

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

I Lafon – 979-10-231-1448-5



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 17 • 2013/1

**Course, piraterie
et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**



Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-921-9

PDF complet – 979-10-231-1437-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1438-6

I Présentation – 979-10-231-1439-3

I Graziani – 979-10-231-1440-9

I Brogini – 979-10-231-1441-6

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3

I Hrodej – 979-10-231-1443-0

I Xambo – 979-10-231-1444-7

I Péret – 979-10-231-1445-4

I Aumont – 979-10-231-1446-1

I Corre – 979-10-231-1447-8

I Lafon – 979-10-231-1448-5

I Frécon – 979-10-231-1449-2

I Guiziou & Frontier – 979-10-231-1450-8

I Raflik – 979-10-231-1451-5

I Bellais – 979-10-231-1452-2

II Présentation. Le Mao & Figeac – 979-10-231-1453-9

II Grenet – 979-10-231-1454-6

II Bartolomei – 979-10-231-1455-3

II Zaugg – 979-10-231-1456-0

II Demont – 979-10-231-1457-7

II Gardey – 979-10-231-1458-4

II Martinetti – 979-10-231-1459-1

Varia – 979-10-231-1460-7

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	7
---------------------------	---

I. DOSSIER

COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV^e-XXI^e SIÈCLE)

Course, piraterie et économies littorales (xv ^e -xxi ^e siècle) Gilbert Buti et Philippe Hroděj	11
« <i>Come in caza sua...</i> » : L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi ^e -xvii ^e siècles Antoine-Marie Graziani	23
À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii ^e siècle Anne Brogini	37
Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720 Roberto Barazzutti	55
Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations Philippe Hroděj	79
La course barbaresque au cœur des échanges et conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682 Jean-Baptiste Xambo	99
De l'armateur à la fripière : Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii ^e siècle Jacques Péret	121
La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815) Michel Aumont	139
La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance Olivier Corre	161

Deux modèles économiques de la course française dans l'Espagne occupée : Almería et Málaga (1810-1812) Jean-Marc Lafon	181
La piraterie sud-est asiatique des années 2000 : une rentabilité à géométrie variable Éric Frécon	199
Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développements François Guiziou et Florian Fontrier	215
De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden Jenny Raflík	233
Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une <i>pax sinica</i> ? Renaud Bellais	249

4

II

LES COLONIES MARCHANDES DANS LES PORTS EUROPÉENS À L'ÉPOQUE MODERNE

Les colonies marchandes étrangères dans les ports européens (c. 1680-c. 1780) Caroline Le Mao et Michel Figeac	269
Institution de la coexistence et pratiques de la différence : le <i>Fondaco dei Turchi</i> de Venise (xvi ^e -xviii ^e siècle) Mathieu Grenet	273
La naturalisation des marchands étrangers à Cadix au xviii ^e siècle Arnaud Bartolomei	303
Entre diplomatie et pratiques judiciaires : La condition des étrangers sous l'Ancien Régime napolitain Roberto Zaugg	321
Cosmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin xvii ^e -début xviii ^e siècle) Vincent Demont	335
Les colonies marchandes étrangères à Bordeaux au xviii ^e siècle Philippe Gardey	349
Les négociants étrangers de La Rochelle au xviii ^e siècle Brice Martinetti	375

III
VARIA

- Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux :
l'exemple de la maison Gaston Monier (1889-1920)
Bernard Cassagne397

IV
COMPTES RENDUS

- Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p..... 429
- Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 2, *Fidélités, racines et mémoires*, préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.431
- Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, *De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VII^e-XV^e siècle*, 798 p..... 433
- Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, 404 p. 436
- Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p. 438
- Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p.441
- Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, 338 p. 443
- Gregory Stevens Cox, *The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era*, Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl. 446
- L. M. Cullen, *Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988*, Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p. 448
- Amaia Bilbao Acedos, *The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.451
- William Coxe, *Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)*, rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p..... 453
- Morgan Le Dez, *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p. 453
- Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p..... 456

I. DOSSIER

**Course, piraterie et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**

DEUX MODÈLES ÉCONOMIQUES DE LA COURSE FRANÇAISE
DANS L'ESPAGNE OCCUPÉE : ALMERÍA ET MÁLAGA
(1810-1812)

Jean-Marc Lafon
Docteur en histoire, ingénieur d'études à l'ANR-ICEM

En octobre 1810, Soult, général en chef de l'armée du Midi et vice-roi de fait d'Andalousie, vanta les excellents résultats obtenus par les corsaires français à Málaga, et il demanda l'envoi de 400 marins dans cette ville, ainsi qu'à Almería, pour soutenir leurs efforts¹. De fait, ces deux ports, éloignés d'environ 180 km, furent les seuls de l'Andalousie méditerranéenne à pratiquer la course ; ils totalisèrent 111 prises durant l'occupation. Un an plus tard, le ton semblait différent : « Je sais qu'il existe de très grands abus au sujet des armements en course, et j'en ai reconnu de très graves pendant mon séjour à Málaga [août/ septembre 1811]² ». Le duc de Dalmatie feignait ainsi de découvrir les réalités d'une activité dès l'origine illégale, sinon proche de la piraterie³. Et, pour un observateur autochtone lucide, le médecin patriote et libéral José Mendoza y Rico, les mesures alors prises par Soult – y compris le renouvellement complet des chefs impériaux – ne firent que renforcer l'emprise de l'occupant sur l'économie de Málaga⁴.

Ce travail prolonge et complète une étude antérieure⁵, en envisageant désormais les conséquences de la guerre de course napoléonienne sur l'économie littorale andalouse : recrutement, financement, retombées potentielles, voire insertion. J'y ai ajouté l'analyse de la situation à Málaga, beaucoup plus significative dans cette optique, même si l'opposition entre les deux ports n'est pas totale.

- 1 Archives nationales de Paris (désormais AN), 402 AP 44, rapport à Berthier du 5 octobre 1810.
- 2 Service historique de la Défense, département Marine de Vincennes (désormais SHD-DMV), FF³ 33, lettre au vice-consul d'Andalousie Canclaux du 21 octobre 1811.
- 3 Voir Ulane Bonnel, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, Paris, Nouvelles Éditions latines, 1961, p. 281-282 et 306.
- 4 José Mendoza y Rico, *Historia de Málaga durante la Revolución Santa que agita a España desde Marzo de 1808*, édition, introduction et notes de Manuel Olmedo Checa, Málaga, Real Academia de Bellas Artes de San Telmo y Academia Malagueña de Ciencias, 2003, p. 192-194.
- 5 Jean-Marc Lafon, « Entre fortune de mer et hasards terrestres : la course française à Almería (1810-1812) », dans Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Paris, Riveneuve, 2009, p. 227-245.

Il utilise le même panel de sources, quoiqu'élargi en intégrant les archives privées de Soutl, dont l'intérêt pour la course remontait à plusieurs investissements effectués au camp de Boulogne et maintenus jusqu'à la fin de l'Empire⁶. Suivent logiquement les fonds spécifiques du Service historique de la Défense (Vincennes) et les « nouvelles de mer » de la correspondance consulaire de Málaga⁷, puisque celle d'Almería n'a pas été conservée pour la période. Côté espagnol, outre le très riche journal de Mendoza y Rico déjà cité, j'ai notamment mis à profit la section *Corso y Presas* de l'*Archivo General de Marina Álvaro de Bazán*. Pour autant, il s'agit encore d'un travail en cours d'élaboration, où de nombreuses questions demeurent ouvertes, et qui nécessiterait le dépouillement complémentaire des archives provinciales et locales de Málaga ; je me suis efforcé de pallier cette lacune en recourant à plusieurs études monographiques récentes.

182

J'aborderai d'abord les « escadres » corsaires respectivement basées à Málaga et Almería entre 1810 et 1812. Quoique leur reconstitution soit complexe, très dépendante d'une documentation lacunaire, souvent elliptique et parfois contradictoire, elle permet de dégager deux modèles suffisamment distincts d'économie corsaire littorale. Almería se situerait davantage dans la tradition de la période prérévolutionnaire, tandis que Málaga constituerait une « oasis capitaliste ». Pourtant, elles partageaient le même contexte d'occupation et leurs corsaires durent donc élaborer des réponses similaires, sinon identiques. Enfin, un lexique précisera la nature des divers bâtiments mentionnés dans le texte (annexe 1).

DEUX FLOTTILLES CORSAIRES DIFFÉRENCIÉES ?

Face à l'écrasante suprématie maritime anglaise comme à la conjoncture insurrectionnelle, chaque port occupé en Espagne se devait de posséder une flottille plus ou moins nombreuse, mais surtout polyvalente. Outre la course proprement dite, ses missions englobaient l'appui tactique pour l'armée du Midi, la défense côtière, la traque de la contrebande, le transport de vivres ou de minerais stratégiques – en l'occurrence, le plomb de la Sierra de Gador, entreposé à Almería – voire l'évacuation de blessés.

6 Nicole Gotteri, *Le Maréchal Soutl*, Nice, Bernard Giovanangeli, 2000, p. 170-171.

7 Archives du ministère français des Affaires étrangères (désormais AMAE), Correspondance consulaire et commerciale (désormais CCC), Málaga, 17. Elle est interrompue entre mars 1808 et novembre 1810, moment du rétablissement du consulat, confié à Augustin Proharam, ancien secrétaire chargé de la comptabilité du consulat d'Andalousie.

Les corsaires armés à Málaga

Le **tableau 1** synthétise les données éparées dans plusieurs dossiers de Vincennes⁸, y compris quelques variantes ; il n'intègre pas 4 bâtiments délocalisés à Almería (cf. **tableau 2**). Compte tenu de fréquentes homonymies et de possibles changements de noms, comme de la gestion pour le moins minimaliste d'Auguste Perceville, commissaire des guerres faisant office de consul, entre mars et novembre 1810, environ 19 corsaires furent donc armés à Málaga. Si elle s'avère fort dommageable pour le chercheur, l'absence de lettre de marque pour la plupart n'est pas forcément significative. Le consulat de Málaga en reçut 20 – toutes limitées à six mois –, à quatre reprises : le 22 août (1316-1319) et le 31 octobre 1811 (1348-1359, sauf la n° 1354 destinée à un corsaire de Sanlúcar de Barrameda), le 13 février (1410-1417) et le 25 mai 1812 (1472, probablement non utilisée)⁹. Il semble donc évident que les premières croisières se firent en toute illégalité : les navires étaient alors qualifiés de « gardes-côtes ».

Tableau 1. Corsaires armés à Málaga

Nom/Type	Date armement	Armateur / n° de la lettre de marque	Capitaine(s)	Équipage	Tonnage	Armement
<i>Méditerranée/ Sébastiani</i> (chebec)	mars 1810	Sébastien puis S. Seriolio et J. Azareto, enfin Seriolio seul. N° 1316	Serafin Seriolio, Joseph Azereto	100	100	2 x 10 10 x 8
<i>Invincible</i> (mistic)		Jean Dienne N° 1317	Jacques Ardisson	50 (ou 36 ?)	30 (ou 20,2 ?)	2 x 8 2 x 4
<i>Almonacid</i> (chebec)		Sébastien puis S. Seriolio N° 1318	Michel Olivier, Nicolas Gallegas, J.-B. Gallegas	60 (ou 47 ?)	50 (ou 24 ?)	2 x 12 4 x 8 (ou 2 x 12, 2 x 8 et 3 caronades)
<i>Formidable</i> (felouque)		Serafin Seriolio N° 1319	Michel Primavalle	45 (ou 37 ?)	30 (ou 90 ?)	2 x 8
<i>Tigre</i> (pareille)		Serafin Seriolio	Blanc, François Jullien, Bernard Lagomarsin	-	-	-
<i>Phuton</i> (felouque)		Jean Picasso, puis Joseph Demonteaud, puis J.-B. Leclerc	Jean Dienne, Castellini, Gautier, Manuel Gomez, Louis Larose	-	-	-
<i>Napoléon</i> (pareille)		Jean Picasso	Joseph Getto, Jacques Ardisson			
<i>Téméraire</i>		J.-B. Leclerc	Barthélemy Vincent	-	-	-
<i>Sin Igual</i>		J.-B. Leclerc	Jean Elias	-	-	-
<i>Aigle</i>		Joseph Demonteaud	?	-	-	-

8 SHD-DMV, FF² 127, FF² 222, FF² 233, FF³ 43 et 43 bis.

9 SHD-DMV, FF² 127, registre d'enregistrement des lettres de marque (1803-1814), fol. 73, 74-75, 78 et 80.

Nom/Type	Date armement	Armateur / n° de la lettre de marque	Capitaine(s)	Équipage	Tonnage	Armement
<i>Dragon</i>		Bernard Fontan	B. Lagomarsin	-	-	-
<i>Almonacid</i> (pareille)		Jean Dienne N°745 ¹⁰	Louis Martel			6 pièces (12 et 8)
<i>Biribi</i>		Jean Dienne	Dominique Orsesse, Diego Sacalugna	-	-	-
<i>Fort Gibraltar</i>		Jean Dienne	Manuel Gomez	-	-	-
<i>Intrépide</i> (polacre)	27/01 1812	J. Bavastro N°1038	?	-	158	2 x 12 2 x 8 1 obusier de 6
<i>Intrépide IV</i> (pareille)	22/06 1812	J. Bavastro	Blaise Dumay, Colomb ¹¹	-	-	1 x 3

Les corsaires basés à Almería

Le tableau 2 s'avère davantage satisfaisant, car il est construit à partir de sources sérielles donc moins lacunaires : les états trimestriels ou biannuels de corsaires armés dans les ports des 6^e et 7^e arrondissements maritimes¹². Trois catégories à la fois géographiques et qualitatives apparaissent immédiatement.

Tableau 2. Corsaires basés à Almería

Nom/type	Port et date d'armement	Armateur / n° de la lettre de marque	Capitaine(s)	Équipage	Tonnage	Armement
Corsaires basés à Almería						
<i>Félix</i>	Almería (juin 1810)	Gén. Sébastiani -	Antonio Bienvenido			
<i>Général Belair</i> (felouque)	Almería (juin 1810)	Gén. Sébastiani -	Lazare Nicolini	17 h	30 tx	1 x 6 1 x 4 2 x 3
<i>Intrépide</i> (chebec)	Almería (10/03/1812)	Joseph Bavastro	J.-B. Figaro			
Corsaires venus du Grand Empire						
<i>Coureur</i>	Marseille (09/09/1811)	François Adrian N° 1314	André Boyer	68 h	-	1 x 12 5 tromblons
<i>Martinet</i> ¹³	Marseille (28/10/1811)	Ange Raibaud N° 1331	?			
<i>Pélican</i>	Gènes (juin 1810)	Jacques Laviosa N° 1236	Joseph Dodero	78 h	70 tx	4 x 9 2 x 6

10 AMAE, CCC, Málaga, 17, rapport de Proharam du 29 janvier 1811. La lettre de marque fait partie d'une série envoyée à Soutl (alors en Galice) le 27 février 1809 (SHD-DMV, FF² 127, fol. 41).

11 Vraisemblablement François Colomb (ou Coulomb), capitaine du *Prince Jérôme II*, armé à Barcelone par Joseph Pollan et la maison Huguet i Dupré (voir Enric Olivé Serret, « Pirates i comerciants. Les relacions d'un corsari francès amb comerciants catalans [1807-1811] », dans *Les Espagnols et Napoléon*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 1984, p. 421-437, loc. cit. p. 424). Il suivit probablement Bavastro en Andalousie.

12 SHD-DMV, FF² 13 et 14, FF² 37 A (incluant les prises faites à l'étranger et non liquidées à la paix).

13 SHD-DMV, FF² 37 A, État des corsaires armés dans l'arrondissement de Toulon pendant la dernière guerre, et des prises qu'ils ont faites sur l'ennemi, dont les prises ne sont pas encore définitivement liquidées.

Nom/type	Port et date d'armement	Armateur / n° de la lettre de marque	Capitaine(s)	Équipage	Tonnage	Armement
<i>Franklin</i> (mistic) F	Gênes (juillet 1811)	Barthélemy Laviosa N° 1199	Louis Lotero	60 h	64 tx	4 x 8 et 6
<i>Tigre</i> (chebec)	Gênes (juillet 1810)	Antoine Demozo N° 966	Joseph Montano	70 h	74 tx	1 x 12 4 x 9 2 x 6 2 caronades
<i>Trois Frères</i> (chebec)	Gênes (juin 1810)	Louis Antoine Alinonde N° 939	Manuel Damalli	80 h	102 tx	7 canons 1 caronade
<i>Anastasia</i> (balancelle)	Porto-Ferrajo (île d'Elbe, avril 1810)	Vincent Sisco N° 825	Jean Morgana	36 h	18 tx	1 x 8 2 x 3 2 pierriers
Corsaires venus de Málaga						
<i>Intrépide</i>	Málaga 05/06/1811	Jean Picasso	Jacques Ardisson, Joseph Azereto, Martin Pasalagna			
<i>Intrépide III</i> (felouque)	Málaga	Joseph Bavastro N° 1039	Dominique Mocera			2 x 8 1 x 6 ¹⁴
<i>Tamerlan</i>	Málaga	J.-B. Leclerc	Antoine Cors			
<i>Diablotin</i>	Málaga	J.-B Leclerc	Francisco Gallego			

Deux modèles différenciés semblent dès lors émerger. Málaga était une « pépinière de corsaires » fondée sur un effet d'entraînement, tradition établie depuis au moins 1796, quand l'Espagne constituait une base avancée pour la course française, pourtant davantage stratégique et logistique que commerciale¹⁵. Or, ce port était alors devenu « un des principaux centres de revente des bâtiments victimes de la course en Méditerranée », avec 340 prises adjudgées entre l'an IV et l'an VIII¹⁶. Reste que l'épidémie de fièvre jaune de 1803-1804, en faisant disparaître 11 000 personnes – près d'un tiers des habitants – avait durement affecté ce dynamisme.

Pour sa part, Almería profitait toujours d'une rente de situation similaire. Plusieurs corsaires célèbres firent donc leurs premières armes, puis leurs débuts dans le métier dans ces parages, à l'instar de Bavastro en 1790 et 1803-1805¹⁷. S'y ajoutait la proximité des montagnes du littoral – Sierra de Gador et Sierra Nevada –, qui arrêtaient les vents de terre et provoquait de longues bonaces propices aux captures. En revanche, le site, la base sociale et la situation isolée et très exposée d'Almería durant le conflit constituaient autant de désavantages majeurs pour y développer une activité corsaire¹⁸. Au mieux, Almería servit de base de repli face au resserrement du blocus britannique sur Málaga, où les alertes se multiplièrent à partir de la fin de 1811. Un coup presque fatal fut

14 Selon le compte d'armement inclus dans SHD-DMV, FF³ 43 bis, dossier Bavastro (n° 4).

15 Christian Hermann, « Guerre de course et alliés de la France (1792-1814). Gênes et l'Espagne », dans *Armes et alliances en Europe*, Nantes, Ouest Éditions, 1992, p. 67-109, *loc. cit.* p. 73.

16 Michel Zylberberg, *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1993, p. 477.

17 Robert Ciarlet, *Joseph Bavastro, corsaire niçois et chevalier d'Empire*, Breil-sur-Roya, Cabri, 1996, p. 68, 124 et 159-160.

18 Jean-Marc Lafon, « Entre fortune de mer et hasards terrestres... », art. cit., p. 229-232.

asséné à la flottille organisée par Bavastro quand la *Royal Navy* y effectua un raid dans la nuit du 29 avril 1812 qui, quoique chèrement payé – 15 morts et 58 ou 53 blessés –, neutralisa les batteries protégeant le port et captura deux bâtiments français, la *Méditerranée* et le *Diablotin*, ainsi qu'une de leurs dernières prises¹⁹.

Logistique et économie de la course andalouse

Almería représente donc une tentative de délocalisation de la course, de la part d'armateurs de ports provençaux (pour 14,2 %) et italiens (pour 35,7 %) asphyxiés par le blocus britanniques. Par ailleurs, l'engagement de l'Espagne dans le camp ennemi et le regain consécutif de la *Carrera de Indias* laissaient espérer des opportunités de butin accrues, fondées sur le mirage des piastres coloniales. Le cas de Málaga sera dès lors privilégié, dans la mesure où la course y était « purement » locale. Elle comporte d'ailleurs des éléments spécifiques, souvent en contradiction flagrante avec l'arrêté du 2 Prairial An XI, « véritable charte de la course française dont les 124 articles demeurèrent en rigueur jusqu'à la fin de l'Empire²⁰ ».

186

Le personnel

Les capitaines constituaient un élément crucial, garant du succès de l'expédition. Âgés généralement d'une trentaine d'années, comptant quinze à vingt années de mer et dotés d'un caractère bien trempé²¹, ils devaient impérativement être citoyens français – ou sujets du Grand Empire²². Sur le panel de 30 capitaines apparaissant dans les **tableaux 1 et 2** – pour ses 1^{re} et 3^e sections –, au moins 5 (16,6 %) étaient incontestablement Espagnols. En outre, l'orthographe probablement phonétique de deux autres patronymes (Pasalagna et Sacalugna) pouvait « camoufler » des Espagnols ou des Catalans, l'habitude d'espagnoliser les prénoms dans les documents du temps ne facilitant guère l'identification. En tout cas, ils devaient être de fervents collaborateurs, puisque deux défections – le corsaire *Persan*, armé à Rota, en rade de Cadix en septembre 1810 et la felouque défensive *Nuestra Señora del Carmen* à Málaga,

19 Carlos Posac Mon, « Incursión británica contra la base corsaria de Málaga en la primavera de 1812 », *Jábega*, 64, 1989, p. 38-48 ; Christopher David Hall, *Wellington's Navy: Sea Power and the Peninsular War (1807-1814)*, London/Mechanisburg, Chatham Publishing/Stackpole, 2004, p. 127-128.

20 Florence Le Guellaff, *Armement en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999, p. 33.

21 Patrick Crowhurst, « Experience, Skill and Luck: French Privateering Expeditions, 1792-1815 », dans David John Starkey (dir.), *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Exeter, University of Exeter Press, 1997, p. 155-170, *loc. cit.* p. 156.

22 Florence Le Guellaff, « La composition des équipages des bâtiments armés en course sous la Révolution, le Consulat et l'Empire », Comité de documentation historique de la Marine, 1998, p. 187-212, *loc. cit.* p. 189.

le mois suivant – avaient incité Soult à prohiber dorénavant le recrutement de patrons ou de marins espagnols²³. Joseph Bavastro et Serafin Seriole (ou Ceriolo) étaient tous les deux natifs de Nice²⁴, et donc désormais Français, comme au moins 13 autres capitaines – sans compter un cas douteux, Olivier/Olivieri –, soit 50 % du total. Le restant (23,3 %) provenait de la péninsule Italienne, même s'il convient de se défier de l'appellation « génois », récurrente dans les sources mais sans doute générique²⁵.

S'agissant des matelots, l'échantillon est plus réduit, limité à 3 navires. Ici encore, l'arrêté du 2 Prairial An XI n'autorisait qu'un ratio maximal de 40 % d'étrangers pour les bâtiments armés en course, alors même que les équipages corsaires étaient traditionnellement très cosmopolites²⁶. Or, les résultats étaient les suivants : 18,9 % pour le mistic *Invincible* – six Espagnols et un Portugais –, 38,2 % pour le chébec *Almonacid* – dont sept Espagnols et un Portugais, soit 38,8 % – et 48,6 % pour la felouque *Formidable* – dont seize Espagnols soit 88,8 %²⁷. On sait par ailleurs que le *Général Belair* compléta de manière occasionnelle son équipage, auquel il manquait neuf hommes, en raflant six pêcheurs sur la plage d'Almería, en août 1810²⁸.

Le financement

Ici encore, les informations s'avèrent fragmentaires, en particulier pour la période de la gestion Perceville (prises 1 à 35), y compris à Almería, où l'agent consulaire Rambaud ne faisait guère qu'avaliser les décisions des chefs militaires, comme il le soulignera par la suite à son supérieur, Augustin Proharam²⁹.

L'insertion des corsaires passait d'abord par le cautionnement – le versement d'une somme élevée servant à réparer les éventuels déprédations ou délits des corsaires. J'ai pu repérer deux hommes qui semblent avoir assumé ce rôle à Málaga. Le premier est Jacques Darget, un ancien négociant de Cadix, devenu

23 Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (désormais AGMAB), Corso y Presas, 5233, lettre de Soult à l'amiral José Justo Salcedo du 30 octobre 1810.

24 Comme le signale l'acte de baptême de Enrique Seriole, son fils, dans la paroisse *malagueña* du Sagrario, le 7 avril 1811, cité par Carlos Posac Mon, « Incursión británica contra la base corsaria de Málaga... », art. cit., p. 41.

25 On sait cependant que l'armateur Jean Picasso était natif de Gênes, où il était également domicilié, d'après une lettre de Perceville du 31 juillet 1810 (SHD-DMV, FF³ 43 bis).

26 Florence Le Guellaf, « La composition des équipages des bâtiments armés en course... », art. cit., p. 207 ; Salvatore Bono, *Les Corsaires en Méditerranée*, Paris/Rabat, Paris-Méditerranée/La Porte, coll. « Mare nostrum », 1998, p. 83-86.

27 SHD-DMV, FF³ 233.

28 SHD-DMV, FF³ 43 bis, procès-verbal de prise n° 25, attestation de l'agent consulaire Jean-Joseph Rambaud sur l'armement des trois corsaires impliqués, *Pélican*, *Anastasia* et *Général Belair*.

29 Jean-Marc Lafon, « Entre fortune de mer et hasards terrestres... », art. cit., p. 237.

résident de passage (*transeunte*) en 1793³⁰, qui cautionna au moins deux armements de Seriolò, le *Formidable* et l'*Almonacid*, avant de devenir par la suite un des principaux associés de Bavastro. Un autre résident français, Jean Noguès, fit de même pour plusieurs des armements de Bavastro, la polacre *Intrépide*, la pareille *Intrépide IV* et sans doute aussi le chébec *Intrépide* – probablement l'ancien *Almonacid* de Seriolò.

On peut néanmoins présumer que les premiers armements se firent par actions, même si cela supposait la possession préalable d'un certain capital. Jean Picasso consacra la somme considérable de 6 118 piastres à l'armement des navires *Napoléon* et *Intrépide* au printemps de 1810. Il l'avait divisé en 20 actions, s'en réservant 15,5, tandis que le négociant et banquier Bernard Fontan, également armateur du corsaire *Dragon*, en prenait 2, l'officier français retraité Haly 2 autres, un nommé Guichard 1 et l'officier polonais Caligary – probablement l'adjoint du colonel Berton, second gouverneur de Málaga³¹ – la demi-action restante ; Picasso put d'ailleurs racheter les actions de Haly et de Guichard dès le 6 octobre 1810³². Pour réaliser son unique armement, le *Napoléon* – pour la circonstance rebaptisé *Sébastiani* –, Joseph Azareto engagea 51 000 réaux en 21 actions, dont 4 furent attribuées à son compère Seriolò. Toujours dans ce même dossier, on constate que Bavastro procéda de façon identique pour armer le chébec *Intrépide* en mars 1812 à Almería : les 39 actions furent distribuées entre lui-même (19), le général Maransin, dernier gouverneur de Málaga (7), le négociant Jacques Darget (4) et le maréchal Soult (1), le(s) propriétaire(s) des 8 restantes n'étant pas mentionné(s). Notons que Soult, investissant dans la course depuis 1804, avait su y intéresser sa « clientèle militaire », le général Franceschi à Boulogne³³, Jean-Pierre Maransin et au moins un de ses aides de camp, Pierre Bertrand Louis Brun de Villeret, en Andalousie³⁴.

Il existait toutefois d'autres possibilités. Ainsi, le 22 juin 1812, peu de temps avant l'évacuation définitive de l'Andalousie, Bavastro partagea en trois

30 Michel Zylberberg, *Une si douce domination...*, *op. cit.*, p. 385.

31 José Mendoza y Rico, *Historia de Málaga...*, *op. cit.*, p. 178. Il s'agit de Piotr Kaligareg, alors sous-lieutenant du 4^e de ligne du grand-duché de Varsovie. Je remercie Cristina González Caizan pour cette information.

32 SHD-DMV, FF³ 43 bis, lettre de Perceville du 31 juillet 1810.

33 Christian Borde, « Armements et armateurs à Boulogne-sur-mer sous l'Empire », *Les Cahiers du Littoral*, 2-1, 2001, p. 255-268, *loc. cit.* p. 263.

34 Voir les *Cahiers du général Brun de Villeret*, Paris, Plon, 1953, p. 118-119, où il rapporte avoir, sur le conseil de Soult, investi l'argent de l'état-major dans 12 actions d'un corsaire armé à Málaga et y avoir gagné 6 000 francs. Plus généralement, voir Nicole Gotteri, « L'entourage militaire du maréchal Soult : essai sur la nature et le devenir d'une micro-société », dans Jacques-Olivier Boudon (dir.), *Armes, guerre et société à l'époque napoléonienne*, Paris, SPM, 2004, p. 49-67.

parts égales les 72 915 réaux nécessaires à l'armement de l'*Intrépide IV*, entre lui-même, Jacques Darget et Barthélemy Marnier³⁵.

D'éventuelles « retombées » pour l'économie littorale andalouse ?

Malgré une documentation lacunaire, une tendance semble cependant nette, illustrant l'effet d'aubaine – et d'entraînement ? – provoqué par la course. Une minorité de capitaines, les plus heureux et/ou expérimentés – Serafin Seriolò, Jean Dienne et bien sûr Joseph Bavastro – devinrent bientôt armateurs, puis pleinement propriétaires de leurs navires – prises de la 1^{re} phase de la guerre de course, s'agissant des deux premiers ?. Quelques-uns, à terme, détenaient même une petite flottille notamment alimentée par les prises et/ou certaines de leurs composantes – grément, cordages, artillerie... Seriolò se porta ainsi acquéreur des cordages d'une de ses prises, le brick *Areñon*, des deux pièces de 8, avec leurs affûts, équipant une autre, une pareille anglaise, ou des effets du chébec *Almonacid* échoué ; Bavastro fit de même pour les agrès d'une pareille anglaise échouée près de la tour de Vélez-Málaga, en février 1812³⁶. Mais leurs achats portaient aussi bien sur la cargaison (tableau 4).

Joseph Azareto incarnerait un cas intermédiaire, un capitaine d'abord armateur par moitié, puis « à plein » pour une unique croisière ; mais il acheta néanmoins une prise, la pareille *San Joaquín*, en mai 1811, pour la somme assez conséquente de 18 100 réaux. Relevait de la même catégorie Nicolas Gallegas, payant 4 100 réaux la pareille *San Vicente Ferrer* en août 1811, par le biais d'un homme de paille dénommé Verges. Une telle pratique était en fait générale, supposant de gagner la complicité de résidents français ou d'habitants, également parties prenantes dans l'achat des cargaisons : Jean-Baptiste Soulé le fut à deux reprises pour Dienne, et Madueñas une. On allait même jusqu'à stipendier des complices autochtones incapables de signer, et donc misérables, comme Manuel Muñoz ou un certain Baquero, pour des felouques de contrebande respectivement adjugées à 4 000 et 500 réaux, en mars 1812³⁷. Rappelons, à titre de comparaison, que la journée d'un brassier était payée entre 1 et 4 réaux.

D'autres s'en tenaient au métier d'armateur, tout en se procurant progressivement une flottille, comme Jean Picasso. Les enchères étaient également pour eux l'occasion d'équiper leurs navires aux moindres frais. Jean-Baptiste Leclerc obtint une pièce de 12 en fer et 40 boulets de la *Virgen de la Bella* en novembre 1811, pour 920 réaux – environ 284 francs –, alors que selon le tarif officiel fixé par Soult, il aurait dû payer autour de 2 400 francs

35 SHD-DMV, FF³ 43 bis.

36 SHD-DMV, FF³ 43 bis.

37 SHD-DMV, FF³ 43, procès-verbaux de prise 91 et 92, ainsi que 74.

– ou 1 700 sans l'affût – en s'adressant aux magasins de l'État³⁸. Cependant, certains armateurs se procurèrent des armes : 200 fusils, 9 pistolets, 7 sabres et 6 tromblons pour Seriollo en janvier 1811 pour un montant total de 21 075 réaux, 30 fusils, 20 pistolets et 25 sabres pour Bavastro quelques mois plus tard... auprès de Antonio Seré et Manuel de Sala. Or, ces deux hommes avaient été les responsables de la fabrique de fusils implantée à Málaga par les autorités insurgées entre mars et novembre 1809, dont ils réalisèrent un inventaire³⁹ : on peut donc logiquement supposer qu'ils poursuivirent leurs fonctions, cette fois au service des occupants français. Si tel était bien le cas, il est probable que les corsaires n'avaient pas d'autre choix.

190

Pour constituer le **tableau 3**, nous avons choisi de privilégier les états d'armement des deux capitaines les plus heureux de l'Andalousie méditerranéenne, Serafin Seriollo et Joseph Bavastro. Comme l'activité de Seriollo sur le littoral andalou fut beaucoup plus prolongée, de mars 1810 à décembre 1811 et celle de Bavastro concentrée entre le printemps et l'été 1812, ils me semblent offrir un éclairage certes partiel, mais significatif, sur l'économie locale de la course. Il faut néanmoins garder à l'esprit que le second opérait dans un espace beaucoup plus large, grâce notamment à ses contacts dans le monde musulman. Le 30 octobre 1811, il put ainsi se porter acquéreur à Alger de la polacre *Aimable Irène*, une prise faite par la frégate *Amélie* – de l'escadre de Toulon – durant le printemps précédent, pour 100 000 réaux, qu'il rebaptisa *Intrépide* et adapta à la course (cf. **tableau 1**). Avec 26 bâtiments capturés – dont deux rachetés par leurs patrons, ce qui camouflait sans doute une rançon –, ils représentent 44 % des prises de la gestion Proharam, et 34,2 % du total.

La réputation du premier corsaire était détestable. Le lieutenant-général Pedro de Obregón, blanchi sous le harnais – il a alors 59 ans – et commandant *josefino* de la *Costa de Málaga* depuis mars 1810⁴⁰, ne cessait de le dénoncer pour piraterie et de condamner l'impunité qu'il devait à la protection de Sébastiani et de Berton⁴¹, et la fin de sa carrière, à Tunis en 1813-1814, fut marquée de nombreuses malversations aux dépens de ses armateurs, notamment Jean-Baptiste Leclerc, alors replié à Valence⁴². En revanche, Bavastro est quasiment toujours qualifié de « chevalier » dans nos sources, en référence à la

38 SHD-DMV, FF³ 43 bis ; et FF³ 33, tarif promulgué à Séville par Soult et les généraux Ruty et Gazan, le 1^{er} avril 1811.

39 Archivo Histórico Nacional (Madrid), Estado, Junta Central, 44 A.

40 Archivo General Militar (Ségovie), I, O-345.

41 Notamment dans ses rapports au ministre *josefino* de la Marine, l'amiral Mazzaredo, des 24 mars et 21 juillet 1810, AGMAB, *Corso y Presas*, 5233.

42 Pierre Boyer, « Alger et les corsaires français, 1808-1814 », dans Jean-Louis Miège (dir.), *Navigations et migrations en Méditerranée de la Préhistoire à nos jours*, Marseille, CNRS Éditions, 1990, p. 377-390, loc. cit. p. 388.

Légion d'honneur qui lui fut concédée à la fin de 1804⁴³. Pourtant, en dépit de la célébrité du corsaire niçois, sa « carrière andalouse » (juin 1811-juillet 1812) reste méconnue : Robert Ciarlet est peu prolixe sur ce point, sauf pour relater son mariage malheureux avec une héritière locale ; quant à la biographie de Gérard Jaeger en 1998, il s'agit bien davantage d'une hagiographie fortement romancée que d'un travail historique⁴⁴.

Tableau 3. Achats et acquéreurs de navires à Málaga (novembre 1810/juillet 1812)

Acheteurs	Prises (date/prix en réaux)	Corsaires (date/prix en réaux)	
Armateurs et capitaines corsaires	Serafin Seriolo	Goélette anglaise <i>Rover</i> (janvier 1811/47 500) Goélette anglaise <i>Lively</i> (janvier 1811/25 000) ^o Pareille anglaise (juin 1811/34 500) Bateau contrebandier (novembre 1811/3 500) Soit total = 110 500	Chébec <i>Méditerranée</i> (janvier 1811/55 000) Chébec <i>Almonacid</i> (août 1811/34 500) Pareille <i>Tigre</i> (août 1811/20 100) Mistic <i>Invincible</i> + sa mouche (octobre 1811/19 400) Felouque <i>Formidable</i> (novembre 1811/15 500) Soit total = 144 500
	Jean Picasso	Pareille esp. <i>San Christo del Grao</i> (mars 1811/14 000) Pareille anglaise <i>Mercury</i> (mai 1811/11 000)	-
	Jean Dienne	-	Pareille <i>Napoléon</i> (mai 1811/51 000)
	Joseph Bavastro	Laud <i>Virgen del Naufragio</i> (avril 1812/12 000) Pareille anglaise <i>Seaborse</i> (juin 1812/7 200) Chébec anglais (juin 1812/14 850) Laud anglais <i>Fortune</i> (juin 1812/4 000) Bateau espagnol contrebandier (juillet 1812/9 400) Bateau contrebandier (juillet 1812/6 400) Soit total = 39 630	-
	Nicolas Gallegas	Pareille <i>San Vicente Ferrer</i> (août 1811/4 100)	-
	Joseph Azereto	Pareille <i>San Joaquín</i> (mai 1811/18 100)	-
	Total transactions	197 330	195 500

43 Robert Ciarlet, *Joseph Bavastro, corsaire niçois et chevalier d'Empire*, op. cit., p. 157.

44 *Ibid.*, p. 258-265 ; Gérard Jaeger, *Grandeur et misère du corsaire Joseph Bavastro (1760-1833)*, Paris, Éditions des Écrivains, 1998.

	Acheteurs	Prises (date/prix en réaux)	Corsaires (date/prix en réaux)
Résidents étrangers	Rallo	Bateau anglais <i>Fortune</i> (décembre 1810/8 000)	
	Garrass	Chébec espagnol <i>San Rafael</i> (janvier 1811/10 300)	
	William	Brick anglais <i>Santa Ana</i> (janvier 1811/30 000)	
	Kirkpatrick ⁴⁵		
	Rouzé	Mistic anglais (août 1811/12 100)	
	Greppi	Bateau (août 1811/1 000)	
	Benoît Soulé	Bateau anglais <i>Sirène</i> (mars 1812/7 000)	
	Total transactions	68 400	
Espagnols	Cristobal	Brick espagnol <i>Areñon</i> (janvier 1811/40 000)	
	Cruzet ⁴⁶	Brick anglais <i>Suzanne</i> (janvier 1811/78 000)	
	Manuel Bega (ou Vega)	Brick anglais <i>Good Intent</i> (janvier 1811/23 200)	
	Pérez	Pareille espagnole <i>Santa Marta</i> (juillet 1811/4 400)	
	Manuel Alemán	Bateau espagnol <i>San José</i> (août 1811/1 800)	
	Total transactions	147 400	

Ce tableau appelle plusieurs commentaires. Il dénote en premier lieu la tendance des corsaires à acheter leurs propres prises – pour Seriollo comme pour Bavastro –, dont ils ont pu reconnaître à l’usage les qualités nautiques, quand ils en ont les moyens, afin de préserver leur « compétitivité ». Il montre aussi que la participation à la course, directe comme indirecte, est d’abord perçue comme une source d’enrichissement. D’où la constitution d’une véritable flottille privée de corsaires par Seriollo entre janvier et novembre 1811, à la fois preuve de solides bénéfices antérieurs et espoir de les accroître, d’autant qu’il

⁴⁵ Négociant d’origine écossaise (1764-1837), installé à Málaga en 1780, consul des États-Unis depuis 1800, pionnier dans la culture et la filature du coton. C’était un collaborateur avéré, dépositaire de l’argent des prises après leur liquidation le 22 février 1812, selon José Mendoza y Rico, généralement bien informé (*Historia de Málaga, op. cit.*, p. 206). Son beau-père et associé Enrique (Henri) Grévigée, originaire de Liège, servit de munitionnaire et de fermier général à l’armée du Midi entre septembre 1811 et mars 1812 : voir Jean-Marc Lafon, *L’Andalousie et Napoléon. Contre-insurrection, collaboration et résistances dans le midi de l’Espagne [1808-1812]*, Paris, Nouveau Monde/Fondation Napoléon, 2007, p. 285-286 ; voir enfin Colin Carlin, *William Kirkpatrick of Málaga: Consul, Negotiant and Entrepreneur, and Grandfather of the Empress Eugénie*, Glasgow, Grimsay Press, 2011.

⁴⁶ Important négociant, originaire de Catalogne, très impliqué dans la *Carrera de Indias* et l’exportation des productions locales (vins fins, raisins secs, huile d’olive...) ; voir Aurora Gámez Amán, *Comercio colonial y burguesía mercantil «malagueña», 1765-1830*, Málaga, Universidad de Málaga, 1992, p. 51-54.

destine vraisemblablement les prises achetées entre-temps à la course, à la course et marchandises ou à la contrebande. À leur échelle, disposant probablement de capitaux moindres, Dienne, Picasso et les deux capitaines corsaires font de même. L'émulation est donc patente entre eux, et elle a incontestablement contribué au développement de la course. Mais l'emporter aux enchères, c'est aussi révéler, de façon symbolique, sa richesse. Serafin Seriolio et Cristobal Cruzet figurent tous deux sur une liste des dix plus importants contribuables – pour la plupart des négociants et/ou propriétaires terriens –, élaborée en juin 1811 par la municipalité de Málaga, afin d'acquitter les deux tiers d'un emprunt forcé de 300 000 réaux – soit une quote-part de 20 000 chacun⁴⁷.

Enfin, on constate un effet d'entraînement, tant chez des résidents étrangers de formation négociante, donc habitués au risque, comme William Kirkpatrick (voir la note 45) et Benoît Soulé, que chez plusieurs Espagnols, très probablement collaborateurs. On peut en voir un exemple, manifestement incompris par son « inventrice » Eva Mendoza García, une spécialiste de ce type de sources, dans les registres du notaire Juan Félix Carrión⁴⁸. À deux reprises, en mars et en mai 1812, un habitant de Málaga, Don Manuel de los Reyes, y a établi des procurations en faveur de divers résidents français : Jean-Baptiste Bergeire et Santiago (Jacques) Rouzel, habitant à Almería, ainsi que Jean-Baptiste Leclerc, armateur d'au moins 5 bâtiments corsaires à Málaga. La première fois, il s'agissait d'armer 2 corsaires, le *Urón* et le *Serrano* à Almería⁴⁹ ; la seconde, de procéder de même pour 4 bâtiments, les *Chato*, *Águila*, *Estrella* et *Diligente*, cette fois à Valence. Loin d'être un acte de patriotisme, il s'agissait bien d'un engagement personnel autant que financier au service du roi Joseph ; il est vrai que les *Afrancesados* avaient sans doute une conscience plus aigüe que les insurgés de la Nation moderne, supposant centralisation, uniformisation des lois, coutumes, etc.⁵⁰.

Passons maintenant aux cargaisons des prises. Seuls les principaux acheteurs sont généralement mentionnés dans ces états, et encore pas toujours ; par ailleurs, je n'ai pas tenu compte ici des divers « matériaux navals » déjà évoqués.

47 Pedro Luis Pérez Frías, « Afrancesados en Málaga. Oportunistas, patriotas, negociantes o simplemente supervivientes? », *Legal History Review*, 7, 2009. Je remercie l'auteur pour m'avoir aimablement communiqué son texte.

48 Eva Mendoza García, « Testimonios malagueños de la oposición al Francés », dans *Ocupació i resistència a la Guerra del Francès 1808-1814*, Barcelona, Museu d'Història de Catalunya, 2007, p. 269-278, *loc. cit.* p. 275.

49 Si le premier nom de navire suppose une nette influence voltairienne chez le commanditaire, qui serait donc un véritable *Afrancesado*, au sens idéologique du terme, le second est plus surprenant, *Serrano* (Montagnard) étant alors quasi-synonyme d'*insurgé* en Andalousie.

50 Gérard Dufour, « Le centralisme des *afrancesados* », dans Claude Dumas (dir.), *Nationalisme et littérature en Espagne et en Amérique latine au XIX^e siècle*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1982, p. 11-24.

Ce tableau n'a donc pas de réelle représentativité économique, sauf pour signaler l'importance nouvelle des gains – avec un total, même non exhaustif, de près de 200 000 réaux, soit 58,8 % du montant des marchandises ici détaillées –, alors que la disette menace depuis la fin de 1811. En revanche, on y discerne l'existence d'un réseau, assez bien structuré, de personnes intéressées à la course à divers titres – prête-noms, cautions, profiteurs, sans doute aussi actionnaires – parfois d'ailleurs cumulés, au-delà des seuls armateurs et/ou capitaines corsaires également présents.

Tableau 4. Achats et acquéreurs des cargaisons des prises (novembre 1810-juillet 1812)

	Acheteurs	Cargaisons (prix en réaux)
Corsaires	Serafin Seriolò	100 q charbon minéral (prises diverses) pour 4 000 / poivre et tabac (prise n° 80) pour 6 208 / suif et brai (prise n° 64) pour 1 228. Soit total = 11 256
	Jean Dienne	12 @ eaux-de-vie (prise n° 64) pour 768.
	Total transactions	12 054
Résidents étrangers	Jean-Baptiste Soulé	8,5 pipes eau-de-vie (prise n° 45) pour 16 660 / 19 pipes vinaigre (prise n° 41) pour 5 130 / 19 pipes vides (prises diverses) pour 888,24 / Sucre (prise n° 64) pour 55 965 / 1 372 indiennes (pareille échouée) pour un montant non indiqué. Soit total = 78 583,24
	Joseph Soulez	2 pipes eau-de-vie (prise n° 41) pour 3 920.
	Rouzé	Effets sauvés bateau échoué pour 2 150.
	Jean Noguès	280 indiennes pour 840.
	Murphy & Cie ⁵¹	Blé (prise n° 73) pour 51 000 ⁵² .
	Total transactions	136°493,24
Divers	Barera	Blé (prise n° 73) pour 76 000.
	Rubira	4 pipes eau-de-vie (prise n° 41) pour 8 040.
	Madueñas	72 indiennes (pareille échouée) pour un montant non indiqué.
	Douane	Tabac (prise n° 84) pour 8 442 / idem (prise n° 102) pour 3 089 / idem (prise n° 104) pour 4 810 / idem (prises n° 110) pour 1 181 et 3 457/ Soit total = 20 979
	Municipalité Málaga	990,5 fg blé (prise n° 54) pour 70 190,33.
Total transactions	175°209,33	

q : quintal castillan (46 kg) ; fg : fanègue (55,5 l) ; @ : arrobe (11,5 kg)

51 Riche maison de négoce, dont le fondateur, Juan Murphy (1733-1802), un Irlandais de Waterford, devint propriétaire terrien à Casabermeja, au nord de Málaga, s'y fit distillateur d'eau-de-vie et obtint la *hidalguía* (María Begoña Villar García et Cristobal Montoro, « El capital mercantil en las crisis de principios del siglo XIX. Tres ejemplos malagueños », *Baetica. Estudios de arte, geografía e historia*, 12, 1989, p. 261-278, *loc. cit.* p. 268-269). Après la mort de Juan Murphy, sa veuve et ses enfants prirent le relais, son fils aîné Juan devenant le directeur (*ibid.*, p. 278).

52 Il s'agit du bateau *Virgen de la Victoria*, capturé par le *Tamerlan*, armé par J.-B. Leclerc (SHD-DMV, FF³ 43, procès-verbal 73).

Je reviendrai enfin, pour conclure ce travail, sur l'évolution divergente d'Almería et de Málaga en tant que ports corsaires « français ». Almería restait un avant-poste à la merci des insurgés. Faute de base sociale locale, tant les prises que leurs cargaisons de prix – notamment les denrées coloniales – restaient invendues et furent souvent récupérées par les Espagnols, lors des évacuations temporaires de la ville⁵³. Certes, le 25 avril 1812, le commandant provisoire d'un 4^e Corps très fortement diminué, en pointe face aux armées insurgées du royaume de Murcie, rapporta : « Il me fut, en même temps, enjoint d'évacuer en toute hâte, d'Almería sur Grenade, tous les grains, farines, marchandises, argent ou denrées provenant des prises ou du commerce⁵⁴ ». Mais les priorités des instances militaires étaient souvent étrangères aux intérêts des corsaires ; ainsi ces derniers avaient déjà été affectés au transport du plomb de la Sierra de Gador vers Málaga, en prévision du siège de Carthagène, qui n'eut jamais lieu.

En revanche, divers éléments esquissés ici tendent à démontrer que Málaga redevint une plaque tournante de la course française entre 1810 et la fin de 1811. Pour autant, le contexte n'était plus celui, assez favorable, du Directoire, même si la guerre de course parvenait encore à s'insérer dans l'économie littorale, essentiellement interlope, de la zone. Le consul par intérim, d'Agaud, remarquait d'ailleurs déjà, pour tenter d'expliquer les ravages de la fièvre jaune, « qu'un grand tiers de la population de la cité et de la province [vivait] incontestablement de la contrebande⁵⁵ ». C'est cette circonstance même qui expliqua l'essor initial de l'activité corsaire, impulsée par de redoutables ruffians, piliers de l'économie interlope et pirates occasionnels comme Seriolò, dont les antécédents troubles étaient bien connus de Soult et de Sébastiani, qui en furent dûment informés par Pedro de Obregón, dès mai 1810⁵⁶.

Mais favoriser et couvrir les agissements de Seriolò s'avérait un choix à double tranchant pour l'avenir des corsaires impériaux aux abords du détroit de Gibraltar, ce qui motiva sans doute le recours ultérieur de Soult à Bavastro, ami et protégé de Masséna. Seriolò ne songeait qu'au butin immédiat et agissait bien plus en pirate qu'en corsaire, comme le démontra la suite de sa carrière. De tels procédés étaient susceptibles de ralentir presque indéfiniment la liquidation des prises, à l'instar de celles effectuées pour le compte de l'armateur Jean-Baptiste Leclerc, effectivement replié à Valence en 1813, et donc de paralyser cette activité de substitution : « ainsi cette affaire aura son cours, aussitôt que le

53 Jean-Marc Lafon, « Entre fortune de mer et hasards terrestres... », art. cit., p. 238.

54 Louis Joseph Amour de Bouillé, *Souvenirs et fragments pour servir aux Mémoires de ma vie et de mon temps*, Paris, A. Picard, 1911, vol. III, p. 532.

55 AMAE, CCC, Málaga, 16, rapport du 29 Brumaire an XII (21 novembre 1803).

56 Carlos Posac Mon, « Incursión británica contra la base corsaria de Málaga... », art. cit., p. 41.

Conseil d'État aura pris une décision sur les malversations de Serafin Seriola, capitaine du corsaire *Les Représailles*⁵⁷ ».

Deux autres phénomènes convergèrent pour compromettre la viabilité de ce regain corsaire à Málaga. Dès les premiers mois de l'occupation, la course fut impulsée par le général Sébastiani, alors chef du 4^e Corps de l'armée du Midi, à Málaga comme à Almería. Elle fut surtout précocement instrumentalisée par Soult au seul profit de l'entretien – financier comme matériel, à travers navires (intégrés ou « cannibalisés » dans la flottille de la baie de Cadix) et cargaisons – de l'armée du Midi. Même si cette hypothèque s'avérait surtout manifeste pour les ports de l'Andalousie atlantique, Málaga et Almería ne furent pas épargnées. Ignorant constamment l'arrêté du 2 Prairial an XI, le duc de Dalmatie confondit délibérément les prises faites dans les ports et rades espagnols avec celles opérées en haute mer, afin d'exiger le versement du tiers ou des quatre cinquièmes de leur valeur dans la caisse de l'armée du Midi ; en outre, il substitua aux consuls une commission des prises créée de toutes pièces à Séville, dont la juridiction s'étendait jusqu'aux « prises faites par des bâtiments armés à Gênes et Porto-Ferrajo⁵⁸ ». Cinq d'entre eux, on l'a vu, fréquentèrent le mouillage d'Almería (tableau 2). Par ailleurs, la fenêtre d'opportunité ne cessait de se réduire pour les corsaires méridionaux : dès août 1810, le marché des Régences barbaresques se ferma à eux. Les beys, qui inclinaient désormais vers l'Angleterre, expulsaient les consuls et confisquaient les prises françaises conduites dans leurs ports⁵⁹. De surcroît, le blocus britannique ne cessait de se renforcer sur le littoral andalou. La frénésie d'achats de navires de Bavastro en juin et juillet 1812 (tableau 3) paraît davantage motivée par sa prise de conscience d'une évacuation devenue inéluctable, du fait de la prise de Badajoz par Wellington le 7 avril 1812 et de l'isolement des forces impériales cantonnées en Andalousie, que par le désir de posséder sa propre flottille de corsaires.

Enfin, cette dimension économique de la « compromission » des élites méridionales, au-delà d'une bourgeoisie portuaire très cosmopolite, reste encore largement méconnue, alors même que l'idée de leur engagement collaborationniste à partir du printemps de 1810 est désormais reconnue⁶⁰. C'est donc là une incitation à multiplier les recherches à l'échelle municipale,

57 SHD-DMV, FF² 37 A, Navires, prises et contentieux, décembre 1816.

58 Rapports de l'amiral Decrès à l'Empereur des 6 et 18 février 1811, archives du Conseil d'État (fonds Gerando), en ligne : <http://www.napoleonica.org>.

59 AMAE, CCC, Oran, 2, rapport de l'agent Augustin Negretto du 17 août 1810. Voir à ce sujet M. Figeac-Monthus et C. Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illécite : ports et îles. De la fraude au contrôle (xvi^e-xx^e s.)*, Paris, Armand Colin, 2012.

60 Jean-Marc Lafon, « Sociología y motivaciones del colaboracionismo en la Andalucía napoleónica (1810-1812) », dans Francisco Acosta Ramírez (dir.), *Bailén a las puertas del Bicentenario : revisión y nuevas aportaciones. Actas de las VII Jornadas sobre la batalla de Bailén y la España contemporánea*, Jaén, Universidad de Jaén, 2008, p. 23-54.

notamment par le biais des congrès d'histoire locale. De plus, ces rencontres scientifiques sont désormais débarrassées des vices structurels hérités des pratiques du XIX^e siècle, absence totale d'appareil critique et esprit de clocher exacerbé. Cette démarche s'avère d'autant plus nécessaire que l'élan historiographique suscité par l'approche puis le déroulement du Bicentenaire de la *Guerra de la Independencia* est en train de s'essouffler, confronté aux réalités économiques et aux impératifs d'austérité de la zone euro.

ANNEXE I

Balancelle : embarcation pointue des deux bouts, à voile et environ 20 avirons.

Laud : aussi appelée barque catalane, espèce de petite felouque à un seul mât, employée pour la guerre de course, le cabotage ou le transport fluvial (notamment sur l'Èbre).

Mistic (ou mistique) : caboteur ou corsaire à deux ou trois mâts et voiles latines, faisant entre 60 et 100 tonneaux, surtout employé sur les côtes d'Espagne.

Pareille : traduction française littérale, dans les sources, du terme espagnol *pareja*, dont je n'ai pu déterminer le sens dans ce contexte. Il désigne vraisemblablement un type de bâtiment local.

Polacre : bâtiment méditerranéen doté de mâts à pible et de voiles carrées, essentiellement destiné au commerce et au transport de grains.

