somme de son rachat: l'acte l'engage officiellement à travailler d'abord bénévolement comme pêcheur sur les bateaux corailleurs de la compagnie jusqu'au remboursement de sa dette, puis à se faire recruter comme capitaine de navire au service des exploitants du corail tunisien.²² Un contrat du même genre est signé deux ans plus tard, devant le consul, en 1594: cette fois, les agents Jean-Claude Amiel et Antoine Vernet (qui a remplacé Jacques Ballue à la fin de l'année 1592) acceptent de racheter Giulio Montaguto, un Génois, à la seule condition qu'en paiement de sa dette, celui-ci leur indique l'emplacement d'une zone de pêche où le corail est abondant aux environs de Porto Farina (*Ghar el Mehl*).²³ À cette date en effet, la compagnie est en rivalité forte avec les Génois établis à Tabarka et payant tribut à Tunis²⁴ pour l'exploitation de corail, mais surtout lourdement endettée; il est vraisemblable qu'elle a besoin de trouver et d'exploiter de nouvelles réserves pour se renflouer, ce qui n'empêche pas sa disparition dans le courant de l'année 1594.²⁵

Les grands absents de ce commerce de l'homme à Tunis à la fin du XVI^{ème} siècle sont les juifs, hormis la mention d'un unique intermédiaire de rachat, Samuel Eschinasi qui négocie le rachat de deux esclaves en 1593 et en 1594.²⁶ La raison tient au fait qu'ils s'illustrent plutôt dans le commerce des marchandises, et que cette présence ne va cesser de croître au XVII^{ème}

(dir.), (Rennes: PUR, 2006), 8-20; Marcella Aglietti, "Le gouvernement des informations. L'évolution du rapport entre État et institution consulaire au milieu du XVIII^e siècle," *Cahiers de la Méditerranée*, 83 (2011): 297-307; Marcella Aglietti, *L'istituto consolare tra Sette e Ottocento. Funzioni istituzionali, profilo giuridico e percorsi professionali nella Toscana granducale* (Pise: Edizioni ETS, 2012); Marcella Aglietti, "Contrôle et sécurité des villes côtières: les synergies institutionnelles entre pouvoirs locaux et consulats (XVIII^e-XIX^e siècles)," in *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI^e-XXI^e siècles)* Anne Brogini et María Ghazali (dir.), (Paris: Bouchène, 2015), 277-88.

21. Olivier Lopez, "S'établir et travailler chez l'autre. Les hommes de la Compagnie royale d'Afrique au XVIII^e siècle," thèse de doctorat d'histoire, (Aix-Marseille Université, 2016), 38-40.

22. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 42, 2 août 1592.

23. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 60, 10 mai 1594.

24. Sadok Boubaker, "Les Tabarkins: une communauté de frontières," in *Les sociétés de frontière de la Méditerranée à l'Atlantique (XVI^e-XVII^e siècles)* Michel Bertrand et Natividad Planas (dir.), (Madrid: Casa de Velázquez, 2011), 231-42.

25. Lopez, *S'établir et travailler*, 39.

26. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 30, 24 janvier 1594 et 57, 7 novembre 1593.

siècle, par le biais de Livournais qui développent le grand commerce entre les communautés juives de Tunis et Livourne.²⁷ Tunis est en effet le premier lieu où s'établissent les Livournais: en 1686, 49 chefs de famille y vivent, soit environ 300 âmes.²⁸ Organisés en communauté distincte des juifs tunisiens,²⁹ les juifs livournais, font d'abord office d'intermédiaires de rachat au premier XVII^{ème} siècle – activité liée toujours au commerce des biens – avant de s'illustrer plus complètement dans le trafic des denrées dans la seconde moitié du siècle, exportant de Tunis de la cire, de l'huile, des peaux, de la laine et du corail, et y important des produits finis, des épices du Levant, des soieries, du papier, de l'argent et de l'or.³⁰

Les actes faisant état du commerce de marchandises sont beaucoup plus rares que ceux liés aux rachats de captifs, bien que leur étant souvent liés; un intermédiaire peut évidemment faire du commerce de marchandises, comme un marchand peut à tout moment investir dans le rachat. Entre 1582 et 1600, on dénombre seulement 43 actes de commerce de biens, soit une moyenne de deux voyages par an entre Tunis et certains ports de la rive nord. Les marchandises échangées à Tunis sont caractéristiques des régences barbaresques (cuirs, laines, cire, corail, huile d'olive, blé chevaux arabes). Comme pour les captifs et les intermédiaires, les marchands présents à Tunis ou trafiquant en liaison avec la régence sont tous originaires de la péninsule italienne (Livourne, Gènes, Naples), du monde insulaire (Siciliens, Sardes et Corses) et du littoral provençal, avec naturellement une forte spécificité marseillaise, et une présence sporadique de ports secondaires (Toulon, Six-Fours, Nice, Saint-Tropez, Cannes, Villefranche).

Le commerce lie aussi aisément des chrétiens entre eux que des chrétiens avec des musulmans et des renégats. En 1590, une affaire commerciale associe trois marchands provençaux à un musulman de Tunis: Anthoron Ferrat, de La Ciotat, nolis son navire aux marchands Jean-Claude Amiel de Marseille et

27. Boubaker, *La Régence de Tunis*; Paul Sebag, *Histoire des juifs de Tunisie des origines à nos jours* (Paris: L'Harmattan, 1991).

28. Minna Rozen, "Les marchands juifs livournais à Tunis et le commerce avec Marseille à la fin du XVII^e siècle," in *On the History of the Jews in the Diaspora*. Daniel Carpi et Schlomo Simonsohn (dir.), (Tel-Aviv: Publication of the Diaspora Research Institute, 1985), 90-3.

29. Sami Bargaoui, "Européens et autochtonie dans la Régence ottomane de Tunis. Réflexions sur l'historiographie tunisienne," in *Les musulmans*, Dakhliat et Kaiser (dir.), 577.

30. Richard Ayoun, "Les négociants juifs d'Afrique du Nord et la mer à l'époque moderne," *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 87, 326-327 (2000): 109-35; Anne Brogini et Arnaud Bartolomei, "De la réglementation aux pratiques marchandes. L'enregistrement des actes dans les Chancelleries consulaires françaises (XVII^e-XIX^e siècles)," in *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XIX^e siècles)* Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet, Jörg Ulberg (dir.), (Madrid: Collections de la Casa de Velázquez, 2017), à paraître.

Sidi Haj Bossalep Lasfori, pour effectuer un trajet de Tunis à Alexandrie; le patron du bateau investit également 375 écus d'or dans l'affaire, avec un autre commanditaire natif de Brignoles, Jehan Berragay.³¹ Le voyage se conclut bien, puisque le navire est de retour avec les marchandises et que la somme investie est remboursée un an plus tard, le 14 mai 1591. À la même époque, deux marchands de Palerme n'hésitent pas à traiter avec un renégat corse, Regep Corso, pour du commerce de vin.³² En 1594 encore, un Sicilien de Trapani reconnaît devoir de l'argent à un musulman de Tunis qui lui a prêté la somme nécessaire à l'achat d'une cargaison de corail.³³ Bien entendu, les prises de course donnent lieu à des investissements commerciaux: en 1595, des marchands de Provence rachètent un navire vénitien avec sa cargaison d'huile au corsaire Mami pacha qui vient de l'arraisonner. Il est à supposer que le navire servira ensuite à des trajets maritimes au service des marchands provençaux.³⁴

Les renégats

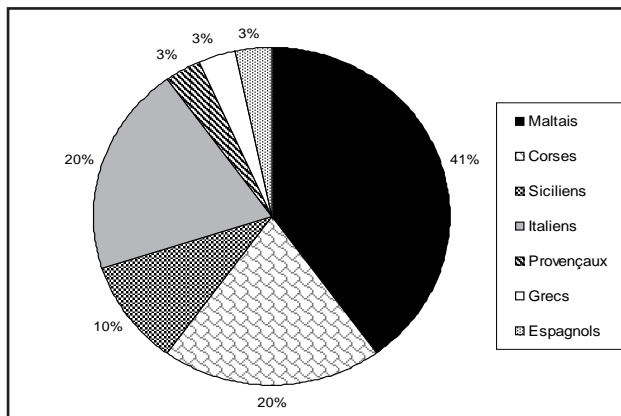


Fig. 4: Origine des renégats traitant devant la chancellerie française (en nombre d'actes).

S'il est bien une catégorie d'individus qui illustre les mobilités et les interactions méditerranéennes, ce sont assurément les renégats. Définie par les sociologues comme un déplacement dans l'espace qui implique un changement social,³⁵ la mobilité est bien le propre du parcours individuel des apostats au sein des Régences barbaresques de l'époque moderne, et particulièrement dans celle de Tunis. La mobilité des renégats est double en effet: spatiale et économique d'abord, par leur capture et leur déplacement forcé en terre d'Islam, puis leur investissement régulier dans les activités maritimes et le

31. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 25, 1^{er} octobre 1590.

32. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 22, 21 juin 1590.

33. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 63, 24 août 1594.

34. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 74, 1594 (sans date).

35. Vincent Kauffman, *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology* (Hardcover: Ashgate Publishing Limited, 2002).

commerce de l'homme au Ponant; sociale ensuite, par leur insertion et leur progression au sein de la vie politique du port où ils se sont établis (agrégation aux élites urbaines, investissement politique, reconnaissance sociale).

Les renégats sont nombreux dans les actes de rachats et de commerce de marchandises, représentant 12% des intermédiaires, c'est-à-dire plus encore que les "Maures" (24 mentions d'apostats contre 23 mentions pour les musulmans tunisois). Ils sont dans une très large majorité des insulaires, ce qui n'a rien d'étonnant puisque les insulaires sont également les plus nombreux acteurs du commerce tunisois et surtout les plus nombreux captifs.

En revanche, les Maltais, pourtant encore peu présents dans le trafic économique et dans le rachat d'esclaves à cette époque, sont ceux qui se présentent le plus souvent devant le consulat de France (41% des actes). Deux raisons expliquent ce pourcentage élevé d'actes attestant de l'activité de renégats maltais. D'abord, les réseaux de rachat à Tunis ne sont pas encore aussi structurés à la fin du XVI^{ème} siècle qu'ils le seront au siècle suivant, ni ne mobilisent beaucoup d'intermédiaires maltais comme c'est le cas au premier XVII^{ème} siècle, ce qui peut favoriser les apostasies chez les esclaves, dans l'espoir de recouvrer sa liberté. Mais surtout, le nombre d'actes est faussé par l'activité importante d'un renégat maltais, Mohamed Malti, qui s'investit dans le rachat de nombreux captifs durant les années 1590. En 1593 et 1594, il rachète seul ou contribue racheter six esclaves italiens de Lombardie, Naples et Sicile.³⁶ En 1595, son investissement dans le rachat et sa fortune lui permettent d'utiliser des associés, dont deux mandataires chrétiens qui sont à son service et se chargent, au nom de leur mandant du rachat, du rachat de six nouveaux esclaves italiens, dont un noble sicilien d'une valeur de 1 280 écus d'or d'Espagne.³⁷ Signalons que l'un de ces deux mandataires n'est autre que le Napolitain Silvano Gauderisi, qui, à partir des premières années du XVII^{ème} siècle, est désormais suffisamment intégré aux réseaux marchands pour travailler à son propre compte, s'établir officiellement dans la cité de La Valette de Malte et, par les liens commerciaux étroits qu'il conserve avec Tunis, devenir l'un des principaux intermédiaires maltais du trafic des esclaves, travaillant souvent au service des Hospitaliers entre 1602 et 1610.³⁸

En ce qui concerne les autres insulaires, les Corses sont incontestablement les plus nombreux à s'investir dans l'économie de la rançon (20% des actes). Six renégats apparaissent régulièrement dans les archives consulaires en tant

36. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 54-5, 16 octobre 1593; 64, 15 août et 15 octobre 1594.

37. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 75-7, 27 novembre, 30 novembre, 5 décembre 1595.

38. Anne Brogini, *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)* BEFAR, 325 (Rome: BEFAR, 2006), 366, 382, 391-92, 639.

qu'intermédiaires ou propriétaires d'esclaves: Mami Corso, Mamet pacha, Morat Corso, Regep Corso, Jossuf Corso et Caït Rozoano. Tous ou presque favorisent le rachat d'individus natifs de leur île d'origine. En 1589, Mami aide un époux corse à racheter la liberté de sa femme, Maria Fiora, captive du pacha de Tunis;³⁹ en 1590, Caït Rozoano avance 105 écus d'or à un insulaire, vraisemblablement pour son rachat.⁴⁰ Quant à Regep Corso, qui pratique du commerce avec des marchands chrétiens depuis 1590, est apparemment suffisamment riche pour posséder de nombreux esclaves; on observe que lors des rachats de ses propres captifs, il traite presque exclusivement avec des intermédiaires corses.⁴¹ Le même comportement s'observe en 1597 chez Josuff Corso, propriétaire d'esclaves, qui accepte de l'intermédiaire corse Santino, le rachat de son captif Orso Antone, natif de la même île.⁴² Du reste, un véritable maillage de relations économiques corses paraît fonctionner à la fin du XVI^{ème} siècle entre Tunis, l'île et Marseille, port où des marchands français s'associent à des familles corses qui y sont établies (et qui peuvent ou non compter des renégats), comme celle de Gasparo Corso, tissant ainsi un réseau commercial et interrelationnel de cabotage, de trafic de l'homme et d'informations en Méditerranée occidentale.⁴³

Pour les Siciliens et Italiens, quelques noms de renégats, dont les patronymes révèlent l'origine géographique quand les actes ne précisent pas officiellement leur apostasie, reviennent régulièrement, tels que ceux de Rozoan Ben Abdallah (né Battista Romagnolla en Sicile), Mustafa Neapolitano, Osta Morat Genovese, Morat Oldach de Calabre, Josuppo des Pouilles, Chaban ben Abdallah ou Hassan Oldach de Toscane. En cette fin du XVI^{ème} siècle, les conversions à l'Islam ne semblent ni rares, ni difficiles, comme en atteste la plainte déposée en 1592 par le marchand français César Florentin, dénonçant l'apostasie de plusieurs de ses membres d'équipage (deux matelots officiellement reniés et trois autres qui ont quitté le navire pour se placer au service des "Maures et Turcs," et sans doute se convertir dans la foulée). Le marchand marseillais déplore ainsi ne pas pouvoir partir avec son bateau, faute d'hommes d'équipage en nombre suffisant.⁴⁴

39. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 17, 5 juin 1589.

40. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 27, 3 décembre 1590.

41. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 72, 25 juin 1596; 79, 3 mars et 6 avril 1596.

42. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 86, 15 avril 1597.

43. Wolfgang Kaiser, "Zones de transit. Lieux, temps, modalités du rachat des captifs en Méditerranée," in *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe*, Tome II: *Passages et contacts en Méditerranée*, Dakhlija et Kaiser (dir.), (Paris: Albin Michel, 2013), 265-267.

44. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 40, 17 juillet 1592.

La rentabilité de l'activité corsaire et sa dimension mercantile ne sont plus à prouver, et il est incontestable que la course barbaresque attire à cette époque tous gens de mer chrétiens mal rémunérés et sans espoir d'ascension sociale, ainsi que tout particulier désireux de tenter la fortune.⁴⁵ Ces "Turcs," comme les archives les désignent, intrinsèquement liés à l'activité corsaire, constituent selon Sadok Boubaker une "catégorie cohérente dont le rôle politique et économique, est prééminent à Tunis, en particulier de 1600 à 1640."⁴⁶ Le fait s'observe déjà à la fin du XVI^{ème} siècle; les renégats présents dans les actes consulaires sont incontestablement riches, et jouissent souvent d'une position sociale élevée, occupant des postes militaires ou maritimes. Dans la Régence de Tunis, le pouvoir appartient à l'origine à trois ou quatre mille Turcs janissaires arrivés en 1574 avec la conquête ottomane du territoire, dont le nombre ne cesse d'augmenter par la suite, les janissaires intégrant, sur la base du volontariat, des chrétiens convertis et des *Kulughlis*, ces "métis" nés de père turc et de mère "maure," de condition inférieure et moins estimés que les renégats.⁴⁷

Les renégats bénéficient donc à Tunis de belles perspectives de carrière et de fortune, qui viennent ajouter à leur mobilité géographique une mobilité économique et sociale généralement réussie. Le Maltais Morat Malti, les Corses Regep et Morat Corso, les Calabrais Mami et Morat Oldach et le Toscan Hassan Oldach sont tous désignés explicitement comme étant "janissaires" ou "oldach," c'est-à-dire *oçak*, terme désignant le corps d'armée des janissaires.⁴⁸ Morat Corso a même le titre d'"odabassi" (*odabaşı*, qui désigne le chef de chambrée), grade spécifique au sein de l'*oçak*, qui atteste de manière certaine le rôle militaire du renégat corse,⁴⁹ expliquant sa fortune et son importance sociale à Tunis. Quant au renégat génois Morat Genovese, il est "caïd," ce qui correspond à chef de communauté, un administrateur de la Régence et témoigne de ce que lui-aussi est une personnalité en vue à Tunis.⁵⁰ D'autres renégats enfin sont désignés comme *raïs* (capitaines de navire, corsaires), à l'exemple du Provençal Giaffer Raïs de Six-Fours, du Génois Giaffer Raïs et de Mustafa Raïs, dont l'acte indique qu'il est renié sans préciser d'où il est originaire.⁵¹

45. Je renvoie aux travaux précédemment cités de Panzac, *Les corsaires*; Merouche, *La course*; Kaiser (dir.), *Le commerce*; Fontenay, *La Méditerranée*.

46. Boubaker, "Négoce," 36.

47. Sami Bargaoui, "Des Turcs aux Hanafiyya. La construction d'une catégorie "métisse" à Tunis aux XVII^e et XVIII^e siècles," *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 1 (2005): 211-12.

48. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 65, 15 novembre 1594 (Hassan Oldach); 85, 7 novembre 1595 (Morat Oldach); 85, 31 décembre 1596 (Morat Malti); 85, 14 février 1597 (Mami Calabrese); 102, 9 octobre 1599 (Morat Corso).

49. André Raymond, *Artisans et commerçants au Caire au XVIII^e siècle*, vol. II (Damas: Institut français de Damas, 1974), 192.

50. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 101, 21 juillet 1599.

51. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 37, 13 avril 1592 (Giaffer Genovese); 68, 28 février (Giaffer Raïs) et 1^{er} mars 1595 (Mustafa Raïs).

L'adhésion à l'Islam et la réussite sociale outre-mer n'occultent pas, chez certains renégats, les liens affectifs qui les unissent à leur vie antérieure et à leurs proches demeurés chrétiens. Émouvante est la force de ces liens, qui peut se lire dans le choix d'un nom qui rappelle l'origine européenne et qui s'exprime dans certaines décisions que prennent les renégats. Ainsi, en 1583, le Sicilien Battista Romagnolla, devenu Memi Raïs, se soucie de l'avenir de sa progéniture et négocie la promesse de mariage de sa fille, Agata Romagnolla de Palerme, avec l'un de ses esclaves siciliens, nommé Baptiste Pisano.⁵² En 1594, le renégat Morat Corso, natif du Sartenais (région de l'Alta Rocca), semble avoir suffisamment de contacts réguliers avec son frère Guglielmo, pour organiser avec lui le rachat d'un esclave corse, captif d'un raïs de Tunis, utilisant ainsi son frère comme mandataire.⁵³ Enfin, en 1595, le jeune renégat Battista Pisano de Syracuse, devenu Memi Siracusano, apprenant le décès de son père, se présente au consulat pour renoncer officiellement à sa succession en faveur de son frère plus jeune, Giuseppe, demeuré chrétien et en Sicile.⁵⁴

Peuplé d'agents du commerce de l'homme ou de celui des marchandises, de captifs, de passeurs, tous caractérisés par la circulation individuelle, qu'elle soit volontaire ou forcée, le port de Tunis à la fin du XVI^{ème} siècle permet ainsi de saisir les mobilités méditerranéennes et les maillages relationnels des individus agissant au sein d'un espace de l'"entre-deux."⁵⁵ La zone de l'intersection entre les représentants des deux rives est considérée par l'historiographie récente, non plus comme une marge culturelle ou économique, mais bien comme un monde en soi, possédant une force capable d'exercer une influence sur les sociétés génératrices de l'entre-deux.⁵⁶ Au sein de cet espace de contacts, le littoral de la Régence, et tout particulièrement le port de Tunis, témoignent bien de mixités culturelles et, localement, de réussites sociales remarquables, particulièrement incarnées par les renégats, symbole à la fois des mobilités méditerranéennes et des inévitables ambivalences identitaires qui caractérisent l'hybridité des milieux transitionnels.

52. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 7, 25 mai 1583.

53. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 63, 4 août 1594.

54. Grandchamp, *La France en Tunisie*, I, 73, 25 août 1595.

55. Bernard Heyberger et Chantal Verdeil (dir.), *Hommes de l'entre-deux. Parcours individuels et portraits de groupes sur la frontière de la Méditerranée (XVI^e-XX^e siècle)* (Paris: Les Indes savantes, 2009).

56. Jocelyne Dakhliya, "Une archéologie du même et de l'autre: Thomas-Osman d'Arcos dans la Méditerranée du XVII^e siècle," in Dakhliya et Kaiser (dir.), *Les musulmans*, 61-63.

Bibliographie

- Aglietti, Marcella. "Le gouvernement des informations. L'évolution du rapport entre État et institution consulaire au milieu du XVIII^e siècle." *Cahiers de la Méditerranée* 83 (2011): 297-307.
- _____. *L'istituto consolare tra Sette e Ottocento. Funzioni istituzionali, profilo giuridico e percorsi professionali nella Toscana granducale*. Pise: Edizioni ETS, 2012.
- _____. "Contrôle et sécurité des villes côtières: les synergies institutionnelles entre pouvoirs locaux et consulats (XVIII^e-XIX^e siècles)." In *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI^e-XXI^e siècles)*. Anne Brogini et María Ghazali (dir.), 277-88. Paris: Bouchène, 2015.
- Aymard, Maurice. *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle*. Paris: SEVPEN, 1966.
- Ayoum, Richard. "Les négociants juifs d'Afrique du Nord et la mer à l'époque moderne." *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 87, 326-327 (2000): 109-35.
- Bargaoui, Sami. "Des Turcs aux Hanafiyya. La construction d'une catégorie "métisse" à Tunis aux XVII^e et XVIII^e siècles." *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 1 (2005): 209-28.
- _____. "Européens et autochtonie dans la Régence ottomane de Tunis. Réflexions sur l'historiographie tunisienne." In *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe*, Tome II : *Passages et contacts en Méditerranée*, Jocelyne Dakhlija et Wolfgang Kaiser (dir.), 565-83. Paris: Albin Michel, 2013.
- Boubaker, Sadok. *La Régence de Tunis au XVII^e siècle: ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*. Zaghuan: Centre d'Études et de Recherches Ottomanes et Morisco-Andalouses, 1987.
- _____. "Négoce et enrichissement individuel à Tunis du XVII^e au début du XIX^e siècle." *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 50-4 (2003/4): 29-62.
- Bresc, Henri. *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile (1300-1450)*. Rome: BEFAR, 1986.
- Brogini, Anne. "Malte et la Méditerranée aux XVI^e et XVII^e siècles. Développement de la consommation et essor des échanges." *Cahiers du CERES*, 129 (2005): 199-216.
- _____. *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)*. BEFAR, 325. Rome, BEFAR, 2006.
- _____. "Des échanges contraints aux échanges assumés. Malte et la Régence de Tunis dans la première modernité." *Cahiers de la Méditerranée*, 84 (2012): 33-47
- Brogini, Anne, Arnaud Bartolomei. "De la réglementation aux pratiques marchandes. L'enregistrement des actes dans les Chancelleries consulaires françaises (XVII^e-XIX^e siècles)." In *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XIX^e siècles)*. Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet, Jörg Ulberg (dir.), Madrid: Collections de la Casa de Velázquez, 2017, (à paraître).
- Dakhlija, Jocelyne, Wolfgang Kaiser. "Introduction. Une Méditerranée entre deux mondes, ou des mondes continus." In *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe*, Tome II: *Passages et contacts en Méditerranée*, Jocelyne Dakhlija et Wolfgang Kaiser (dir.), 7-31. Paris: Albin Michel, 2013.
- Dakhlija, Jocelyne. "Une archéologie du même et de l'autre: Thomas-Osman d'Arcos dans la Méditerranée du XVII^e siècle." In *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe*, Tome II: *Passages et contacts en Méditerranée*, Jocelyne Dakhlija et Wolfgang Kaiser (dir.), 61-163. Paris: Albin Michel, 2013.
- Fontenay, Michel. *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie, XVI^e-XIX^e siècles*. Paris: Classiques Garnier, 2010.

- Grandchamp, Pierre. *La France en Tunisie au XVII^e siècle*, vol. I. Tunis: Société anonyme de l'imprimerie rapide, 1920.
- Heyberger, Bernard, Chantal Verdeil. (dir.), *Hommes de l'entre-deux. Parcours individuels et portraits de groupes sur la frontière de la Méditerranée (XVI^e-XX^e siècle)*. Paris: Les Indes savantes, 2009.
- Greene, Molly. *Catholic pirates and Greek merchants. A Maritime History of the Mediterranean* (Princeton: Princeton University Press, 2010).
- Grenet, Mathieu. "La fabrique communautaire: les Grecs à Venise, Livourne et Marseille (1770-1830)." Thèse de doctorat d'histoire, Institut Universitaire Européen, Florence, 2010.
- Ilbert, Robert. "Qui est grec? La nationalité comme enjeu en Egypte (1830-1930) ?." *Relations Internationales*, 54 (1988): 139-60
- Kaiser, Wolfgang. "Négocier la liberté. Missions françaises pour l'échange et le rachat de captifs au Maghreb (XVII^e siècle)." In *La mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne : procédure de contrôle et documents d'identification*, Claudia Moatti (dir.), 501-28. Rome: l'École française de Rome, 2004.
- _____. "L'économie de la rançon dans la Méditerranée occidentale (XVI^e-XVII^e siècles)." *Hypothèses*, 1 (2006): 359-68.
- _____. (dir.), *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des captifs en Méditerranée, xv^e-xvii^e siècles*. Rome: l'École française de Rome, 2008.
- _____. "Asymétries méditerranéennes. Présence et circulation de marchands entre Alger, Tunis et Marseille." In *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe, Tome II: Passages et contacts en Méditerranée*, Jocelyne Dakhlia et Wolfgang Kaiser (dir.), 251-72. Paris: Albin Michel, 2013.
- _____. "Zones de transit. Lieux, temps, modalités du rachat des captifs en Méditerranée." In *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe, Tome II: Passages et contacts en Méditerranée*, Jocelyne Dakhlia et Wolfgang Kaiser (dir.), 251-72. Paris: Albin Michel, 2013.
- Kauffman, Vincent. *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology*. Hardcover: Ashgate Publishing Limited, 2002.
- Lopez, Olivier. "S'établir et travailler chez l'autre. Les hommes de la Compagnie royale d'Afrique au XVIII^e siècle." Thèse de doctorat d'histoire, Aix-Marseille Université, 2016.
- Merouche, Lemnouar. *La course, mythes et réalités. Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane*. Paris: Bouchène, 2007.
- Mifsud, Alfredo. "L'approvigionamento e l'Università di Malta nelle passate dominazioni." *Archivum Melitense*, III (1918): 163-212.
- Panzac, Daniel. *Les corsaires barbaresques: la fin d'une épopée, 1800-1820*. Paris: CNRS Éditions, 1999.
- Rozen, Minna. "Les marchands juifs livournais à Tunis et le commerce avec Marseille à la fin du XVII^e siècle." In *On the History of the Jews in the Diaspora*, Daniel Carpi et Schlomo Simonsohn (dir.), 87-129. Tel-Aviv: Publication of the Diaspora Research Institute, 1985.
- Sebag, Paul. *Histoire des juifs de Tunisie des origines à nos jours*. Paris: L'Harmattan, 1991.
- Ulbert, Jörg. "Introduction. La fonction consulaire à l'époque moderne: définition, état des connaissances et perspectives de recherche." In *La fonction consulaire à l'époque moderne. L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1800)*, Jörg Ulbert et Gérard Le Bouëdec (dir.), 8-20. Rennes: PUR, 2006.

Volpini, Paola. "La trattatistica sulla figura del console nella prima età moderna. Spunti di ricerca." In *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea*, Marcella Aglietti, Manuel Herrero Sánchez y Francisco Zamora Rodríguez (coords), 35-45. Madrid: Ediciones Doce Calles, 2013.

ملخص: مرصد لمتابعة حركات التنقل في البحر الأبيض المتوسط: تونس في نهاية القرن السادس عشر (1600-1582)

كانت تونس عاصمة لآخر ولاية في بلاد بربريا، تأسست عام 1574 في شمال إفريقيا من قبل القرصان علج علي. وكان مرسى نشيطا بالفعل عند أواخر القرن السادس عشر، ويقع في فضاء انتقالي وعالمي ربط بين شواطئ البحر الأبيض المتوسط الغربية. وعاش هناك أشخاص ينتمون إلى مناطق جغرافية وديانات مختلفة، فكانت حركات تنقلهم إما إجبارية في وضعية الأسرى، أو طوعية باعتبارهم وسطاء لتسريح الأسرى أو من التجار المرتدين. ويساعد مفهوم المرتدين أكثر من غيره على توضيح مفهوم "الحركية" الذي حدده علماء الاجتماع على أنه حركة مزدوجة ذات أبعاد جغرافية واجتماعية.

الكلمات المفتاحية: تونس، الحركية، التجارة، التجار، الأسرى، الوسطاء، المرتدون.

Résumé: Un observatoire des mobilités en Méditerranée: Tunis à la fin du XVI^{ème} siècle (1582-1600)

Capitale de la dernière régence barbaresque fondée en 1574 en Afrique du Nord par le corsaire Euldj Ali, Tunis est un port déjà actif à la fin du XVI^{ème} siècle au sein de cet espace transitionnel et cosmopolite qui relie les deux rives de la Méditerranée occidentale. S'y côtoient des individus d'origine géographique et de religion diverses, dont les mobilités peuvent être contraintes (captifs) ou volontaires (intermédiaires de rachat, marchands, renégats). Certains de ces acteurs, comme les renégats, illustrent d'ailleurs, plus encore que tous les autres, le concept même de "mobilité," défini par les sociologues comme un déplacement d'une double nature, géographique et sociale à la fois.

Mots clés: Tunis, mobilités, commerce, marchands, captifs, intermédiaires, renégats.

Abstract: An Observatory of Mobilities in the Mediterranean: Tunis at the end of the XVIth Century (1582-1600)

Tunis was the capital of the last Barbary Regency, founded in 1574 in North Africa by the corsair Euldj Ali. It was already a busy port in the late XVIth century, located in the transitional and cosmopolitan space that connected the two shores of the western Mediterranean. Different people origins with a different religion were living there and their mobility were or forced (captives) or voluntary (captive's redemption intermediaries, merchants and renegades). And more than any other, the renegades illustrated the concept of "mobility," defined by sociologists as a double movement, geographical and social.

Keywords: Tunis, Mobilities, Trade, Merchants, Captives, Middlemen, Renegades.

Resumen: Un observatorio de las movilidades en el Mediterráneo: Túnez a finales del siglo XVI (1582-1600)

Túnez fue la capital de la última Regencia de Barbary, fundada en 1574 en el norte de África por el corsario Euldj Ali. Ya era un puerto concurrido a fines del siglo XVI, ubicado en el espacio transicional y cosmopolita que conectaba las dos orillas del Mediterráneo occidental. Diferentes orígenes de personas con una religión diferente vivían allí y su movilidad era forzada (cautivos) o voluntaria (intermediarios de redención de cautivos, mercaderes y renegados). Y más que cualquier otro, los renegados ilustraron el concepto de “movilidad,” definido por los sociólogos como un doble movimiento, geográfico y social.

Palabras clave: Túnez, movilidades, comercio, comerciantes, cautivos, intermediarios, renegados.