

La traite d'esclaves en Mer Noire au début du XV^e siècle

Intervention au colloque international « Esclavages en Méditerranée et en Europe Centrale. Espaces de traite et dynamiques économiques (Moyen Âge et temps modernes) » (Casa de Velázquez, Madrid, 26-27 mars 2009)

par Annika STELLO

Jusqu'à Caffa en Crimée, disait Emanuel Piloti dans son traité commencé en 1420 adressé en 1441 au pape Eugène IV, le sultan mamelouk d'Égypte envoyait ses facteurs pour acheter des esclaves tatars, circassiens et russes de l'arrière-pays criméen et les emmener en bateau à Alexandrie. Toujours selon Piloti, ces bateaux transporteurs appartenaient le plus souvent à des marchands génois : le « *facteur du souldain [...] lez [i.e. les esclaves] vient à chargier sur naves de trèsfaulx et très-mavais [sic] crestiens, et lez apportent en Alexandrie, ou vrayment à Damiatia, et de là au Cayre* ». Piloti, marchand vénitien de Crète, parlait en connaissance de cause : il était passé par Caffa lors d'un de ses voyages en Égypte où il avait vécu pendant plusieurs décennies.

Son récit correspond exactement aux plaintes de Guillaume Adam, faites presque un siècle auparavant, qui accusait les Génois d'assurer, par leur commerce d'esclaves, le ravitaillement des armées mameloukes, au dam des croisés occidentaux. Il considérait la traite d'esclaves comme un crime commis principalement par les Génois, en particulier par la famille des Salvaigo. Selon lui, ces malfaiteurs ne faisaient que nuire, par ces actes contre Dieu, à l'Église et soutenir les sarrasins, ces ennemis de la croix et persécuteurs de la foi. La tête de ce clan des Salvaigo, Segurano, se révélerait aussi être l'aide des sarrasins, plus que quiconque autre chrétien avant lui, tant il aidait cette secte pestifère en apportant des milliers de garçons et autres chrétiens pour leurs armées.

Deux sources arabes viennent encore appuyer ces dires : un décret du sultan mamelouk Baibars de 1260 et un traité entre Byzance et le sultan Qala'un de 1281, qui montrent tous les deux l'importance du flux d'esclaves des régions situées au-delà des détroits vers l'Égypte.

Cet ensemble de sources donne l'image d'une traite qui emmène un nombre considérable d'esclaves de la Mer Noire et ce, presque toujours sur une seule route

© Annika Stello, 2009. Please always give full reference to this article when you cite it.

Annika Stello, 'La traite d'esclaves en Mer Noire au début du XV^e siècle,' published online in *Medieval Mediterranean Slavery: Comparative Studies on Slavery and the Slave Trade in Muslim, Christian, and Jewish Societies (8th–15th Centuries)*, [http://med-slavery.uni-trier.de:9080/minev/MedSlavery/publications/Traite Esclaves Mer Noire.pdf](http://med-slavery.uni-trier.de:9080/minev/MedSlavery/publications/Traite%20Esclaves%20Mer%20Noire.pdf) – (April 2009)

– Caffa – Pera/Constantinople – Alexandrie. La traite serait effectuée la plupart du temps par les Génois au service de ou du moins en collaboration avec les sultans mamelouks.

Cette image n'a jamais été remise en question, d'autant moins que l'histoire de la traite d'esclaves en Mer Noire au Moyen Âge a généralement suscité bien moins d'intérêt que celle des pays méditerranéens au sens strict du terme. Souvent, cette image a donc seulement été reprise et à l'occasion élargie par quelques détails, notamment des chiffres concrets tirés des minutes notariales déterrées dans les archives au cours des dernières décennies. Si l'on considère l'ensemble des sources disponibles – fragmentées, certes, et presque exclusivement occidentales, la documentation ottomane conservée ne remontant qu'aux années 1480 – on obtient pourtant une image bien plus complexe.

Ici, j'utiliserai l'exemple des registres de la *massaria* génoise de Caffa, sur lesquels je travaille dans le cadre de ma thèse. Après une brève présentation de cette source, je traiterai des points suivants :

- la source : les registres de la *massaria* de Caffa
- la taxation de la traite d'esclaves à Caffa
- les transports : l'importance de la traite
- la taille des cargaisons d'esclaves
- les marchands d'esclaves
- les routes de la traite

D'abord la source. Les registres de la *massaria* de Caffa sont des livres de comptes de l'administration génoise à Caffa, des livres rédigés plus ou moins pour une année chacun. Il n'en existe plus que relativement peu pour une source sérielle : Dans les archives de Gênes, on trouve encore les registres des années 1374, 1381, 1386, 1410, 1420, 1422-1424, 1442, 1446, quelques registres des années 1450 et 1460, ainsi qu'une série du début des années 1470. L'existence de ces registres, qui sont les livres de comptes de l'administration génoise en Crimée, est bien connue depuis le début du XX^{ème} siècle : Déjà dans le recueil de sources « Notes et extraits pour servir à l'histoire des croisades au XVe siècle » de Nicolai Iorga, publié en 1899, s'en trouvent quelques extraits, dont un concernant la traite d'esclaves. Bien que ces registres contiennent une abondance de données sur divers sujets, puisqu'ils conservent la comptabilité quasi totale de Caffa et en partie aussi celle des autres comptoirs génois en Mer Noire, ils n'ont été exploités que rarement et souvent de façon superficielle, pour appuyer des hypothèses formées à partir d'autres sources. Même Michel Balard dans sa grande œuvre « La Romanie génoise » (1978), et une vingtaine d'années plus tard dans un article traitant exclusivement et explicitement de ces registres¹, n'en retient que des chiffres généraux, sans trop s'attarder sur les difficultés que présentent les détails qui s'y trouvent aussi.

¹ Esclavage en Crimée et sources fiscales, 1996

Par leur nature, ces livres à grand format contiennent pour la plupart des entrées brèves, réduite aux informations indispensables : qui doit payer, ou a déjà payé, quelle somme à la commune de Caffa, et pour quoi. Puisque les scribes de la *mas-saria* tenaient les registres en partie double, selon la coutume italienne, on trouve presque toujours deux entrées pour une même transaction – entrées qui sont souvent écrites loin l'une de l'autre, mais qui parfois donnent la possibilité de corriger ou compléter la première avec les informations supplémentaires de la deuxième.

En ce qui concerne les informations relatives aux divers droits sur le commerce d'esclaves, les entrées sont particulièrement raccourcies car il s'agit d'informations reportées : l'*Officium Sancti Antonii*, responsable pour le contrôle de tout le commerce d'esclaves à Caffa, tenait une comptabilité à part qui malheureusement ne nous est pas parvenue. De cette comptabilité seulement l'essentiel était reporté dans le livre de comptes central de la colonie destiné, lui, à être envoyé à la mère-patrie Gênes afin d'y rendre possible la révision et le jugement annuels de l'administration génoise en Romanie. Dans ce cadre général, le degré de détails donnés varie d'entrée à entrée et dépend aussi du scribe.

Que peut-on donc tirer de ces registres pour élargir l'image de la traite des esclaves des régions septentrionales de la Mer Noire et du Caucase ?

Hormis quelques mentions d'esclaves qui apparaissent pour une raison ou une autre comme débiteurs du compte de la commune et qui apparemment habitent à Caffa, ce sont surtout les données relatives aux **taxes levées sur le commerce**, ou plus exactement sur l'exportation d'esclaves qui jouent le rôle clé. Et déjà là, les difficultés commencent. Des taxes, il y en a plusieurs à Caffa, elles changent au cours du temps, elles s'appliquent différemment à certains groupes d'esclaves à ce qu'il paraît, et il n'est pas aisé de dire si ces différences de traitement dépendent de l'origine de l'esclave, de son sexe, son âge, ou s'il s'agit carrément parfois de passagers libres. Car la terminologie ne permet que rarement une différenciation sûre ; souvent, il n'est question que de *capita*, de « têtes » en général donc, qui peuvent être aussi bien esclaves qu'hommes libres. De même pour les différents droits levés sur le commerce : on trouve les termes *Cabella capitum sarracenorum*, *cabella sclavorum et sclavarum*, *introytus capitum sarracenorum* ou *tolta sclavorum*, avec ou sans l'ajout de (*officii*) *Sancti Antonii*. Tous ces termes sont utilisés comme synonymes, mais les sommes à payer ne sont pas constantes, et il existe évidemment plusieurs taxes différentes. Des années 1380 jusqu'en 1410 les choses sont encore relativement simples : les marchands d'esclaves doivent payer deux droits séparés avant de partir de Caffa, à savoir 33 aspres et 8 aspres par tête. Mais dans les registres des années 1420, le tableau change considérablement. D'abord, les 33 plus 8 aspres apparaissent encore, mais à côté d'autres redevances, avant de disparaître complètement. Ces autres redevances sont réparties en quatre montants divers, qui apparemment s'appliquent selon des catégories différentes d'esclaves ou de passagers. Mais il est impossible de discerner clairement ces catégories, et donc

de calculer, à partir du résultat annuel de la vente aux enchères de la *cabella*, le nombre minimum d'esclaves mis en bateau à Caffa dans l'année.

Néanmoins, on peut tirer de ces registres des informations fiables sur les **transports** eux-mêmes. Une analyse systématique des huit registres encore existants des années 1410 à 1446 montre un total de deux cents quarante-cinq transports d'hommes à statut d'esclaves est confirmé, passant par Caffa. Il y avait probablement quelques transports supplémentaires, mais qui ne sont pas indubitablement identifiables, étant donné le manque de spécifications précises dans les entrées du scribe de la *massaria*. Cela correspond à une moyenne de 24 à 25 transports par an, dont la plupart se font en été, dans les mois de mai à novembre.

Le **nombre d'esclaves par bateau** varie entre un et cent soixante-quinze, mais les cargaisons avec plus de quarante esclaves sont rares ; la plupart des bateaux ne chargent qu'une vingtaine d'esclaves au grand maximum, et ce constat reste valable pour toute la période examinée.

Ces chiffres ne se concilient guère avec ce que postulent la plupart des études sur le trafic d'esclaves vers l'Égypte ou encore vers l'Italie. Bien que le petit nombre d'esclaves par bateaux arrivant en Italie soit un fait généralement accepté, il n'en est pas ainsi pour les transports vers l'Égypte. Mais le problème central est le nombre total d'esclaves embarqués à Caffa. De l'abondante œuvre de Charles Verlinden aux diverses études de Michel Balard des années quatre-vingt, les chercheurs ont estimé à partir du revenu annuel de la vente des gabelles, et en concordance d'ailleurs avec le récit de Piloti, que plusieurs milliers d'esclaves partaient chaque année de Caffa pour aboutir dans les grands ports méditerranéens, et surtout en Égypte. Or, la comptabilité de l'*officium sancti Antonii* de Caffa, reportée dans le livre central de la colonie, ne nous en fait apercevoir que quelques centaines par an. Comment expliquer cet écart ? Certes, les données de la *massaria* de Caffa sont incomplètes ; elles ne permettent pas de compter la totalité des esclaves taxés, d'autant moins que l'on trouve dans ces mêmes registres les preuves de fraude régulière, punie sévèrement mais néanmoins existante. Toutefois, il paraît peu probable qu'une estimation de ces chiffres flous puisse doubler ou tripler le nombre d'esclaves partant de la Mer Noire, d'autant plus que les esclaves féminines, qui partaient vers l'Europe de l'ouest pour la plupart, y sont comprises. On peut donc assumer avec quelque certitude que les esclaves exportés des régions pontiques sont bien moins nombreux que souvent estimés.

Ensuite, qui sont les **marchands d'esclaves** ? Ici encore, les registres de la *massaria* donnent des informations importantes. Loin d'être complètes à chaque fois, les entrées de la trésorerie de Caffa mentionnent toutefois un grand nombre de patrons de navire et de commerçants. Parmi les quelque cent soixante-dix marchands d'esclaves dont on apprend le nom, 34 sont apparemment génois ou liguriens, 4 vénitiens, 2 d'Amalfi, et 34 italiens d'origine inconnue, en tout donc 74 italiens – un peu moins que la moitié. Le deuxième grand groupe est formé de mar-

chands grecs, qui, au nombre de 38, représentent un autre quart du total. Ensuite, viennent les nommés *sarraceni*, en somme 27, dont 9 sont originaires de la côte micrasiatique et 4 du nord-est de la région pontique, tandis qu'on ignore la provenance des 13 autres. S'y ajoutent encore 17 marchands portant des noms très déformés et écrits avec une orthographe variable ; ici, il s'agit probablement d'hommes d'origine arménienne ou tatare, dont les noms sonnaient tellement étranges à l'oreille du scribe italien qu'il n'était capable de les transcrire que de manière très approximative. Puis, on trouve encore quatre noms de commerçants peut-être bulgares et un désigné *rubeus*, un russe donc. De ces marchands, une trentaine seulement apparaît plus qu'une fois dans le contexte du commerce d'esclaves, et ce souvent au cours de la même année. A noter qu'il n'y a que trois marchands d'esclaves juifs, apparaissant tous les trois dans le registre de 1446. On peut se demander alors d'où vient le motif de la pétition faite au pape Martin V en 1425, qui demandait l'interdiction aux juifs du Levant de vendre des esclaves chrétiens aux mécréants.

Les esclaves ne représentent généralement qu'une partie de la cargaison. La traite n'apparaît donc que comme une affaire parmi d'autres, lucrative peut-être, mais exercée à l'occasion et non régulièrement. La question de savoir si la traite d'esclaves en Méditerranée orientale en général et vers l'Égypte en particulier se faisait par des marchands d'esclaves spécialisés a été discutée assez souvent et sans arriver à un consensus. Le tableau que dessinent les registres de la *massaria* de Caffa montre plutôt un commerce actif passant par Caffa, mais où malgré leur valeur commerciale élevée les esclaves ne jouent pas le rôle principal qui leur a souvent été attribué.

Mais toutes ces données sont approximatives et à traiter avec précaution, car dans la plupart des cas, les seuls noms ne suffisent pas pour identifier avec certitude la nationalité, le lieu ou la région d'origine de la personne en question, et des informations supplémentaires pour combler cette lacune n'existent que rarement. Néanmoins, elles donnent un aperçu de la diversité des marchands d'esclaves, mieux que les actes notariaux sont capable de le faire. Du fait qu'ils sont composés par des notaires italiens et suivant les coutumes et le droit occidentaux, ils contiennent majoritairement des contrats avec au moins une partie italienne. Or, les marchands sarrasins peuvent très bien mener leurs propres affaires sans la participation des italiens, affaires qui par conséquent n'apparaissent pas dans les documents notariaux. Bref, les données de la *massaria* de Caffa démentent encore une fois le récit d'Emanuel Piloti, du moins en partie. Tandis que celui-ci parle de marchands génois ou égyptiens exclusivement, nous les retrouvons certes ici, mais à côté d'une quantité non négligeable d'italiens d'origines diverses, de grecs et d'autres habitants de la région pontique qui, eux, ont peu intérêt à vendre leur marchandise, c'est-à-dire les esclaves, vers l'Égypte. Vu en outre que le nombre total d'esclaves partant de Caffa chaque année est loin d'être aussi important que Piloti

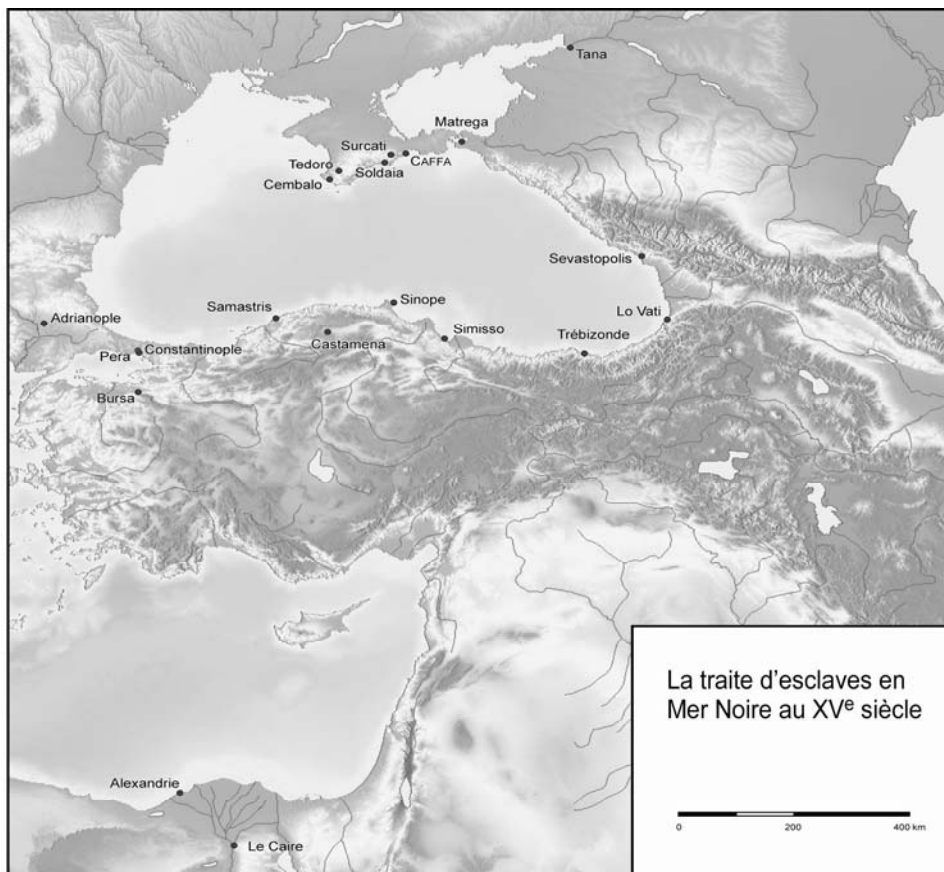
le prétend, on peut se demander si l'Égypte mamelouke s'approvisionnait vraiment à peu près complètement par la voie Caffa-Constantinople-Alexandrie. Quand bien même tous les esclaves exportés de Caffa finiraient en Égypte, ce commerce régulier, mais en aucune manière primordial pour la vie économique du bassin pontique ne serait pas un monopole génois ni même européen occidental, mais plutôt un commerce en plusieurs étapes et avec plusieurs intermédiaires.

Ceci nous amène à la question des **routes de transport**. Ici encore, les registres de la *massaria* nous livrent des informations supplémentaires par rapport à ce que l'on peut trouver ailleurs. Souvent, les entrées concernant les droits levés sur le transport d'esclaves mentionnent le lieu de provenance du bateau ou des esclaves en question, ou bien la destination du transport, mais rarement les deux. On voit se dessiner un tableau où l'écrasante majorité des bateaux jetant l'ancre à Caffa vient de la côte méridionale de la Mer Noire : le port le plus souvent mentionné parmi les lieux de provenance est Sinope en Asie Mineure, mais également Bursa (Brousse), l'ancienne capitale de l'Empire Ottoman redevenue un marché important sous le règne de Mehmed I. Des navigateurs viennent aussi régulièrement des cités de Samastris (Amasra), Simisso (Samsun) et Castamena (Kastamonu), ce qui semble naturel puisque au moins les deux premières hébergent aussi des comptoirs génois avec un consul en tête. Dans une moindre mesure, les esclaves taxés à Caffa viennent des régions septentrionales de la Mer Noire, outre quelques mentions isolées de lieux de la région caucasienne dans l'est du bassin pontique. Parmi les destinations dominant encore une fois les ports de la côte micrasiatique, en premier lieu Sinope et Simisso. On devine donc un axe principal de la traite qui, curieusement, va de l'Asie Mineure à la Crimée avec retour en Asie Mineure.

Cet étrange constat reste jusqu'à présent sans explication. D'abord, un nombre considérable d'études ne le mentionnent même pas. Puis, celles qui en parlent donnent des explications peu satisfaisantes. Un élément souvent avancé est le monopole sur le commerce d'esclaves en Mer Noire auquel les Génois aspiraient dès leur entrée en Mer Noire en 1261. Mais ils ne réussirent jamais à atteindre ce monopole. Ils avaient tout au plus obtenu, depuis la deuxième moitié du quatorzième siècle, que tout navire marchand navigant en Mer Noire septentrionale devait passer par Caffa et y payer les droits sur les marchandises à bord. Mais cette mesure était dirigée principalement contre le commerce de Tana, ce marché sur la Mer d'Azov longtemps contrôlé par les Vénitiens et donc rival de Caffa, et a priori ne touchait pas la navigation en Mer Noire méridionale. D'ailleurs, ce droit était difficilement contrôlable et dès les années 1420, il ne fut quasiment plus respecté. Ceci n'explique donc pas pourquoi bon nombre des marchands d'esclaves semblent effectuer un transport aller-retour des esclaves.

La route de Caffa à Constantinople ou Pera, en revanche, est quelque peu sous-représentée dans les registres de la *massaria*, si l'on pense encore une fois au récit de Piloti et aux travaux de Verlinden et autres. Ce dernier écrivait encore en 1989

que Pera ou Constantinople « des lieux obligatoires de passage pour les esclaves qui, des colonies italiennes de la Mer Noire, étaient acheminés vers l'Égypte mamelouke et dans une moindre mesure vers l'Europe méditerranéenne chrétienne »². Si les esclaves tatares, russes et caucasiens du pourtour de la Mer Noire étaient vraiment quasiment tous emmenés sur les îles de la Mer Egée pour être ensuite redistribués vers l'Europe occidentale et le Proche Orient, les mentions de bateaux à destination de Constantinople devraient être plus nombreuses dans les livres de compte de la commune de Caffa, comme c'est le cas pour les transports d'autres biens. Or, on n'en trouve que très peu, et jamais une destination au-delà des détroits. Pour ces destinations éloignées, on peut imaginer que le scribe à Caffa ne les trouvait seulement pas digne de mention, puisqu'elles étaient loin de Caffa et qu'on ne pouvait y aller qu'en passant par Pera ou Constantinople. Nonobstant, une partie considérable des esclaves partant de Caffa ne passait évidemment pas par les détroits, mais était débarquée dans les ports de l'Asie Mineure.



² Verlinden, *Encore la traite des esclaves et les traitants italiens à Constantinople*, 107

Cela mène à deux suppositions possibles : La première, que les esclaves, une fois arrivés en Asie Mineure, y étaient vendus directement et restaient plus au moins dans la région. La deuxième, qu'on leur faisait traverser l'Anatolie par la voie terrestre, justement pour éviter les problèmes du passage des détroits dans une situation politique instable, du temps où l'expansion ottomane rendait de plus en plus difficile le commerce naval des occidentaux entre Mer Noire et Mer Egée. Cette deuxième possibilité semble plus plausible que la première. Non seulement elle pourrait expliquer pourquoi tant d'esclaves étaient débarqués au sud de la Mer Noire où il ne pouvait y avoir une demande assez grande pour rendre ce commerce lucratif. Mais elle pourrait aussi concilier, dans une certaine mesure, la perception subjective de Piloti, imprégnée de son identité de chrétien occidental, avec les données d'une source économique plus « objective » (entre guillemets). Car il est tout à fait possible que les esclaves, menés par la voie terrestre à travers la Turquie actuelle jusqu'à la côte méditerranéenne de la Syrie ou du sud de l'Asie Mineure, y aient été embarqués de nouveau pour arriver à la fin de leur odyssée en Egypte mamelouke, où le sultan les achetait à hauts prix.

Pour conclure, j'espère avoir montré que les idées reçues sur la traite d'esclaves des régions pontiques méritent tout au moins une certaine reconsidération à la lumière de sources non encore suffisamment exploitées. En comparant les données des actes notariaux qui contiennent beaucoup de détails sur des cas particuliers, les récits de voyage et autres textes « littéraires » qui donnent des couleurs manquant aux sources juridiques et économiques, et la documentation fiscale et commerciale bien plus sèche, mais tout de même riche d'informations, la traite d'esclaves en Mer Noire se présente assez complexe. Le nombre d'esclaves trafiqués est impossible à estimer avec exactitude, en partie parce que le statut des hommes concernés n'est pas toujours clair. Les marchands forment un groupe hétérogène dont les Génois et autres chrétiens font aussi bien partie que les musulmans et les grecs, sans qu'il soit possible de parler d'un monopole pour l'une ou l'autre nation ou religion. Et finalement, les routes de la traite sont diverses et soulèvent, pour chaque question résolue, de nouvelles questions – des questions qui restent sans réponse satisfaisante jusqu'à présent.