



HAL
open science

La géographie du commerce des esclaves dans l'Empire ottoman et l'implication des marchands d'Europe occidentale

Hayri Gökşin Özkoray

► **To cite this version:**

Hayri Gökşin Özkoray. La géographie du commerce des esclaves dans l'Empire ottoman et l'implication des marchands d'Europe occidentale. *Rives Méditerranéennes*, 2016, L'économie de l'esclavage en Méditerranée médiévale et moderne, 53. halshs-01688018

HAL Id: halshs-01688018

<https://shs.hal.science/halshs-01688018>

Submitted on 19 Jan 2018

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.

Copyright

La géographie du commerce des esclaves dans l'Empire ottoman et l'implication des marchands d'Europe occidentale

Hayri Gökşin Özkoray



Édition électronique

URL : <http://rives.revues.org/5150>
ISSN : 2119-4696

Éditeur

TELEMME - UMR 6570

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2017
Pagination : 103-121
ISBN : 979-10-320-0093-9
ISSN : 2103-4001

Distribution électronique Cairn



CHERCHER, REPÉRER, AVANCER.

Référence électronique

Hayri Gökşin Özkoray, « La géographie du commerce des esclaves dans l'Empire ottoman et l'implication des marchands d'Europe occidentale », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 53 | 2017, mis en ligne le 15 juin 2019, consulté le 28 août 2017. URL : <http://rives.revues.org/5150>

La géographie du commerce des esclaves dans l'Empire ottoman et l'implication des marchands d'Europe occidentale

Hayri Gökşin ÖZKORAY

École Pratique des Hautes Études

Résumé : L’approvisionnement en esclaves dans l’Empire ottoman s’effectue principalement en fonction des avancées et des conquêtes militaires, appuyées par un réseau commercial complexe qui comprend des acteurs extérieurs ou périphériques à l’État ottoman. Dans cet article, il s’agit d’établir une hiérarchie analytique des différentes aires géographiques à partir desquelles les Ottomans s’approvisionnaient en esclaves à l’époque moderne. En prenant comme point de départ l’historiographie et des documents d’archives constituant « une géographie vue d’Istanbul », l’article examine également le rôle des marchands d’Europe occidentale dans le commerce des esclaves comme cas d’étude, afin de mieux saisir la place des réseaux ottomans au sein de l’échelle globale de la traite à l’époque moderne.

Abstract : The Ottoman Empire’s slave supply came mainly from military conquests and territorial advances which were enhanced by a complex commercial network that included agents who were external or peripheral to the Ottoman state. The article establishes an analytical hierarchy of different geographical areas whence Ottomans obtained their supply of slaves in the early-modern era. Taking “a geography seen from Istanbul” as the point of departure (formed by historiography and archival material), the article ends with the examination of Western European merchants’ place in the slave trade as a case study that allows to situate Ottoman networks on the global scale of slave trade in the early-modern era.

L’usage intensif d’esclaves dans l’Empire ottoman se situe aux ^{xv}^e-^{xvii}^e siècles, au cœur de l’époque dite « classique ». À l’apogée de l’expansion territoriale, les prises de guerre constituent la principale source d’approvisionnement en esclaves ; dans le même temps, les Ottomans s’emparent des zones propices aux razzias terrestres, comme le littoral de la mer Noire et les Balkans, et accentuent leur contrôle sur les marchés urbains d’esclaves à Constantinople, Caffa, Azov, Alexandrie, Damas ou Le Caire¹. « L’essoufflement de l’avancée

1 Je remercie Iván Armenteros Martínez, Hannah Barker, Güneş Işıkşel, Gustavo Lopes, Davide Maldarella, Lisa Nielson, Mohamed Ouerfelli, David Prior et Randy Sparks pour leurs suggestions.

ottomane amène un tarissement à partir de la seconde moitié du xvi^e siècle, au profit des importations² » qui reprennent en grande partie le rôle des conflits militaires pour continuer à approvisionner les marchés ottomans en « matière première » (*raw material*) nécessaire³.

L'origine ethnique et géographique des prisonniers de guerre réduits en esclavage varie avec le cadre géographique des campagnes militaires ottomanes d'expansion et des raids occasionnels. Au xiv^e siècle, le premier de l'État ottoman, on trouve des Bulgares, des Grecs et des Hongrois. Pendant le siècle suivant, les victimes sont toujours balkaniques : on voit des Serbes, des Albanais, des Bosniaques et des Valaques. Au xvi^e siècle en revanche, il y a principalement des Hongrois, des Allemands, des Italiens, des Espagnols capturés lors des affrontements frontaliers avec les Habsbourgeois et de la guerre de course en Méditerranée⁴.

Concernant la main d'œuvre servile méditerranéenne à l'époque moderne, si l'on suit Michel Fontenay, « c'est en effet dans les grands arsenaux de l'époque – à Carthagène, Marseille, Gênes, Civitavecchia, Naples, Messine, Malte, Alger, Istanbul, Rhodes, Alexandrie – qu'on trouve les plus fortes concentrations d'esclaves⁵ ». Le flux des captifs de guerre réduits en esclavage et l'orientation des routes d'importation sont déterminés par la demande de ces centres urbains. Mais l'économie ottomane n'est pas fondée sur un système de production défini par la main d'œuvre servile. Les personnes soumises aux travaux forcés dans les arsenaux ottomans ne sont pas seulement des esclaves, mais aussi des captifs rançonnés/rançonnables qui ne sont pas mis en vente sur le marché, même si l'usage qu'on en fait ne se distingue guère de celui d'un esclave possédé en toute propriété.

L'expansion politico-militaire des Ottomans et la reconfiguration de l'espace de la mer Noire et de la Méditerranée orientale à partir de la seconde moitié du xv^e siècle ont permis de renforcer le contrôle sur les routes principales du commerce des esclaves qui avaient autrefois traversé l'Empire byzantin et étaient dominées au premier chef par les villes marchandes italiennes. Dans un premier temps, il sera question de dresser une typologie hiérarchique des zones et des modalités d'approvisionnement principales, correspondant à l'ensemble du réseau géographique du commerce des esclaves en direction de l'Empire ottoman,

Alan W. Fisher, *Chattel Slavery in the Ottoman Empire, Slavery & Abolition* 1/1, 1980, p. 27 [25-45].

2 Nicolas Vatin, *Esclavage. L'esclavage chez les Ottomans jusqu'au xix^e siècle*, dans François Georgeon, N. Vatin et Gilles Veinstein, dir., *Dictionnaire de l'Empire ottoman*, Paris, Fayard, 2015, p. 411-413.

3 A. W. Fisher, *art cit.*

4 N. Vatin, *art. cit.*

5 Michel Fontenay, *Esclavage méditerranéen*, dans Lucien Bély, dir., *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 2003 [1996], p. 501 [500-502].

à partir d'un matériel principalement historiographique. Je proposerai ensuite une analyse de l'évolution du rôle et de la participation des marchands originaires d'Europe occidentale en corrélation avec l'expansion ottomane en Méditerranée orientale. Le critère de base pour l'établissement de la typologie des zones géographiques de la traite est le niveau d'implication directe ou indirecte des agents ottomans ou de ceux qui émanent de l'administration centrale dans cette branche particulière du grand commerce. Au travers du bilan de la reconfiguration géopolitique de la Méditerranée orientale par les Ottomans, il s'agit de passer en revue la géographie de l'approvisionnement de l'Empire ottoman, sans produire un effet de catalogue, grâce à cette typologie nouvelle qui classe les différentes zones. À la lumière de ce classement et partant de la nouvelle donne militaro-territoriale de la Méditerranée orientale et de la mer Noire à partir de la fin du xv^e siècle, il s'agit ensuite d'étudier les effets de cette expansion et de la nouvelle configuration du commerce des esclaves par l'appareil étatique ottoman pour prendre en compte les limites politiques, juridiques, commerciales et géographiques de l'implication des marchands occidentaux dans le trafic en question. Le critère du niveau d'implication des agents de l'État ottoman permet aussi de se faire une idée de l'efficacité du contrôle de l'administration impériale sur le commerce des esclaves, qui constitue à la fois un terrain que l'Empire ottoman tente de dominer et un phénomène qui franchit les frontières de ce dernier. L'étude des documents d'archives et de certaines sources primaires appuiera des analyses de cas sur la réglementation du commerce par les autorités ottomanes, la mise à l'épreuve de ce contrôle par le phénomène de l'esclavage illégal et la place des marchands européens dans la nouvelle configuration des réseaux commerciaux ottomans. En somme, je m'efforcerai de cerner les bouleversements (relativement radicaux) et les transitions souples engendrés par la conquête ottomane sur le commerce des esclaves en Méditerranée orientale à l'époque moderne.

TYPLOGIE DES ZONES D'APPROVISIONNEMENT

On peut distinguer trois catégories principales de zones géographiques d'approvisionnement en fonction du niveau d'implication des agents de l'État ottoman. D'abord, il y a l'approvisionnement direct des provinces centrales (l'Anatolie et la Roumélie) par les conquêtes de l'armée centrale (vers l'Europe centrale, au nord du littoral de la mer Noire et vers l'Iran safévide sur le front de l'est), les raids aux frontières balkaniques et la guerre de course dans le pourtour égéen en particulier et en Méditerranée en général. Dans cet espace, les mécanismes de la traite sont maîtrisés par les Ottomans qui réduisent des individus en esclavage dans des razzias et des campagnes militaires et qui détiennent le contrôle de la vie commerciale dans toutes ces étapes. Deuxièmement, il s'agit principalement de la branche septentrionale de la traite en direction de l'Empire ottoman : c'est la zone d'approvisionnement « par procuration » au nord de la mer Noire

où les raids des Tatars sous suzeraineté ottomane assurent un flux annuel constant. En dernier lieu, figurent les zones périphériques où les acteurs principaux et les intermédiaires du commerce ne sont pas des sujets ottomans et acheminent vers l'Empire ottoman des personnes réduites en esclavage (et parfois vendues par leurs propres familles et/ou tribus) dans des zones et conflits plus ou moins éloignés du monde des Ottomans: l'Afrique subsaharienne (*via* le Maghreb), l'Afrique de l'Est (*via* l'Égypte et la péninsule arabique), le Caucase (fournissant les ports anatoliens de la mer Noire, la Mésopotamie et l'Égypte⁶).

Au xiv^e siècle, grâce à l'abondance du butin humain qui en résulte, la guerre sainte s'apparentant à d'ordinaires raids extra-frontaliers (*gaza*) est une source d'enrichissement considérable pour l'Anatolie des beylicats turcs, ce qui comprend les raids ottomans en territoire byzantin, mais aussi ceux de leurs contemporains et rivaux, les émirs de Menteşe, de Saruhan et d'Aydın le long de la côté anatolienne de la mer Égée, terrorisant les habitants des îles et du littoral, y compris la puissante Venise⁷. La *gaza* est liée directement au commerce des esclaves principalement sous domination latine en Méditerranée orientale médiévale⁸.

Le butin et la traite des esclaves issus de la guerre ont fait la fortune des émirs ottomans au xiv^e siècle (tout comme chez leurs rivaux anatoliens). Avec la sophistication progressive de l'État ottoman en matière fiscale et foncière, le butin de guerre perd cette place primordiale dans les finances du nouvel Empire vers le xvi^e siècle⁹. Des accords conclus avec les Vénitiens et les Génois permettaient aux Ottomans et autres beylicats turcs d'assurer le passage des marchandises entre la Méditerranée et la mer Noire, avant la transformation de cette région en « un lac turc¹⁰ ».

Aux xiii^e-xiv^e siècles, l'Anatolie constituait un marché restreint et les possibilités de communications étaient limitées. Pour le trafic d'esclaves comme pour le commerce en général, Constantinople était le grand emporium reliant les États latins, la mer Noire, l'Iran, l'Asie centrale¹¹. La conquête de Constantinople en 1453 est une étape décisive pour le contrôle des détroits et une plus grande maîtrise des itinéraires de la mer Noire. Mais cette conquête n'engendre pas nécessairement des bouleversements radicaux et immédiats; elle assure plutôt une continuité des structures commerciales en place¹². Les droits de douane et

6 N. Vatin, *art. cit.*

7 Elizabeth Zachariadou, S'enrichir en Asie mineure au xiv^e siècle, dans V. Kravari, J. Lefort et C. Morrisson, éd., *Hommes et richesses dans l'Empire byzantin II*, Paris, Éditions p. Lethielleux, p. 219 [215-224].

8 *Ibid.*, p. 223.

9 *Ibid.*, p. 224.

10 Robert Mantran, L'Empire ottoman et le commerce asiatique aux xvi^e et xvii^e siècles, dans D. S. Richards, éd., *Islam and the Trade of Asia*, Oxford, 1970, p. 171 [169-179].

11 *Ibid.*

12 *Ibid.*, p. 172.

les taxes sur les esclaves importés et exportés existaient généralement du temps des prédécesseurs byzantins et italiens¹³. On peut expliquer les variations des droits douaniers perçus en différents points de l'Empire, non seulement par la densité du trafic sur un réseau donné, mais aussi par le choix pragmatique des Ottomans qui ont assuré la continuité des pratiques locales. Il s'agit aussi d'un certain renversement des rôles: la conquête ottomane a pour conséquence, entre autres, la mainmise de l'État ottoman sur les marchés où des Ottomans furent jadis vendus en tant que captifs de guerre (à Constantinople au premier chef). Constantinople/Istanbul, la nouvelle capitale ottomane à partir de la fin des années 1450 qui fait renaître la macrocéphalie de l'époque byzantine avec une reprise de la croissance démographique après deux siècles, est le centre vers lequel s'acheminent toutes les grandes routes commerciales de la traite où s'impliquent les Ottomans. Elle remplit son rôle d'emporium non seulement en tant que plus grande demandeuse d'esclaves mais aussi en tant que centre de distribution principal pour le reste de l'Empire, notamment pour les provinces centrales.

Comme places secondaires par rapport à la capitale en termes de priorité d'approvisionnement, on peut évoquer Edirne/Andrinople, Salonique et Skopje/Üsküb en Roumélie, Bursa en Anatolie et Damas en Syrie. Il s'agit de cités de grande taille où l'on trouve un flux constant de marchandise humaine avec des guildes en place et en collaboration directe avec les autorités qui assurent le contrôle du commerce et la perception des taxes. L'arrivée massive d'esclaves suite à des conquêtes et des campagnes à succès sur le front européen place au xvi^e siècle les villes portuaires du Danube parmi les centres les plus importants du commerce des esclaves¹⁴. Il y a deux routes principales: la grande reliant Belgrade à Constantinople/Istanbul (la *Via Egnatia* byzantine) et la voie courte depuis la Hongrie le long du Danube¹⁵. Le commerce des esclaves n'est donc pas exclusivement réservé à des villes de grande taille comme Salonique et Andrinople: dans chaque agglomération urbaine, il y a un marché de plus ou moins grande importance¹⁶, pour ne citer que ceux de Bulgarie: Haskovo (Hasköy), Nova Zagora, Kazanlık¹⁷.

Au xv^e siècle, le bassin du Danube constituait une région de transit pour les marchands des cités italiennes s'approvisionnant en mer Noire et traversant ce fleuve par une descente au sud vers la Méditerranée; à l'époque ottomane, le

13 *Ibid.*

14 Bistra A. Cvetkova, Vie économique de villes et ports balkaniques aux xv^e et xvi^e siècles, *Revue des études islamiques* XXXVIII/2, 1970, p. 325 [267-355].

15 *Ibid.*

16 *Ibid.*

17 Dariusz Kołodziejczyk, Slave Hunting and Slave Redemption as a Business Enterprise: The Northern Black Sea Region in the Sixteenth to Seventeenth Centuries, *Oriente Moderno* XXV n.s. (LXXXVI)/1, 2006, p. 155 [149-159].

trafic s'effectue en sens inverse en raison de structures militaro-politiques fondamentalement différentes. Une zone de transit reliant deux espaces appartenant à des entités géopolitiques distinctes devient un marché à part entière, largement autarcique et destiné à approvisionner les grandes villes balkaniques dans le cadre de la domination ottomane¹⁸.

La mer Égée est un espace partagé avec les Vénitiens à partir du xv^e siècle. En fonction des trêves, traités de paix et périodes de conflit, la légalité des enlèvements et razzias devient fluctuante dans cette région. Concernant cet espace d'échanges de toutes sortes entre les empires ottoman et vénitien, le baile d'Istanbul intervient épisodiquement pour prévenir les autorités de la Porte de l'esclavage illégal dont tombent victimes les citoyens de la Sérénissime. Parmi le millier de documents ottomans de la période entre 1589 et 1682 ayant appartenu originellement aux archives du *Bailo a Constantinopoli* et actuellement conservés dans les cartons 250-252 des archives de l'État de Venise, nous trouvons un grand nombre de missives, ordres impériaux, pétitions et documents juridiques qui ont trait à la réduction en esclavage illégal de sujets vénitiens par des corsaires et/ou pirates ottomans¹⁹. Les corsaires ottomans ne font pas systématiquement la distinction entre les affiliations politiques de leurs cibles en mer ouverte ou lors des attaques depuis ou sur le littoral. Par conséquent, il leur arrive assez souvent de s'en prendre à des sujets et navires vénitiens lorsque ceux-ci ne sont pas de bonne guerre en raison des traités de paix et accords diplomatiques. Bien entendu, dans le cas des razzias sur l'insularité vénitienne en Égée, on peut supposer qu'il s'agissait d'un choix conscient et assumé. Les « traités augustes » (*'ablname-i hümayun*) ou capitulations, signés entre les Ottomans et les Vénitiens donnent la possibilité aux deux parties de réclamer la libération immédiate et inconditionnelle de leurs sujets asservis en contravention des traités en cours. Parmi les pétitions soumises par le baile de Venise à la Porte, on repère aussi bien des efforts diplomatiques, visant à prévenir des attaques sur des commerçants (*rencher*) vénitiens dans l'Adriatique (conjecturées d'après des renseignements²⁰), que des protestations en vue d'obtenir la libération de jeunes pêcheurs vénitiens enlevés par des bandits (*eşkıya*) au large de la forteresse vénitienne de Parga en Épire²¹. La dénonciation de ces exactions et violations des accords dans les échanges diplomatiques nous renseigne partiellement sur les faits : si la libération des personnes capturées est réclamée par les agents consulaires, rien ne permet de savoir si ces captifs avaient déjà été mis en vente ou non. Tout au plus, il est possible de suivre la trace des ravisseurs par voies interposées en fonction des renseignements recueillis.

18 B. A. Cvetkova, *art. cit.*, p. 325.

19 Serap Mumcu, *Venedik Baylosu'nun Defterleri. The Venetian Baylo's Registers (1589-1684)*, Venise, Edizioni Ca' Foscari, 2014 (Hilâl. Studi turchi e ottomani 4), p. 9.

20 *Ibid.*, p. 50 [document n° 32 daté du 8 juillet 1590].

21 *Ibid.*, p. 123 [document n° 218 daté de juin-juillet 1612].

Comme l'option de la rançon était officiellement exclue en période de paix, les corsaires et pirates ayant enlevé des Vénitiens devaient vendre ces derniers au marché noir. Lorsque les razzias consistent principalement à piller les cargaisons des navires marchands (et non à s'approvisionner en esclaves), nous avons affaire à la mise à mort de la majorité de l'équipage²².

L'île de Chypre, sous domination vénitienne entre 1489 et 1571 jusqu'à l'annexion ottomane, présente un cas à souligner dans le cadre des rapports complexes d'échanges et d'hostilités vénéto-ottomans. À l'époque franque (1192-1489), Famagouste s'affirmait déjà comme l'un des principaux emporiums de la Méditerranée orientale²³. Le marché aux esclaves de Famagouste était inséré dans les réseaux des marchands génois et vénitiens en provenance des comptoirs de la mer Noire (mais aussi de la Crète dans le cas de Venise), en lien avec les côtes anatoliennes de l'ouest (les beylicats turcs) et du sud (royaume arménien de Cilicie), en contact avec la Syrie et l'Égypte sous domination mamelouke, qui assuraient le flux d'esclaves originaires de l'Afrique subsaharienne²⁴. Les activités catalanes en Grèce, la piraterie génoise en Égée et les achats effectués sans scrupules auprès des « infidèles » des beylicats turcs d'Anatolie mettent sur le marché chypriote, au xiv^e siècle, des esclaves dont la majorité sont des Grecs orthodoxes. Cette situation démographique a continué également pendant la période vénitienne²⁵. Les dernières années du règne des Lusignan et la colonisation vénitienne marquent un certain déclin de l'esclavage à Chypre, surtout en raison de la fermeture des marchés de la mer Noire aux marchands occidentaux à partir des années 1470²⁶. L'arrivée des Ottomans sur l'île opère le renouveau de cette institution avec un changement d'acteurs. Les Grecs orthodoxes asservis par des maîtres vénitiens catholiques deviennent des sujets libres du sultan, et inversement, un grand nombre de Vénitiens est réduit en esclavage à l'issue de la conquête ottomane²⁷. Le marché de Famagouste, qui avait connu son essor aux xiii^e-xiv^e siècles grâce aux hommes d'affaires génois et vénitiens assurant son lien avec la mer Noire, s'intègre de nouveau dans un réseau commercial comprenant de grands marchés urbains comme ceux du Caire, Alexandrie, Damas et Alep et sous l'autorité de la même puissance qui rétablit le lien entre l'île et les marchés de la mer Noire.

22 *Ibid.*, p. 91-92 [document n° 135 daté de février 1607].

23 Benjamin Arbel, *Slave Trade and Slave Labour in Frankish and Venetian Cyprus (1191-1571)* [1993], dans *idem*, *Cyprus, the Franks and Venice, 13th-16th Centuries*, Aldershot, Ashgate, 2000 (Variorum Reprints 688), IX, p. 152 [151-190].

24 *Ibid.*, p. 154.

25 *Ibid.*, p. 156.

26 *Ibid.*, p. 164.

27 Ronald C. Jennings, *Christians and Muslims in Ottoman Cyprus and the Mediterranean World, 1571-1640*, Londres-New York, New York University Press, 1993 (New York University Studies in Near Eastern Civilization XVII), p. 240-241.

La deuxième catégorie des zones d'approvisionnement en esclaves est celle où les alliés politiques des Ottomans permettent de garantir un flux continu d'esclaves vers les grandes villes de l'Empire « par procuration » : c'est principalement le cas des Tatars de Crimée qui jouent un rôle de premier plan pour la traite en mer Noire. L'expédition navale de 1475 établit les Ottomans dans le nouveau *sancak* (sous-province) de Kefe au sud de la péninsule de Crimée, comprenant deux grands marchés aux esclaves, Caffa et la ville d'Azov (Tana), et en fait les successeurs des khans tatars de la Horde d'Or, mais aussi des Vénitiens et des Génois²⁸. La conquête ottomane ne crée pas un bouleversement radical des structures socio-économiques en place dans cette nouvelle province spécialisée depuis plusieurs siècles dans le trafic des esclaves : elle l'intègre dans les réseaux commerciaux du nouvel empire à l'aide d'un *kanunname*²⁹. Les *kanunname* sont des codes législatifs séculiers octroyés par le sultan à une province donnée et qui rendent compte des particularités économiques, sociales et juridiques locales, établies d'après des traditions pré-ottomanes, dont on affirme la compatibilité avec la charia et les règlements du sultan³⁰. Les règlements fiscaux et douaniers de la vente d'esclaves en Crimée permettent de tracer des trajets spécifiques et d'obtenir des indices sur les prix au XVI^e siècle³¹. Si deux marchés et dépôts urbains de la Crimée sont sous le contrôle de l'administration ottomane, c'est le khanat de Crimée tributaire d'Istanbul qui se charge de fournir le volume nécessaire d'esclaves pour la continuité de ce commerce lucratif vers le littoral sud de la mer Noire et en direction de la Méditerranée. Les raids tatars effectués à la périphérie de la Crimée pour l'approvisionnement de ces marchés ciblent les populations ruthènes, ukrainiennes, moscovites et polonaises : les pertes démographiques de la Moscovie et de la Pologne-Lithuanie entre 1500 et 1700 sont estimées à environ deux millions³².

Gilles Veinstein a mis en évidence la continuité entre la Caffa génoise, le comptoir italien le plus important en mer Noire, et la Kefe ottomane, cité prééminente où le trafic d'esclaves est une activité majeure³³. Le réseau commercial que constitue la ville avec Sinope, Trébizonde, sur les côtes anatoliennes de la mer Noire, et Istanbul fait de cet espace « un lac ottoman » d'envergure internationale, dans

28 Gilles Veinstein, From the Italians to the Ottomans: The Case of the Northern Black Sea Coast in the Sixteenth Century, *Mediterranean Historical Review* 1/2, 1986, p. 221 [221-237].

29 A. W. Fisher, Chattel Slavery, *art. cit.*, p. 28.

30 *Ibid.*

31 Halil İnalçık, *Sources and Studies on the Ottoman Black Sea, vol. I: The Customs Registers of Caffa, 1487-1490*, Cambridge (Massachusetts), Harvard University Press, 1996, p. 145-146. Zübeyde Güneş Yağcı, 16. Yüzyılda Kırım'da Köle Ticareti, *Karadeniz Araştırmaları* VIII, 2005, p. 12-30.

32 D. Kołodziejczyk, Slave Hunting, *art. cit.*, p. 151.

33 G. Veinstein, From the Italians, *art. cit.*, p. 223 et 227.

la mesure où des vaisseaux génois et vénitiens – quoique désormais inférieurs en nombre à leurs équivalents turcs et grecs ottomans – prennent toujours part aux échanges après la prise de Caffa jusqu'à la fin du XVI^e siècle³⁴. Parmi les produits échangés par l'intermédiaire des Génois, des Vénitiens et des Pisans, on trouve notamment de la laine, des tapis, du bois, de l'alun³⁵. Les produits accompagnant les esclaves sur les mêmes routes commerciales vers l'Anatolie sont les épices et la soie³⁶. Il faut signaler que les débuts de la traite transatlantique et du commerce triangulaire ne se situent qu'à deux-trois décennies d'écart de la chute de Byzance et de la transformation de la mer Noire en « un lac ottoman », ayant pour conséquence le décalage, de la Méditerranée vers l'Atlantique, de l'économie-monde de l'Europe occidentale³⁷.

Selon les calculs de Halil İnalçık, les importations annuelles issues du commerce de la mer Noire monteraient en moyenne à 10 000 hommes et femmes incorporés dans l'Empire ottoman entre 1500 et 1650³⁸. De surcroît, D. Kołodziejczyk a soutenu que le trafic de la mer Noire jusqu'au XVIII^e siècle au moins était aisément comparable en densité et en quantité à la traite atlantique³⁹. La marginalisation et la disparition des marchands italiens dans le commerce des esclaves en mer Noire à partir de la seconde moitié du XV^e siècle ont pour conséquence un phénomène encore insuffisamment connu du point de vue de l'histoire globale: le déplacement des activités des marchands vénitiens et génois vers la traite transatlantique⁴⁰. L'effort génois pour pénétrer le marché des esclaves destinés à traverser l'océan Atlantique a été rapidement contré par la prééminence des vaisseaux espagnols, portugais et plus tard, britanniques⁴¹. Dans les années 1530-1540, la colonie marchande génoise à Séville est en mesure de fournir le capital nécessaire et d'acheter des licences pour participer directement à la traite transatlantique⁴². L'*asiento* de Grillo et Lomellini révèle une présence génoise dans la traite transatlantique au cours des années 1660 et 1670, même si cette présence se situe à une échelle modeste par rapport au rôle des marchands

34 *Ibid.*, p. 229.

35 R. Mantran, L'Empire ottoman et le commerce asiatique, *art. cit.*, p. 171.

36 Carl M. Kortepeter, Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century, *Journal of the American Oriental Society* LXXXVI/2, 1966, p. 87 [86-113].

37 Gwyn Campbell et Alessandro Stanziani, Introduction, dans *idem*, éd., *Debt and Slavery in the Mediterranean and Atlantic Worlds*, Londres, Picketing & Chatto, 2013, p. 11 [1-27].

38 Halil İnalçık et Donald Quataert, dir., *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 285.

39 D. Kołodziejczyk, *Slave Hunting*, *art. cit.*, p. 152.

40 A. W. Fisher, *Chattel Slavery*, *art. cit.*, p. 42 n. 5.

41 G. Campbell et A. Stanziani, éd., *Debt and Slavery*, *op. cit.*, p. 11.

42 Ruth Pike, *Enterprise and Adventure. The Genoese in Seville and the Opening of the New World*, Ithaca, Cornell University Press, 1966, p. 9 et 60.

hollandais, anglais et français et ne résulte plus directement de la conquête ottomane de la Crimée⁴³.

Le traité de Karlowitz, signé en 1699 entre l'Empire ottoman et la Sainte Ligue composée de l'Empire des Habsbourg, de la Pologne et de Venise, change la donne en ce qui concerne le commerce des esclaves depuis la Crimée: il interdit aux Tatars d'entrer dans les territoires russes et polonais, ce qui réduit considérablement le nombre d'esclaves vendus à Caffa⁴⁴. En 1735, les marchés aux esclaves de Crimée sont fermés en raison du manque de marchandises; par conséquent, les négociants de ce secteur tournent leur attention vers le littoral oriental de la mer Noire, en direction du Caucase⁴⁵. Bien entendu, globalement parlant, le trafic d'esclaves en mer Noire comprend aussi l'asservissement des peuples du Caucase (Tcherkesses, Abkhazes, Mingréliens), mais cette branche de la traite ne relève pas de l'alliance ottomano-tatare: elle fait partie de la troisième catégorie de la typologie.

En dernier lieu, il est question de régions situées en dehors de l'Empire ottoman et avec lesquelles il ne s'agit pas d'alliances politiques ou de contacts militaires réguliers: le Caucase, les réseaux de l'océan Indien, l'Abyssinie-Éthiopie, l'Afrique subsaharienne relèvent de cette catégorie. Les esclaves issus de ces circuits sont réduits en esclavage en dehors des domaines et des opérations militaires ottomans; les intermédiaires de ces régions distantes et parfois périphériques transportent de la marchandise humaine à leurs homologues ottomans pour former un réseau disparate et complexe d'importations, dont la régularité dépend des contextes politiques des zones fournisseuses.

Le secteur caucasien constitue une branche essentiellement terrestre des voies septentrionales de la traite. Dans cette région, les Ottomans, et plus tard, au xvii^e siècle, les Tatars de Crimée, établissent des liens commerciaux avec une panoplie de tribus caucasiennes qui procèdent à des raids et des enlèvements vis-à-vis de clans rivaux ou qui préfèrent parfois mettre en vente leur propre progéniture⁴⁶. Les Mamelouks d'Égypte ont importé pendant des siècles de jeunes garçons du Caucase pour constituer leur armée; leurs principaux fournisseurs en esclaves blancs étaient les Vénitiens et les Génois, qui assuraient les transactions

43 Luca Lo Basso, *Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei Genovesi nella seconda metà del xvii secolo: una storia globale*, *Studici Storici* I, 2015, p. 145-149 et 154 [137-155].

44 Murat Çizakça, *A Comparative Evolution of Business Partnerships. The Islamic World & Europe, with Specific Reference to the Ottoman Archives*, Cologne-Leyde-New York, E. J. Brill, 1996 (The Ottoman Empire and its Heritage VIII), p. 99-100.

45 *Ibid.*

46 Cf. le chroniqueur et voyageur célèbre du xvii^e siècle, Evliyâ Çelebi b. Derviş Muhammed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi. Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 308 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu – Dizini. 7. Kitap*, tome VII, éd. par Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman et Robert Dankoff, Istanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2003, p. 276-277 [fol. 150 r^o-150 v^o].

depuis leurs comptoirs de la mer Noire et faisaient le trajet maritime depuis le nord en passant par les détroits et la mer Égée pour atteindre Alexandrie. Sous la domination ottomane, comme la Crimée approvisionne Istanbul et les villes anatoliennes, cette voie est court-circuitée par les routes terrestres faisant le lien entre le Caucase et l'Égypte, en passant par l'Anatolie orientale, le Kurdistan et l'Iran. L'extension territoriale de l'Empire ottoman a permis le changement des routes principales de l'approvisionnement de l'Égypte en esclaves. Un autre changement fondamental des acteurs de cette branche de la traite est également à noter: après la conquête ottomane de 1517, l'Égypte ne fait plus appel aux intermédiaires génois et vénitiens. L'expansion territoriale en Syrie et en Égypte a permis de sécuriser le contrôle des échanges à longue distance et des routes commerciales intercontinentales qui étaient primordiales pour subvenir aux besoins de l'approvisionnement⁴⁷.

Quant à la branche africaine de la traite, les esclaves éthiopiens et autres originaires de l'Afrique orientale sont importés *via* la Tripolitaine, la Cyrénaïque et l'Égypte; le Maghreb n'a pas que des corsaires capturant des Occidentaux, il constitue également le lieu de transit des esclaves de l'Afrique subsaharienne destinés aux grandes villes de l'Empire. Dans le cas de la corne de l'Afrique, il s'agit aussi de routes traversant la péninsule arabique et reliant l'espace ottoman à l'océan Indien (même si la primauté est aux Portugais et aux marchands locaux). La péninsule arabique, avec le Hedjaz et le Yémen, fait partie des réseaux commerciaux de la mer Rouge et de l'océan Indien, afin de subvenir à ses propres besoins en esclaves et d'en exporter un certain nombre vers les provinces centrales de l'Empire ottoman.

LE CONTRÔLE EXERCÉ PAR L'ÉTAT OTTOMAN ET SES LIMITES

Le passage en revue des différentes zones d'approvisionnement nous a permis de saisir le cadre géographique de la traite concernant l'Empire ottoman. Il s'agit maintenant de voir quel contrôle l'administration ottomane a pu exercer sur ce cadre géographique et si elle a pu y opérer un quelconque changement.

Parmi les principes fondamentaux de l'économie ottomane régulée par l'État, on peut évoquer le provisionnisme qui consiste en le maintien d'un approvisionnement constant, afin de garantir des prix bas, l'abondance et la qualité des produits et des marchandises, ainsi que le fiscalisme faisant du commerce une source de revenus à optimiser par le trésor public⁴⁸. Ces principes traditionnels et structurants déterminent également le commerce des esclaves. De plus, le sultan et les

⁴⁷ Şevket Pamuk, Institutional Change and the Longevity of the Ottoman Empire, 1500-1800, *The Journal of Interdisciplinary History* XXXV/2, 2004, p. 235 [225-247].

⁴⁸ Mehmet Genç, Ottoman Industry in the Eighteenth Century: General Framework, Characteristics and Main Trends, dans Donald Quataert, éd., *Manufacturing in the Ottoman Empire and Turkey, 1500-1950*, Albany, SUNY Press, 1994, p. 60 [59-86].

milieux dirigeants sont particulièrement intéressés par la marchandise humaine pour leurs propres maisonnées et harems, ce qui peut expliquer l'intérêt particulier que manifestent les autorités étatiques à l'égard des marchands d'esclaves⁴⁹.

Concernant la taxation du commerce des esclaves par l'État, on peut tout d'abord mentionner le *penç-yek* (le quint). Il s'agit du prélèvement du cinquième du butin par le souverain, qui peut s'effectuer en nature ou en numéraire⁵⁰. Ce privilège du sultan constitue un moyen pour le palais impérial ou le corps des janissaires de s'approvisionner régulièrement en esclaves. De façon implicite, le fait de prélever un cinquième du prix d'un(e) esclave par rapport à la moyenne du marché ou de récupérer 20 % des esclaves capturés lors d'un conflit militaire pour le compte du souverain, entérine la légalité de l'asservissement de ces personnes par le pouvoir. Sinon, les autorités étatiques se trouvent dans l'obligation d'intervenir pour obtenir la libération immédiate des personnes illégalement réduites en esclavage. Le *penç-yek* est perçu par les agents de l'État dans la quasi-totalité de toutes les villes portuaires qui font partie des réseaux d'importation et où se rendent des soldats, corsaires et autres aventuriers pour y mettre en vente leur butin humain. Dans certaines provinces, cette taxe peut être fixée en fonction des prix approximatifs de l'époque sans que l'on calcule le cinquième du prix de vente de chaque esclave séparément. Quand il est fixe, le *penç-yek* n'est pas nécessairement unique pour tous les esclaves, vu que l'âge, le sexe et l'origine ethno-géographique sont des facteurs déterminants pour les prix. Le *kanunname-i penç-yek* d'Istanbul (l'édit relatif à la levée du quint sur les ventes d'esclaves), promulgué sous le règne de Bayezid II (1481-1512) et daté de l'an 916/1510, fournit une liste détaillée de l'échelle des catégories d'âge concernant les esclaves disponibles sur les marchés⁵¹. En guise d'illustration, on peut citer un extrait pertinent de ce document :

Copie du *kanunname-i penç-yek*

[...] on perçoit entre 10-30 aspres des nourrissons jusqu'à l'âge de trois ans. Entre l'âge de trois et huit ans, on perçoit 100 aspres, ceux-là s'appellent *peççe*. De huit à douze ans, on perçoit entre 120-200 aspres, ceux-là s'appellent *gûlâmçe*. Des *gûlâm* arrivés à l'adolescence, on perçoit entre 250-280 aspres.

49 Suraiya Faroqhi, Quis Custodiet Custodes? Controlling Slave Identities and Slave Traders in Seventeenth- and Eighteenth-Century Istanbul, dans Eszter Andor et István György Tóth, éd., *Frontiers of Faith. Religious Exchange and the Constitution of Religious Ideas, 1400-1750*, Budapest, Central European University-European Science Foundation, 2001, p. 127 [121-136].

50 Irène Beldiceanu-Steinherr, En marge d'un acte concernant le *pençyek* et les *aqinği*, *Revue des Études Islamiques* XXXVII, 1969, p. 21 [21-47].

51 Le document, exemplaire unique, est conservé dans la bibliothèque des manuscrits d'Âtîf Efendi à Istanbul (ms. n° 1734, 36 r°-37 r°). Son facsimilé a été publié par Ahmed Akgündüz, éd., *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tablilleri. II. Bâyezid Devri Kanunnâmeleri*, t. II, Istanbul, 1990, p. 134.

Des mécréants barbus, on perçoit entre 250-270 aspres. Des mécréants vieux, on perçoit entre 150-200 aspres. Si lesdits mécréants sont vieux ou décrépits/éprouvés par l'âge, on en perçoit entre 100-150 aspres. Et si les *gūlām* ou mécréants sont borgnes ou n'ont qu'une seule main, on en perçoit entre 130-150 aspres⁵² [...].

Certaines des taxes douanières se confondent avec le *penc-yek* comme la taxe unique d'importation, ou bien s'y ajoutent et incitent les marchands à élever les prix et/ou à accroître l'approvisionnement⁵³. Dans les villes qui se trouvent sur les routes principales du commerce des esclaves, une taxe de transit est prélevée, comme à Buda et Sarajévo en Roumélie ou à Mardin et Diyarbekir en Anatolie du Sud-Est⁵⁴. Il y a en dernier lieu, des sommes fixes et à part égale que le vendeur et l'acheteur doivent payer pour chaque vente/acquisition dans toutes les provinces dotées de marchés publics⁵⁵. Pour toutes ces échelles et villes marchandes, les autorités veillent à ce que les transactions se fassent ouvertement en public (dans le marché de la ville), afin d'assurer la perception fiscale, la qualité des produits et la légalité des échanges.

La mainmise ottomane sur les places fortes de la traite en Méditerranée orientale se manifeste par le contrôle des guildes, la taxation, les limites légales imposées par les capitulations (ce qui réduit le nombre des peuples et nations potentiellement réductibles en esclavage). Le changement d'acteurs s'opère au profit des marchands musulmans, ce qui a aussi une certaine dimension idéologique. Mais assurer le contrôle des mécanismes étatiques sur des marchands qui sont mobiles par définition n'est pas aussi aisé que la soumission aux autorités des guildes des grandes villes qui sont sédentaires, visibles et strictement délimitées⁵⁶.

En effet, dans le registre des prix plafonds d'Istanbul pour l'année 1640 réglementant la vie commerciale et les corporations urbaines, on trouve la liste exhaustive des hommes et femmes, marchands d'esclaves expressément autorisés à

52 Transcription : « *Şüret-i kânûn-nâme-i penc-yek* [...] *şîr-hôr pecceden üç yaşına degin onar akçeden otuz akçeye alınur. Ve üç yaşından sekiz yaşına varınca yüz akçe alınur. Bunuñ gibilere peççe dërler. Ve sekiz yaşından on iki yaşına varınca yüz yigirmi akçeden ikiyüz akçeye varınca alınur. Bunuñ gibilere gūlāmçe dërler. Ve bālîğ olmuş gūlāmdan ikiyüz elli akçeden ikiyüz seksen akçeye degin alınur. Ve şakallu kâfirdeñ dahî ikiyüz elli akçeden ikiyüz yetmiş akçeye degin alınur. Ve pîr kâfirdeñ yüz elli akçeden ikiyüz akçeye degin alınur. Ve mezkûr kâfir pîr veyâ fertül olacak olursa yüz otuz akçeden yüz elli akçeye degin alınur. Ve dahî gūlām veyâ kâfir yek-çeşm veyâ yek-dest olursa yüz otuz akçeden yüz elli akçeye degin alınur* [...] ».

53 Alan W. Fisher, *The Sale of Slaves in the Ottoman empire: Markets and State Taxes on Slave Sales. Some Preliminary Considerations*, *Boğaziçi Üniversitesi Dergisi (Beşeri Bilimler)* VI, 1978, p. 168 [149-173].

54 *Ibid.*, p. 167.

55 *Ibid.*, p. 165-167.

56 Ş. Pamuk, *Institutional Change*, *art. cit.*, p. 234.

exercer ce métier dans la capitale impériale au sein de leur guilde⁵⁷. Les effectifs de cette corporation sont arrondis à une centaine avec l'ajout des assistants⁵⁸. Dans ce registre, on fustige les marchands peu scrupuleux qui ont vendu des esclaves musulmans aux « diplomates polonais et autres mécréants aisés » et qui sont impliqués dans le proxénétisme, d'où l'établissement d'une liste de marchands officiellement autorisés⁵⁹. La corporation des marchands d'esclaves détient un monopole officiel sur les ventes à Istanbul, mais cela n'empêche pas des hommes d'affaires concurrents de s'interposer dans la traite de façon illégale, décentralisée et imprévisible. Entre 1634 et 1636, les plaintes déposées par la corporation des marchands d'esclaves auprès du *cadi* d'Istanbul et les enquêtes ouvertes par ce dernier en la matière illustrent une situation chaotique où des sujets libres du sultan sont illégalement mis en vente sur des marchés improvisés et éparpillés dans toute la ville, et ce en dehors de tout contrôle des autorités⁶⁰.

L'intervention étatique dans le commerce des esclaves concerne également un autre cas de figure : la possession d'esclaves par des sujets non musulmans du sultan (*zimmi*). Il faut d'emblée préciser que la charia autorise des non musulmans protégés à posséder des esclaves non musulmans dont la conversion à l'islam entraîne en théorie l'affranchissement ou la vente à un musulman⁶¹. Un ordre de Soliman le Magnifique adressé au *cadi* d'Istanbul en novembre 1559 constitue la première étape d'une série de mesures restrictives qui devaient devenir de plus en plus radicales⁶². Dans ce texte, le sultan exige l'enregistrement systématique de chaque maître d'esclave(s) juif ou chrétien avec l'indication des dates d'acquisition, du nombre d'esclaves possédés par chaque individu, qu'il fallait évidemment identifier en bonne et due forme. Rien n'est dit dans cet ordre sur la religion des esclaves que possèdent les *zimmi*. Le sultan demande l'expédition de ce registre, que le *cadi* devait sceller, à son seuil au terme de l'enquête qui se présente comme une mission de renseignement. On peut supposer que la Porte accorde de l'importance à cette information pour une surveillance efficace de ces propriétaires, notamment en vue d'intervenir en cas de conversion éventuelle à l'islam des esclaves en question, pour qu'ils changent de main au profit d'acheteurs musulmans, ou bien il s'agit de disposer des moyens nécessaires afin d'effectuer au moment opportun une opération de saisie sans avoir recours à une justification par l'identité religieuse des esclaves. Deux ou trois mois après la

57 Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, Istanbul, 1983, p. 255-258.

58 *Ibid.*, p. 257.

59 *Ibid.* À ce propos, on peut préciser que les non musulmans ne pouvaient posséder que des esclaves non musulmans selon la charia.

60 A. W. Fisher, *The Sale of Slaves*, *art. cit.*, p. 159.

61 Robert Brunschvig, « 'Abd », *Encyclopédie de l'Islam*, 2^e éd., Leyde, E. J. Brill, 1960, t. I, p. 25-41 (section 3.b).

62 Ahmet Refik, *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı, 1553-1591*, Istanbul, 1935, p. 43.

conclusion de l'enquête commandée par le sultan, un nouvel ordre de Soliman daté du 30 janvier 1560 révèle que 32 esclaves (*esir*) et 51 « femmes séniles » (*ma'tuh 'acuzeler*) ont été enregistrés par les soins du cadî et de ses agents⁶³. Le sultan ne se plaint aucunement de ces chiffres, mais ces derniers indiquent que l'enquête n'est pas d'une exhaustivité extrême; car ils sont tout de même loin d'énumérer tous les propriétaires *zimmi* d'esclaves dans l'Istanbul de l'époque, que nous pouvons estimer à plusieurs centaines⁶⁴. Yaron Ben-Naeh qui a étudié précisément la question de la possession d'esclaves par des Ottomans juifs, avance deux hypothèses sur ce point: soit les chefs de la communauté juive ne communiquent pas les chiffres exacts aux autorités, soit les chiffres que nous trouvons dans ces registres reflètent le résultat d'éventuelles négociations entre les agents de la Porte et les dignitaires juifs de la ville⁶⁵. L'ordre du sultan succédant à l'enquête préliminaire n'autorise plus les propriétaires juifs et chrétiens à continuer à bénéficier des services et de la main d'œuvre de leurs esclaves. Dans cette situation, le sultan ne se contente pas seulement d'imposer la vente des esclaves recensés à de nouveaux clients musulmans, mais de façon plus surprenante, il exige que les vieilles affranchies habitant toujours dans les maisonnées de leurs patrons (anciens maîtres) comme domestiques, servantes désormais libres, soient installées chez des musulmans demandeurs de leurs services. Partant, il n'y a pas uniquement une entrave aux dépens des droits de propriété des *zimmi*, mais aussi à l'égard des relations de clientèle qu'ils pouvaient normalement entretenir (en faisant travailler leurs affranchies, ce dont ils sont privés).

Un autre ordre de Soliman le Magnifique, de plus grande envergure cette fois-ci, daté du 26 mars 1560, est adressé au cadî de Bursa, avec des copies envoyées aux cadîs d'Edirne, Salonique et Caffa⁶⁶. On y trouve les mêmes dispositions que nous avons vues dans l'ordre du 30 janvier 1560 concernant Istanbul: le souverain demande de dresser les listes de propriétaires d'esclaves et d'identifier les esclaves proprement dits (*esirler teftiş olunub [...] esir olanlari*), les affranchis et les vieillards entretenus dans la maisonnée. L'interdiction de l'emploi d'esclaves par des sujets juifs et chrétiens est formulée sans équivoque et il est ordonné aux cadîs des villes en question de mettre en vente les esclaves recensés à des acheteurs exclusivement musulmans. De même, les affranchis rattachés aux foyers des patrons *zimmi* doivent désormais travailler pour des musulmans. En ce qui concerne les ventes, il n'y a aucune ambiguïté, le cadî ne doit jouer que le rôle

63 *Ibid.*, p. 43-44.

64 Il n'est pas question ici de pointer l'incompétence du cadî et de ses agents, mais d'affirmer plutôt que la tâche exigée par le souverain est extrêmement difficile à réaliser.

65 Yaron Ben-Naeh, Blond, Tall, with Honey-Colored Eyes: Jewish Ownership of Slaves in the Ottoman Empire, *Jewish History* XX/3-4, 2006, p. 322 [315-332].

66 *3 numaralı Mühimme Defteri (966-968/1558-1560)*, Ankara, 1993, vol. 1, p. 400, ordre n° 887; vol. 2, p. 202.

d'intermédiaire lors des transactions obligatoires pour effectuer les paiements nécessaires pour le compte des anciens maîtres *zimmi* (*akçasın sahiblerine teslim edüb*) qui, en principe, ne perdent pas la valeur marchande de ceux qu'ils détenaient. Il est précisé que nul n'est désormais censé ignorer cette interdiction, et qu'en cas d'infraction les responsables auront affaire à une punition déterminée par les règlements sultaniens (*eşedd-i siyaset ile siyaset olunmasın mukarrer bilüb*). À la fin de son ordre, le sultan exige d'être informé du nombre d'esclaves trouvés et vendus conformément à l'exécution demandée. Ce texte concerne spécifiquement des villes qui constituent des marchés très actifs et florissants pour la traite des esclaves au milieu du XVI^e siècle et contenant de nombreuses populations non musulmanes, parmi lesquelles il y a un nombre important de marchands d'esclaves, surtout à Caffa. L'ordre de Soliman ne comporte aucune clause sur l'exercice du métier de marchand; par conséquent, les agents de la Porte ne peuvent rien à l'égard d'un marchand *zimmi* d'esclaves qui doit de toute façon trouver des acheteurs musulmans.

La Porte, dans cette abrogation d'un principe entériné par la loi sacrée (le droit des non musulmans de posséder des esclaves non musulmans), semble être motivée par la prévention d'éventuelles conversions au judaïsme ou au christianisme des esclaves aux mains des maîtres non musulmans. Ce souci est encore plus alarmant dès lors qu'il est question d'esclaves encore pubères (considérés comme des musulmans en puissance). Ce point est illustré dans un ordre de Murad III renforçant la position de ses prédécesseurs, daté du 10 janvier 1576⁶⁷. Le cadi est tenu de faire en sorte que les marchands d'esclaves vendent surtout les jeunes, en mesure de devenir musulmans, mais aussi les vieux à des clients exclusivement musulmans. La prohibition sur l'usage et la possession d'esclaves par des non musulmans est réitérée, mais dans ce cas, l'accent est mis sur le rôle des marchands que l'on veut dissuader à tout prix de continuer à fréquenter des clients *zimmi*. Pour ce faire, la mesure menaçante du sultan consiste à condamner à la rame aussi bien les acheteurs que les vendeurs coupables de transactions illicites.

LES EFFETS SUR LA PLACE DES MARCHANDS OCCIDENTAUX DANS LE COMMERCE D'ESCLAVES

Dans le cadre du commerce des esclaves dans l'Empire ottoman, les marchands occidentaux remplissent trois types de rôles au moins, à partir du XVI^e siècle. Ils peuvent être des clients et même des intermédiaires du trafic qui échappe au contrôle des autorités, en achetant des esclaves de façon illicite. Il s'agit des activités des pirates et des corsaires ottomans et de leurs alliés à l'égard des sujets ottomans. Les victimes de l'esclavage illégal sont probablement destinées à la vente sur un marché noir anatolien hypothétique, demandeur de main d'œuvre

67 Ahmet Refik, *On Altıncı Asırda İstanbul*, op. cit., p. 50, doc. n° 11.

pour les activités agricoles⁶⁸. En ce qui concerne leurs acheteurs occidentaux, il était judicieux de les sortir des territoires ottomans pour empêcher ces personnes illégalement asservies d'avoir légitimement recours à la justice ottomane.

Les marchands occidentaux sont aussi des intermédiaires de rachat à la quête de leurs coreligionnaires/compatriotes (généralement affiliés à des consulats, ambassades). Dans un ordre du sultan adressé au vizir et à l'*aga* des janissaires, daté du 4 novembre 1571, il est précisé qu'un groupe de catholiques a saisi le baile de Venise à Galata pour lui emprunter 20 000 florins, afin de libérer des captifs de la guerre de Chypre⁶⁹. La Porte s'alarme contre cette situation et ordonne immédiatement aux officiers de rattraper tous ceux qui ne sont pas encore partis parmi les captifs et les intermédiaires du rachat. L'unité de protection donnée à l'ambassade vénitienne est aussi priée de vérifier cette version des faits lors d'un entretien avec le baile. Les Ottomans n'admettent pas que des ennemis vaincus par la guerre et réduits en esclavage pour être vendus sur le marché puissent être rançonnés, car ils n'ont pas été détenus pour une demande de rançon à l'égard de leurs coreligionnaires. Ce type d'acquisition d'esclaves résultant *ipso facto* de l'affranchissement n'est pas toléré par les autorités ottomanes lorsqu'il ne s'agit pas d'une demande de rançon, mais d'une vente officielle d'esclaves. L'affaire devient un peu plus compliquée lorsqu'un ordre postérieur daté du 10 novembre 1571 révèle qu'un sujet catholique du sultan, Anton (Antonio ou Antoine), a prêté mille florins au baile de Venise pour le rachat de certains notables parmi les prisonniers de Chypre. Anton présente une supplique au sultan pour dénoncer le baile qui refuse de lui payer sa dette. La décision du sultan ou du grand vizir consiste à forcer le baile à verser la somme en question à Anton et à couper la communication du baile avec le monde extérieur pour un certain temps⁷⁰. Sur le plan technique, la rançon est la même chose que l'acquisition d'un esclave; on verse le prix (*baha*) de l'esclave pour le libérer, sans passer par la formalité légale de l'affranchissement en raison de l'impossibilité de posséder un ressortissant du même pays.

Le dernier cas de figure est celui des marchands ayant une autorisation de séjourner en territoire ottoman (*müstâmin*) et qui se spécialisent dans le trafic d'autres marchandises que les esclaves, mais qui interagissent et font des transactions avec des marchands d'esclaves: leur implication est indirecte dans la traite. Dans une affaire assez remarquable du début du xviii^e siècle, on voit les ramifications éventuelles de cette implication des Occidentaux. Le procès-verbal de cette affaire

68 Nicolas Vatin, Une affaire interne. Le sort et la libération des personnes de condition libre illégalement retenues en esclavage sur le territoire ottoman (xvi^e siècle), *Turcica* XXXIII, 2001, p. 149-190.

69 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (ci-après BOA = Archives ottomanes de la Présidence du Conseil à Istanbul), Mühimme Defteri 16, p. 332, doc. n° 587.

70 *Ibid.*, p. 351, doc. n° 620.

portée devant le cadî de Sidon (Saïda) en Syrie est daté du 3 avril 1707⁷¹. Cette ville portuaire, située à 80 km de Damas et à 40 km au nord de Beyrouth, constitue le débouché des importations et des exportations de la capitale syrienne. Le port de Sidon était également connu comme centre d'exportation de coton vers Marseille⁷². Un navire français a été loué par deux marchands musulmans de Tripoli (de Libye), el-Hacc Süleyman et el-Hacc Ahmed, pour transporter une cargaison d'esclaves, en vue d'acheter du coton en Syrie. Ce chargement important est composé de 47 esclaves noirs, 67 esclaves femmes dites égyptiennes, 17 maghrébines et 15 pièces de châles et de voiles à destination de Sidon. Ils y vendent deux esclaves et le reste est écoulé à Damas. Avec la grosse somme d'argent obtenue, ils descendent 75 km au sud à bord du navire français vers Acre. Ils négocient avec le marchand flamand Merzuk, qui dispose d'une autorisation de séjour en territoire ottoman (un *müstâmin*), et lui achètent du coton.

Des traces documentaires nous sont parvenues de cette affaire, grâce à la réaction des résidents français de Sidon, mis au courant de la transaction : ils décident d'empêcher le chargement des marchandises sur le navire français, car, disent-ils, « on ne vous laissera pas embarquer des biens achetés à nos ennemis anglais et flamands, c'est ce à quoi notre César [Louis XIV] nous a exhorté de façon ferme et péremptoire ». La France de Louis XIV était en effet en guerre contre les Provinces unies et l'Angleterre à l'époque ; d'où la réaction des Français présents à Sidon, qui optent pour la poursuite de la guerre par tous les moyens et sur d'autres fronts. On peut également affirmer que ces marchands français n'étaient certainement pas des huguenots. Cette querelle entre hommes d'affaires européens bloque des sujets ottomans dans leurs affaires. Les marchands tripolitains sont obligés de confier leurs marchandises provisoirement à un dépôt ; afin de ne pas rentrer au pays les mains vides, ils décident d'acheter du riz à des commerçants locaux, contre lesquels Louis XIV n'éprouve pas nécessairement d'hostilité. En raison de cette tournure des événements, les Tripolitains deviennent suspects aux yeux des autorités ottomanes et sont tenus de jurer qu'ils vont transporter leur nouvelle cargaison en pays d'islam et non ailleurs.

Outre les différentes raisons évoquées, il a été fait allusion à un élément idéologique et religieux parmi les facteurs expliquant l'effacement progressif des marchands occidentaux de la traite orientale : il s'agit des attitudes ambiguës de l'État ottoman concernant la possession d'esclaves par des sujets non musulmans du sultan. Irritées par le choc créé par certains cas où un juif ou un chrétien possède

71 BOA, fonds Ali Emîrî, III. Ahmed 91/9037.

72 Edhem Eldem, *Capitulations and Western Trade*, dans Suraiya N. Faroqhi, éd., *The Cambridge History of Turkey, volume 3: The Later Ottoman Empire, 1603-1839*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006, p. 327 [283-335].

un esclave musulman, les autorités interviennent épisodiquement et sur ordre du sultan au cours des XVI^e-XVII^e siècles à Istanbul, au point de violer les droits de propriété légitimes des sujets non musulmans. On peut expliquer cela par le fait que chaque esclave, originellement extérieur au monde ottoman et à l'islam en principe, est un bon musulman, un sujet ottoman en puissance, en raison de la pratique répandue de l'affranchissement. Alors que la conversion à l'islam n'est jamais suffisante pour l'émancipation d'un(e) esclave, les fonctionnaires ottomans ne cachent pas leur préférence pour les maîtres musulmans d'esclaves et leur irritation face à l'exercice d'une quelconque autorité par des « mécréants », même s'il a lieu dans leurs propres espaces domestiques.

Pour un sujet non musulman du sultan, il était généralement compliqué d'acheter et de posséder des esclaves ; un étranger infidèle avait encore moins de chances de faire ce type d'acquisition de façon régulière sur les marchés officiellement surveillés de l'Empire. Bien entendu, les ventes effectuées en dehors des précautions inquisitoriales, en cachette et parfois en toute illégalité font exception à cette situation, mais ne laissent presque jamais de traces dans les archives ottomanes. On sait que les autorités ottomanes étaient incapables d'empêcher des sujets non musulmans de posséder des esclaves musulmans, ce qui nous permet de présumer que des marchands occidentaux pouvaient assumer un certain rôle dans les réseaux de la traite ottomane, sans avoir les mêmes avantages et la même liberté d'initiative et de mouvement qu'à l'époque où les Italiens possédaient des comptoirs en mer Noire.

La géographie de l'esclavage ottoman présentée ici en rapport avec les réseaux d'approvisionnement, mais aussi avec la documentation est une « géographie vue d'Istanbul⁷³ ». Ce stato-centrisme en apparence n'empêche pas d'envisager les enjeux de cette traite à une échelle plus globale ; il a même le mérite de révéler à quel point la machine étatique ne dispose pas de la toute puissance qu'elle prétend détenir. Les indices laissés par les ventes et les circulations d'esclaves dans les documents d'archives ne doivent pas donner lieu à une impression figée aux dépens de la souplesse et de la mobilité que peuvent connaître ces ventes et ces circulations forcées. Car, une fois que des esclaves arrivent dans l'Empire ottoman, après n'avoir laissé de traces documentaires que par le biais de la perception de la taxe douanière, il existe d'autres possibilités d'échange et de revente, pouvant aller jusqu'à la réexportation en dehors des territoires soumis au sultan, et ce par l'intermédiaire des marchands et navigateurs occidentaux.

73 Michel Fontenay, Pour une géographie de l'esclavage méditerranéen aux temps modernes, *Cahiers de la Méditerranée* LXV, 2002, paragraphe 32. Mis en ligne le 15 octobre 2004, consulté le 15 mars 2015. Url : <http://cdlm.revues.org/42>