

Paolo Calcagno

Fraudes maritimes aux xvii^e et xviii^e siècles : un voyage dans les sources génoises

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Paolo Calcagno, « Fraudes maritimes aux xvii^e et xviii^e siècles : un voyage dans les sources génoises », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 90 | 2015, mis en ligne le 01 décembre 2015, consulté le 16 février 2016. URL : <http://cdlm.revues.org/8001>

Éditeur : Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

<http://cdlm.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://cdlm.revues.org/8001>

Document généré automatiquement le 16 février 2016. La pagination ne correspond pas à la pagination de l'édition papier.

© Tous droits réservés

Paolo Calcagno

Fraudes maritimes aux XVII^e et XVIII^e siècles : un voyage dans les sources génoises

Pagination de l'édition papier : p. 215-236

L'état de l'art : un champ de recherche foisonnant

- 1 Il y a un peu plus de vingt ans, Paolo Preto avait lancé un projet de recherche sur la contrebande à partir du cas vénitien : les enquêtes menées montrent qu'à l'époque moderne, le phénomène est endémique et imprègne l'ensemble de la société, jusqu'à « faire disparaître la frontière entre les États de Venise et de Milan, entre Venise et Mantoue, entre Venise et l'Autriche » et « bouleverse(r) les barrières traditionnelles au sein de la république de Venise ». En concluant son essai, après avoir présenté un ensemble de cas très intéressants, Preto définissait la fraude comme « un problème historique qui ouvre de grands horizons de recherche » : mais force est de constater que dans les années qui ont suivi, l'historiographie italienne n'a pas suivi cette piste prometteuse¹.
- 2 Cet article s'en inspire et se propose d'esquisser, autant sur le fond qu'en ce qui concerne la méthodologie, une étude globale s'inscrivant dans ce courant à partir des cas présents dans la documentation produite par la magistrature et le personnel de l'Office de Saint Georges (*Banco di San Giorgio*) et conservée par l'Archivio di Stato de Gênes. À cette fin, l'article a été divisé en deux parties : une introduction à caractère historiographique pour déterminer les catégories conceptuelles et les instruments critiques utilisés par les chercheurs qui ont travaillé sur ce thème, et une présentation de la typologie des sources génoises en matière de fraude et de leur potentiel heuristique, précédée d'une indispensable explication de l'organisation génoise du contrôle douanier et des poursuites en cas d'infraction. L'objectif est de montrer comment la richesse des documents de l'Office de Saint Georges est le fruit du maintien, par la Ligurie maritime, d'une fonction charnière entre la Méditerranée et le continent européen, point de rencontre entre les courants des trafics d'ampleur différente² ; et comment ces conditions favorables ont permis de bénéficier encore plus qu'ailleurs de l'effet miroir de ce phénomène illicite, dont l'observation permet d'approfondir de manière particulièrement stimulante les multiples phénomènes liés à la circulation des biens, des hommes et des navires.
- 3 La fréquence des activités commerciales illicites en mer préoccupe sérieusement les autorités de l'État. Comme l'a si bien dit Preto, à côté de la Méditerranée des conflits et des grands empires, il y en avait également une autre, où les « comportements privés à la limite, ou au-delà de la limite du légal [...] se mélangent, se confondent, se délitent dans des zones grises ou controversées »³. La dimension de la fraude fait partie intégrante de « l'économie de circulation »⁴, et invite fortement à élaborer des instruments de contrôle et à organiser des systèmes répressifs.
- 4 Afin d'endiguer le phénomène de la fraude dans sa profondeur structurelle, il convient toutefois de partir de la considération que les « flux légaux et illégaux, légalité et illégalité, [sont] souvent les deux faces d'une même activité »⁵. Réfléchir à la polarité circulation/contrôle permet dès lors d'observer et de donner une grande profondeur d'analyse aux différents caractères de l'échange : à travers les rapports et les témoignages des forces préposées à affirmer la souveraineté des institutions publiques⁶, il est possible de voir en action à la fois les différents acteurs sociaux concernés et l'Etat, aux prises avec des problèmes grandissants et avec une « répression impossible »⁷. Tout ceci en prenant aussi en compte le fait que la fraude ne permet pas d'opposer de manière antithétique les institutions publiques d'un côté, et la société de l'autre. Non seulement la loi définit deux niveaux (licite et illicite) que les pratiques tendent en revanche à associer, mais de surcroît, il n'existe pas de profil défini du

fraudeur : toutes les strates de la société sont concernées par le commerce illégal, y compris les représentants des institutions qui n'hésitent pas à perpétuer les mêmes infractions que celles qu'ils poursuivent, entrant en conflit avec leurs propres fonctions. De ce point de vue, la situation ligurienne est emblématique.

5 Du point de vue historiographique, la clé pour une lecture des activités légales et illégales à la lumière des mécanismes de circulation et de contrôle – qui a été adoptée dans le cadre d'une récente journée d'étude organisée à Lisbonne, en l'adaptant à des terrains de recherche différents⁸ –, renvoie à une catégorie très discutée parmi les historiens en ces dernières années : celle de la frontière. D'une part, par sa nature, l'illicite est un sujet de frontière du point de vue disciplinaire, car il se prête à des recherches de type économique, sociologique, juridique, institutionnel, voire anthropologique ; d'autre part, la frontière, « franchissable »⁹ dans sa nature, possède une valeur « délictueuse », car elle génère des espaces « jusqu'ici » et « au-delà », dans lesquels les mouvements sont soumis à des règles précises¹⁰. Afin d'étudier les diverses caractéristiques et expressions de la fraude, il est essentiel de garder à l'esprit cette dimension spatiale : les événements ont un emplacement précis, tout en se déroulant « dans la pénombre », c'est-à-dire dans des endroits peu contrôlés sur mer, le long des côtes et les chemins terrestres qui en partent. Les activités frauduleuses contribuent ainsi à rappeler la double nature de la frontière : physique, car la répression se déclenche lorsque l'on dépasse illégalement un emplacement physique (le poste de douane) ; et culturelle, avec une « culture de la frontière » formellement véhiculée par les institutions, qui se heurte à la nature réfractaire de l'ensemble de la société, pénétrée quant à elle par une culture opposée de la contrebande (et de nouveau le niveau formel se heurte au niveau des pratiques)¹¹.

6 Le champ d'étude sur la société moderne des espaces frontaliers est immense, et les fraudes, qui sont parmi les « activités irrégulières pratiquées plus communément sur l'ensemble du territoire »¹², peuvent représenter, comme nous l'avons déjà suggéré, un excellent observatoire¹³. Les études majeures sur le sujet ont été réalisées par les historiens français, alors qu'en Italie, la richesse du thème a été récemment mise en valeur par deux groupes de recherches gravitant autour de Biagio Salvemini et Livio Antonielli¹⁴ : le premier est étroitement lié, non par hasard, aux études de la MMSH d'Aix-en-Provence et au *network* scientifique construit à Paris I par Wolfgang Kaiser, le second est proche de certains milieux d'historiens de la société et des institutions espagnoles qui se sont occupés des fraudes et de la contrebande¹⁵. Le tournant s'est produit dans les années 1990 : en l'espèce, l'illicite douanier, avec ses liens inextricables avec le « négoce maritime », a trouvé pour la première fois une place propre dans les travaux de Silvia Marzagalli¹⁶. Cette dernière, en attirant l'attention sur un moment de paroxysme de ces phénomènes – l'époque napoléonienne –, a mené une série précise d'enquêtes, ouvrant la voie à diverses pistes d'études résultant en des contributions sur des contextes géographiques et chronologiques variés¹⁷.

7 L'état de l'art montre donc un secteur de la recherche foisonnant, qui permet désormais d'envisager des recherches spécifiques solides et documentées. En plus de mettre en évidence le caractère « opaque », à la limite entre « illégalité, pratiques souterraines et opportunisme commercial »¹⁸, ainsi que la capacité à générer des enrichissements notables¹⁹, ces recherches récentes ont bien mis en lumière les principaux aspects de la fraude en matière de trafics commerciaux²⁰ ; la nécessité pour de larges couches sociales de transgresser la réglementation douanière rigide (ce qui explique la grande acceptation des infractions par une « population solidaire »²¹) ; les cas variés des modalités illicites (à la base des échecs des forces de police, aux effectifs trop modestes, et enclines à la collusion) ; le manque de spécialisation des auteurs de la fraude (presque tout le monde fraude, au point que le phénomène finit par atteindre des dimensions préoccupantes, pouvant représenter toutefois un facteur de croissance pour l'économie).

8 La fraude apparaît ainsi comme un instrument du jeu économique, susceptible de donner une réponse adaptée aux besoins d'une population hétérogène, parfois exposée à une dangereuse fragilité alimentaire²². Les activités illicites sont considérées comme « compatibles avec la morale commerciale et [...] indispensables à la bonne marche de l'économie », ce qui

- explique la « compréhension populaire répandue » à son égard. La réglementation douanière est relativement « méconnue ou contestée », considérée comme une réelle « entrave au bon fonctionnement du commerce », ce qui fait que l'opinion publique sur le fraudeur est « suspendue entre légère condamnation et sympathie »²³. De toute évidence, lorsqu'il s'agit de la limite entre le licite et illicite, des considérations d'ordre éthique se glissent dans l'analyse.
- 9 D'ailleurs, « les moyens de la fraude sont aussi nombreux que les voies de la Providence », et l'« imagination fertile »²⁴ des fraudeurs met en sérieuse difficulté les agents des Douanes : comme si cela ne suffisait pas, ces forces sont largement insuffisantes, « faibles comparées aux contrebandiers potentiels », composées d'un personnel au bas de l'échelle sociale, en grande majorité analphabète, rémunéré faiblement, et souvent avec retard²⁵. La corruption répandue, dont les cas ne se comptent plus, accroît le dysfonctionnement dans la lutte contre le commerce illicite et facilite la fraude²⁶.
- 10 Le fait que les activités illicites constituent une composante structurelle de l'économie entraîne une totale « absence de spécialisation sociale dans le milieu des contrebandiers »²⁷, voire plus généralement de tous les acteurs qui transgressent les réglementations douanières. En particulier dans le monde maritime, la fraude est le propre de cette foule de personnes qui pratiquent normalement la pêche, les transports, le cabotage, voire la course : les capitaines et patrons de barque peuvent avoir confiance en les « relations qu'ils entretiennent dans les différents lieux de la fraude », et n'ont pas de problèmes à « acheminer la marchandise de fraude sous couvert d'un commerce légal »²⁸. Le phénomène de l'illicite est ainsi alimenté en premier lieu par des individus bien intégrés dans la société locale, parfois appartenant même aux groupes dominants²⁹, au point que l'illicite assume des dimensions éclatantes et a des conséquences positives, d'un certain point de vue, dans une économie bloquée par des déficiences structurelles³⁰.

La fraude douanière dans le contexte ligure, entre contrôle et répression judiciaire

- 11 À l'image du cas vénitien, dont nous sommes partis, la fraude constitue également à l'intérieur du territoire ligure le pendant d'une politique commerciale et industrielle fondée sur une réglementation économique restrictive et sur le monopole de Gênes sur le territoire de la République³¹. À partir de 1162, suite à la concession impériale de la haute juridiction sur les côtes comprises entre Capo Corvo à l'est et Monaco à l'ouest, Gênes formalise la possession de « sa » mer (que l'on appelle à l'époque « *Ligustico* », ou « mer de Gênes »), tirant de cette concession la légitimité d'un prélèvement fiscal généralisé, qui ne pèse pas sur les communautés locales en tant qu'institution publique, mais sur ses habitants en tant qu'individus³².
- 12 L'ensemble des droits *ad valorem* perçus sur le commerce, frappant tous les bateaux qui naviguent à moins de trois milles de la côte et portant sur les produits les plus divers (c'est ainsi le cas, entre autres, de la *Riva grossa*, de l'ancrage, du *dricus armamenti*)³³ stimule une activité illicite continue de la part des acteurs du commerce, qui cherchent à se soustraire à l'obligation de déclarer les marchandises et de payer les droits à Gênes³⁴. Depuis la fin du XV^e siècle, l'Office de Saint Georges, qui s'est vu confier par la commune de Gênes la tâche de procéder à la perception douanière, se constitue ainsi essentiellement comme un organe de gouvernance parallèle à celui territorial³⁵, amené au fil du temps à se pourvoir d'hommes et de bateaux pour contrôler les flux commerciaux dans la mer ligure et pour combattre la fraude. Notons ici la particularité du cas génois à laquelle nous faisons allusion depuis le début : nous sommes en présence d'une fiscalité confiée à un groupe privé – les créanciers de l'État réunis au sein de l'Office – qui en raison de leurs intérêts particuliers nourrissent une vision particulière du problème de l'illicite qui se concrétise parfois en des formes différentes de celles souhaitées par le gouvernement de la République.
- 13 Pour effectuer les opérations de contrôle et de taxation sur les bateaux qui entrent et sortent du port de Gênes et dans des points d'abordages périphériques, l'Office de Saint Georges met en place plusieurs bureaux de douanes confiés à des commissaires patriciens, tenus à enregistrer

chaque mois dans les « *quinternetti* » (registres) toutes les marchandises en mouvement, aidés en cela par des gardiens. Peu d'hommes en tout : dans un rôle de la fin du XVII^e siècle, on ne compte que 66 actifs sur tout le territoire, dont un tiers opère en ville (entre le quai, la darse, le port franc, l'arsenal, la Lanterna, la Carbonara, le Lazzaretto et les autres accès), et les autres sont distribués plus ou moins équitablement entre les différentes communautés du territoire ligure³⁶. Toutefois, là où les commissaires ne disposent pas d'un personnel salarié par l'Office de Saint Georges³⁷, ils peuvent recourir aux sbires à la disposition des *giusdicenti*, ces gouverneurs, *podestà*, capitaines aux compétences fiscales, judiciaires, de police, et administratives au service de la République sur l'ensemble du territoire, dans le cadre d'une collaboration qu'on constate à plusieurs reprises dans les sources, sur terre comme en mer³⁸.

14 En mer, une équipe de deux ou trois felouques armées agit alternativement à l'intérieur du port ou le long de deux rivières à l'ouest et à l'est, dans le sillage des deux navires qui opèrent à Gênes au XV^e siècle pour le compte des adjudicataires des *carati maris*, le principal droit perçu sur le trafic maritime en Ligurie³⁹. Soumise à une série de « réformes » au cours du XVII^e et XVIII^e siècle – dans la réalité, de changements minimes du nombre d'unités engagées –, cette flotte est soutenue parfois par les galères de la République⁴⁰, dont la fonction principale est la protection contre la course, mais qui effectuent également des missions de lutte contre les infractions douanières. De plus, pour faciliter les contrôles sur les trafics de cabotage, l'Office de Saint Georges dispose de deux autres petites unités navales dans les escales de Savone et Portovenere – « *gozzi* », « *leudi* » ou petites frégates (« *fregatine* ») – appelées à surveiller une navigation très dense qui, pour se maintenir et prospérer, compte justement sur la possibilité d'occulter des choses au fisc⁴¹.

15 Il s'agit d'un service de patrouille analogue à celui d'autres Etats, à commencer par Venise, qui se considère maître de la mer Adriatique et qui depuis le Moyen-Âge met en œuvre des pratiques de contrôle maritime pour défendre ses privilèges fiscaux et commerciaux, en profitant des galères (« *galeotte* ») confiées au gouverneur (*Provveditore*) général de la Dalmatie⁴². Dans le royaume de Naples, un gardien surveille avec son bateau le port de la capitale et d'autres embarcations patrouillent de portions du littoral, à l'instar de cette « felouque royale » qui opère sur la côte des Abruzzes avec 12 marins à bord. À Villefranche, la maison de Savoie entretient un « bâtiment du droit » (un pinque en général, d'après la documentation), utilisé également comme garde-côte contre les corsaires barbaresques et pour le transport du sel en provenance de la Sardaigne⁴³. À Marseille, la chambre de commerce organise une action de vigilance maritime s'appuyant aussi sur les garde-côtes de la Marine ; dans d'autres provinces françaises, opèrent des bateaux plus petits, comme cette « felouque de patrouille » attestée au XVIII^e siècle sur les côtés du Roussillon ; lorsqu'au cours du siècle le problème de la contrebande de tabac s'aggrave, on a recours à des pataches et autres « petits navires de guerre »⁴⁴. Sur les côtes anglaises également, des garde-côtes « rattachés aux douanes » sont en service pour « avant tout arraisonner les contrebandiers »⁴⁵. Il en va de même en Chine où sur la côte du Fujian, « province maritime par excellence », l'activité illégale du *wokou* est contrariée par des dizaines de bateaux de la dynastie Qing⁴⁶. Bien que tous les Etats ne réussissent pas à faire face au problème avec la même efficacité – ils n'y sont pas par ailleurs confrontés de la même manière –, partout où il y a des contrebandiers maritimes potentiels, des bateaux sont mis à la mer pour les contrer.

16 L'activité des felouques et d'une foule de plus petits navires aux fonctions plus limitées et avec un moindre rayon d'action, ne produit pas pour autant des résultats éclatants, et parfois ces unités sont contraintes à céder face aux embarcations armées des fraudeurs. Ses activités se heurtent aussi à l'hostilité de la population. Par ailleurs, leurs équipages sont parfois en collusion avec les contrebandiers, si bien que leur œuvre de dissuasion s'en trouve amoindrie⁴⁷.

17 La fraude est organisée dans le détail et repose sur des réseaux de protection et de collaboration au sein de la société urbaine et des communautés locales ; mais contrairement à d'autres aires, et plus généralement aux espaces terrestres, à Gênes et le long du littoral il n'y a pas de véritables bandes⁴⁸ maritimes, et la tentative d'échapper aux contrôles est généralement le fait

d'embarcations isolées, ou à la limite de petites chaloupes qui font la navette entre les navires restés au large et la terre. Le moyen le plus commun pour frauder le long des côtes ligures consiste en l'introduction clandestine de marchandises en ville et sur le littoral. Celles-ci sont parfois réexportées ailleurs par voie de mer ou acheminées au nord vers les frontières terrestres de la République. Il ne s'agit pas uniquement d'articles de contrebande, mais aussi de denrées ou produits qui n'ont simplement pas été imposés, camouflés parfois parmi ceux qui passent en revanche sous l'œil des douaniers⁴⁹. Le cas des biens de première nécessité est différent : leur circulation s'inscrit dans un régime annonaire contrôlé par des institutions d'Etat spécifiques : blé, huile, vin et sel qui ne voyagent pas pour leur compte et qui ne sont pas destinés aux « *stapole* » (entrepôts de stockage et points de ventes) relèvent de la contrebande⁵⁰.

18 Excepté lorsque la fraude concerne ces marchandises soumises à des obligations spécifiques, la compétence concernant les délits douaniers appartient au *Protettori* de l'Office de Saint Georges⁵¹, un bureau composé de huit membres élus à travers une procédure complexe et périodiquement renouvelé, qui en plus d'administrer l'Office, gère également les rapports avec le gouvernement de la République⁵². En réalité, les dénonciations reçues en mer ou auprès des différents postes dans la capitale ou dans le reste du territoire sont transmises, après que l'inculpé a été cité à comparaître, à un autre organe de l'Office, le Magistrat ou Collège des *precedenti* (des « prédécesseurs »), composé des *Protettori* sortis de la charge. Les *Protettori* confient en effet au Magistrat des *precedenti* le contrôle et la juridiction en première instance sur la perception dei *carati*, le principal droit perçu sur les échanges ; alors que les *Protettori* en charge se réservent le jugement des appels, qui ont lieu dans les deux semaines après le premier verdict, qui intervient immédiatement après les faits. Au cas où la fraude est seulement suspectée, sans que le Magistrat des *precedenti* reçoive le corps du délit avec le rapport du commissaire en poste ou des capitaines des felouques, on procède à une enquête à l'aide de témoignages. Celle-ci est gérée par une députation spécifique préposée aux fraudes, qui remet ensuite le dossier de la phase d'instruction au Magistrat des *precedenti*.

19 La procédure suivie par les organismes judiciaires de l'Office de Saint Georges se rapproche beaucoup de celle utilisée par d'autres tribunaux du commerce⁵³ : le but est de produire une justice sommaire, en lien avec une tradition ancienne qui s'inspire des principes du droit naturel, aussi simplifié et accéléré que possible⁵⁴. Il n'y a pas de temps pour considérer les précédents, les habitudes, les normes codifiées, ni pour les avocats de la défense⁵⁵ : on recherche en revanche une résolution rapide et raisonnable par une condamnation adéquate (généralement financière), en mesure d'indemniser le fisc. En absence de preuves, les marchandises sont relâchées⁵⁶. L'histoire des fraudes douanières mêle ainsi la sphère de l'échange et des trafics commerciaux avec celle des institutions et du fisc, comme aussi avec la sphère des pratiques judiciaires (et derrière celles-ci, les conceptions juridiques)⁵⁷, offrant un cadre de possibilités d'études et d'analyses vraiment exceptionnel.

Les parcours de recherche possibles : les documents des archives de Gênes

20 Le matériel conservé par les tribunaux de l'Office de Saint Georges représente une source précieuse pour saisir avec moult détails les protagonistes et les dynamiques de cette « économie de circulation » toujours en équilibre instable entre le légal et l'illégal. En particulier, on constate au XVIII^e siècle une véritable « explosion » documentaire : la simple constatation de l'abondance documentaire, jointe au fait que dans ce dernier siècle d'existence de l'Office de Saint Georges⁵⁸ nous pouvons observer la machine mise en place pour contrôler les flux commerciaux dans sa maturité de fonctionnement et d'organisation, a orienté dans une direction bien précise les choix chronologiques de nos recherches.

21 Il est surprenant de constater l'ampleur des informations sur le monde marchand d'ancien régime livrées par un dossier de procédure pour fraude. On peut prendre pour exemple le cas du marchand Antonio Maria Musso, qui d'après ce qu'écrivit le 18 janvier 1735 le commissaire de garnison à Voltri au service de l'Office de Saint Georges, se serait éloigné « pour cause de dettes » faisant embarquer « pendant la nuit quelques parties de papiers sur le *leudo* du patron

- Geronimo Pescio »⁵⁹. Dès le lendemain, 19 janvier,⁶⁰ les *Protettori* reçoivent l'information et la transmettent à la Députation des fraudes, qui lance alors l'enquête, en demandant au commissaire de rechercher les auteurs de la délation, ainsi que tous ceux qui peuvent avoir des informations, à commencer par Pescio, et de les envoyer à Gênes pour y être interrogés. Les textes examinés – qui à vrai dire fournissent, comme cela arrive souvent dans ces cas, des versions presque identiques des faits – révèlent que Musso « fait fabriquer du papier dans les bâtiments du dit lieu [Voltri] pour le compte des sieurs Brignole »⁶¹, c'est-à-dire d'une famille noble génoise. Le papier chargé clandestinement est emballé en paquets (*balloni*) de 32 rames chacun, « entourés de papier bleu foncé comme d'habitude ». Les opérations de fraude ont été réalisées « au milieu de la nuit à l'heure où l'on charge habituellement les *leudi* sur la plage de Voltri »⁶². Il serait difficile de trouver réuni ailleurs un tel ensemble d'informations sur le rôle économique de l'accusé dans l'économie locale, ses liens avec le patriciat urbain, les modalités usuelles d'emballage du papier, les pratiques des chargeurs et portefaix de Voltri⁶³.
- 22 D'autres fois, la documentation parvenue à la députation préposée aux enquêtes met en évidence les combines qu'utilisent les fraudeurs pour échapper aux contrôles. Le dossier contre le patron de barque de Chiavari Gio. Andrea Magnasco, surpris en train de transborder illégalement la cargaison de sa felouque sur un bateau français dans le port de Gênes à la fin juillet 1725, est particulièrement significatif à cet égard. C'est un marin de la felouque de l'Office de Saint Georges qui a dénoncé les faits. Ce dernier avec tout l'équipage du garde-côte, s'est rendu sur l'embarcation en question après avoir observé au loin le passage furtif de « dix sacs pleins de toile »⁶⁴. Bien qu'il ne soit pas arrivé à temps pour saisir le corps du délit, il a tout de même réuni des preuves compromettantes qui sont en effet présentées à l'organisme compétent : parmi elles, des lettres retrouvées dans une poche de l'habit de Magnasco – signées par un marchand génois, Giovanni Battista Paganino – qui « parlent de comment on devait frauder », autrement dit, elles expliquent que le patron, chargé de 32 pièces de toile, aurait dû se rendre « avant le jour à un mille au large de la sortie du port et faire un signal de fumée avec la poudre, pour que je vienne à bord »⁶⁵. Le 21 juillet, Gio. Andrea est envoyé en prison, et le 24 il est interrogé par les membres de la Députation. Le verbal précise que « lors du passage d'un bâtiment, dont j'ignore si c'était un navire ou une barque, j'entendis quelqu'un qui depuis ce bâtiment demanda aux marins de [ma] felouque si c'était celle qui avait les toiles à bord, et que dans ce cas, qu'ils les mettent à bord dudit bâtiment, et ainsi on lui livra toutes les pièces »⁶⁶. Pour finir de se justifier, le patron explique que Paganino avait demandé la fumée « pour distinguer ma felouque qui avait les toiles des autres qui venaient de Chiavari, mais que la fumée n'avait pas eu lieu »⁶⁷. S'il n'aide pas à établir la véracité de la déposition de Magnasco, ce dernier détail est précieux pour le simple fait de prouver qu'il y avait une importante navigation de Chiavari à Gênes.
- 23 Les rapports de police – qui constituent la partie la plus importante de la documentation disponible en matière de fraudes douanières – contiennent une description minutieuse et extrêmement variée des modalités adoptées par les transporteurs de marchandises qui cherchent à éviter de payer les taxes. La situation la plus fréquente à laquelle nous assistons est celle exposée par le gardien de Voltri, Ambrogio Franchino, qui « la nuit du mercredi précédent, vers 6 heures », en compagnie de son équipe de trois sbires, aurait vu un « bateau naviguer près de la plage », et intrigué, il se serait rendu sur la « voie publique », où il aurait trouvé deux portefaix en train de mettre à terre deux balles de papier⁶⁸. Aussi, les galères dans la darse, vraisemblablement soumises à moins de contrôles par rapport aux navires privés, se prêtent parfaitement au commerce illégal : à la fin de janvier 1740, un rameur en service au bord de la galère *San Giorgio* veut même présenter aux *Protettori* les « preuves évidentes » des fraudes commises par les forçats, « pour soulager sa conscience ». Les carrosses et chaises à porteurs sont un autre moyen idéal pour essayer de soustraire aux regards des douaniers les marchandises déchargées dans le port : une d'entre elles fait l'objet, le 26 février 1741, d'une poursuite rocambolesque « sur la rue Balbi », le long du faubourg de Pré, jusqu'à la porte d'Annunziata et à la darse, après quoi on en perd la trace « dans un entrepôt sous le palais de

son excellence sieur Stefano Durazzo » : un témoignage emblématique quant aux difficultés auxquelles se heurtent les contrôles dans une ville comme Gênes⁶⁹.

24 Ce qui est certain, c'est qu'on ne peut faire confiance à personne : le 1^{er} septembre 1791, le « portefaix de grain » Michele Penco affirme que « Gio. Batta Parodi, gardien des gabarres utilisées par l'illustrissime Magistrat du sel, offre à tous ceux qui lui en font demande les gabarres [...] pour charger ou décharger des marchandises de tout genre »⁷⁰. Moins de deux mois plus tard, le gardien Giacomo Rocco confirme que « le gardien des gabarres Gio. Batta Parodi persiste à commettre des fraudes au détriment des adjudicataires » des droits douaniers⁷¹. On a également des exemples nombreux de commerce illégal effectué par les membres de la noblesse au pouvoir, ce qui confirme la faible distance entre institutions et fraude. Sur la base d'une information parvenue au Grand Conseil de la République le 17 juin 1727, « dans les derniers jours passés le carrosse du Magnifique Geronomo Spinola – ce dernier siégeant dans les bancs de l'assemblée – s'était rendue dans le Bisagno et était revenue en ville avec deux sacs remplis, probablement, de blé, et j'ai entendu dire que ce Seigneur utilise ce véhicule pour cet usage, ce qui est de très grand profit pour sa maison, mais pas pour la ferme »⁷². Francesco Maria Grimaldi a eu de son côté la bonne idée de faire construire à la fin des années 1730 une série d'entrepôts et de magasins sur le bord de mer à Chiavari pour mener à bien ses affaires illicites : cela ne lui réussira toutefois pas, car en août 1738, seize hommes de Saint Georges envoyés pour perquisitionner ses immeubles, en font casser la serrure par un ferronnier du lieu et en faisant irruption, ils trouvent une grande quantité de marchandises, dont beaucoup dépourvues des « documents nécessaires »⁷³.

25 Le phénomène de l'illicite douanier est sans doute endémique, mais il présente néanmoins des caractéristiques conjoncturelles et liées aux spécificités locales. Nombreux sont les fraudeurs, de toute part et de toutes les façons, mais selon les endroits, la fraude présente des connotations précises, confirmant ainsi son caractère de miroir par rapport aux circuits d'échanges réguliers : d'après les informations collectées à la fin 1739, il apparaît que « les commissaires d'Albisola et Celle émettent en grande quantité les documents d'expédition pour les céramiques et les cercles de bois pour Savone [où ces marchandises devaient payer les droits], qui sont tous absents [des registres de Savone], et l'on suppose qu'on les embarque certainement en fraude dans le port de Savone, où on trouve toujours des navires étrangers ou nationaux qui font le commerce avec Marseille »⁷⁴. On retrouve de temps en temps des nouveautés concernant l'activité frauduleuse, ce qui constitue également un indicateur utile de l'évolution des activités commerciales. Le 27 janvier 1741, le Magistrat des *precedenti* se plaint ainsi auprès des *Protettori* des « abus publics effrénés et insupportables qui se sont introduits [...] par lesquels] certains marchands du Piémont vendent sans retenue quantités de toiles en fraude en ville et dans les *Riviere* »⁷⁵.

26 Il n'en reste pas moins que toute quantification des trafics illégaux demeure très difficile⁷⁶. On ne peut que se fier aux impressions livrées par les instances préposées à sa répression, ou aux rares indications des délateurs : par exemple, Pasquale Pareto témoigne en octobre 1739 au sujet des pratiques illégales des frères Dodero di Boccadasse – un petit village à l'est de la ville – qu'il a « vu passer sous mes yeux de grandes quantités » de cargaisons de blé débarquées clandestinement le long de la plage « par simple curiosité, ne sachant pas écrire, j'ai commencé au mois de mars dernier à composer deux colonnes, où je notais les *mines* qui passaient dix à 25 à la fois »⁷⁷. Entre mars et juin, 1 647 mines de grains auraient ainsi échappé à la taxation : si Pareto ne s'est pas trompé, la perte pour l'Office de Saint Georges a été d'environ 3 500-4 000 liras, étant donné qu'à cette époque, la perception est de 2 liras 2 sous à 2 liras 4 sous par mine, là où la recette totale du droit perçu en ville et dans tout le *Dominio* au début des années 1770 ne dépasse pas les 100 000 liras⁷⁸.

27 Pour se faire une idée des dimensions de la fraude, il est utile d'examiner un autre dossier conservé dans les documents de l'Office de Saint Georges, à savoir le procès contre les « héritiers de Giovanni Battista Bocalandro de Savone pour les fraudes faites à la douane pendant de nombreuses années et de très grandes quantités de marchandises » (1647)⁷⁹. De l'examen des livres comptables de son frère Giovanni Stefano, qui s'était installé à Livourne et

servait d'agent à Giovanni Battista, il ressort qu'entre le 9 avril 1619 et le 21 avril 1629, celui-ci « a négocié » des marchandises pour 152 172 écus génois 3 livres 2 sous ; « et vérification faite dans les livres de la douane de l'époque à Savone et n'ayant pas retrouvé l'expédition et les paiements dus à la douane, le corps du délit et le délit même sont prouvés »⁸⁰. En l'espèce, les vérifications démontrent que Giovanni Battista « n'a pas payé la moitié de la douane » : cela fait un manque à gagner pour celle-ci d'environ 380 écus (puisque les *carati* correspondent à une perception de 5 % *ad valorem*). En tenant compte du fait qu'à Savone à cette époque le commissaire du droit des *carati* encaisse en moyenne 11 000 livres par an – soit à 2 200 écus –, cette seule évasion correspond à 15 % environ du total du montant perçu.

28 Le cas Boccalandro nous amène à poser la question des réseaux organisés à l'intérieur de la communauté, jusque dans la famille, sur lesquelles l'illicite peut compter. « D'après les livres et lettres du susdit Giovanni Battista », il ressort que les marchandises en fraude sont introduites et exportées principalement à Celle, là où Boccalandro peut compter sur la complicité de sa sœur Marietta Bertolotto qui possède un entrepôt⁸¹. L'organisation illicite des frères Dodero est basée elle aussi sur la solidarité familiale et sur la collision communautaire : en plus de Giuliano et Matteo, à bord des *gozzi* « avec lesquels ils vont prendre le blé, principalement la nuit » qu'ils introduisent en fraude, il y en aurait aussi eu « un qui était sourd et muet et parent de la famille Doderi ». « Dans leurs maisons, [...] où ils ont fait faire différentes cachettes pour entreposer le blé », on aurait vu un autre frère, Giuseppe. Le plan prévoyait en plus que deux porteurs – Tomaso Ghio dit le « docteur », et Andrea Fazio dit « Bellen » – après avoir procédé au déchargement clandestin, avertissent i *fidelari* (producteurs de pâtes alimentaires) et les meuniers intéressés à acheter quelques mines de blé à un prix avantageux, recevant pour cela 20 sous chaque nuit.

29 Le rôle des femmes aussi semble important : une lettre anonyme – un type de source à manier avec précaution, mais très abondant dans les archives de l'Office de Saint Georges – a informé les *Protettori* que des officiers de la galère – en l'espèce, le sous-comite de la galère *Santa Maria* – introduisent illégalement, « avec les petits bateaux en service dans la darse, tabacs, eau-de-vie, toiles indiennes, [...] pour ensuite petit à petit les faire passer en ville ». Parfait exemple de « filtration », facilitée autant par la disponibilité de « leurs logements dans la darse » que par la complicité des femmes de la famille dont ils se servent pour introduire « les biens de plus haute valeur, plus risqués et de moindre poids »⁸². Le capitaine de Spezia, interpellé à propos des fraudes commises à Vernazza dans les Cinque Terre à la fin de l'été 1741, répond qu'il « s'agissait d'un lieu loin de Spezzia », et que la fraude n'est pas vérifiable « si ce n'est par des personnes sur le lieu, de qui [toutefois] soit parce qu'ils sont parents ou qu'ils sont impliqués dans la fraude, on ne peut pas espérer obtenir une confirmation vérifiable »⁸³.

30 Au XVIII^e siècle, on assiste à une véritable explosion des pratiques frauduleuses, liée à une augmentation de la consommation à la fin de l'Ancien Régime, phénomène également observable en Ligurie dans le cadre de cette « révolution » théorisée par Daniel Roche⁸⁴. Ceci complique encore plus le travail du personnel de l'Office de Saint Georges, qui se retrouve à devoir reconnaître et estimer la valeur des tissus provenant de toute l'Europe, et pas seulement⁸⁵. Ayant appris que « depuis peu de temps on a fait passer ici d'Allemagne par quelques commissions particulières, comme prétendues toiles de Rouen, des toiles d'une valeur bien supérieure »⁸⁶, les préposés à la lutte contre les fraudes observent que s'« il serait avéré qu'elles sont vraiment fabriquées en Allemagne sous le nom de Rouen, [...] il ne serait pas juste, voire même très préjudiciable pour l'Office si elles étaient acheminées avec la valeur estimée indiquée ci-dessus ». Ils proposent que « à partir d'aujourd'hui quand sont produits des bons pour livraison pour ces toiles de Rouen, [les préposés aux estimations de la douane] doivent s'assurer avant la délivrance du certificat de paiement aux douanes si la qualité de ces toiles est fine ou ordinaire »⁸⁷. La contrefaçon est un autre problème, et pas des moindres, qui s'ajoute à tous les autres dont on a fourni des exemples.

31 En même temps, en plus de clarifier les aspects particuliers de la fraude (protagonistes, typologies de marchandises faisant l'objet de la fraude, lieux, expédients), les papiers trouvés

dans les archives de l'Office documentent de manière vivante l'activité des sujets préposés aux contrôles, dans leurs tentatives difficiles de perquisition, les postes de contrôle, lors d'expéditions ciblées dans des maisons et boutiques, fréquemment exposés à des injures et des violences de toutes les sortes⁸⁸. À vrai dire, les forces de police dépassent parfois « les limites de leur devoir » : vers le milieu du mois de juillet 1741, le patron Geronimo Corvetto di Bogliasco s'adresse aux *Protettori* pour expliquer que, « alors qu'il était sur le chemin du retour pour revenir dans sa patrie », lui et son équipage « se sont vus poursuivis par les percepteurs du droit sur le blé [...], et des gardiens ont tiré contre eux un coup d'arquebuse sans en donner une raison plausible »⁸⁹.

32 En Ligurie, les cas de corruption ne se comptent plus : les commissaires constatent partout « le manque d'attention des gardiens », quand ils ne dénoncent pas carrément « le fait que les fraudes sont facilitées par la prudence avec laquelle ils exercent leur travail »⁹⁰. Mais si la faiblesse des hommes déployés sur le territoire et en mer⁹¹ est générale et n'épargne aucun État, hier comme aujourd'hui, il est plus intéressant d'analyser les entrelacements institutionnels que la composite réalité génoise génère en matière de lutte contre les infractions douanières. L'histoire du vaisseau anti-fraude armé par l'Office de Saint Georges au milieu du XVII^e siècle avec la collaboration des Collèges du gouvernement est un cas paradigmatique.

33 Bien que nous ayons étayé nos propos ici principalement sur le XVIII^e siècle, le XVII^e siècle constitue également une période difficile à cet égard pour Gênes, à cause de la réouverture du débat sur la possession des mers – débat qui engage par ailleurs certains des principaux juristes de l'époque⁹² : dans le cas de la Ligurie, la dispute est liée à l'existence de l'enclave espagnole de Finale, dont les marchands et navigateurs – quand bien même ils seraient « enveloppés » dans le territoire de la République (« *inviscerati* », comme disent les Génois) – n'entendent pas se soumettre aux ordres et payer les droits génois⁹³. Par certains égards, on pourrait dire que tandis qu'au XVIII^e siècle, la principale préoccupation est celle des fraudes dans le port et les *Riviere* de Gênes – soit de marchandises qui ne paient pas les droits à l'intérieur des frontières administratives – au siècle précédent les discussions au sein des organes du gouvernement et la politique de contrôle qui en découle sont profondément influencées par le problème de Finale – un problème de nature politique plus générale –, qui pratique ce qui est une véritable contrebande aux yeux des Génois, pour qui aucune cargaison en transit sur la mer Ligure ne devrait entrer dans cette escale, temporairement occupée par le roi d'Espagne.

34 La question n'a pas seulement des implications juridictionnelles : elle affecte aussi de manière importante les caisses de l'Office de Saint Georges, à partir du moment où la politique douanière des rois Catholiques – qui ne perçoivent pas de droits sur les trafics maritimes et maintiennent la taxation sur les biens de consommation à des niveaux plutôt modestes – a fait de Finale une escale particulièrement active, qui organise un « trafic dynamique de plusieurs sortes de bâtiments »⁹⁴.

35 La décision de renforcer les contrôles pour endiguer la « plaie de Finale » est prise à la fin de l'année 1653, quand le capitaine d'un brigantin spécialement armé durant l'été pour la répression de la contrebande sur la Riviera rapporte d'être tombé sur deux bateaux de Finale avec dix « *pedreri* » (type de canons) « parmi lesquels quelques-uns en bronze », « de 13 hommes chacun », provenant de Livourne. Face au développement préoccupant des activités illégales, et pour éviter qu'à l'avenir un bâtiment de l'Office de Saint Georges doive renoncer à affronter ceux des fraudeurs, les *Protettori* décident de se procurer « un gros bateau dont ils se serviront pendant tout le mois d'avril prochain (1654) », confié à l'équipage du brigantin qui n'est désormais plus à la hauteur de la tâche⁹⁵.

36 Le bâtiment est acheté le 21 janvier 1654, et après avoir été armé et équipé aux frais de l'Office, il est prêt à la fin du mois de mars pour commencer à patrouiller sur les mers de la République. Avec une douzaine de « *pedreri* en bronze », une « vingtaine d'espringales et d'arquebuses » et « deux douzaines de pistolets » à bord, l'équipage « ne [doit] presque plus avoir peur de personne d'autre », d'autant plus que les officiers et les marins – 35 en tout – sont épaulés par 25 soldats ravitaillés et payés par le gouvernement. Plus que pour les résultats obtenus – à vrai dire nullement exceptionnels⁹⁶ –, l'activité de ce navire revêt une certaine importance de par

les discussions quant à son utilisation. Les *Protettori* se plaignent à deux reprises – à l'été 1654 et à l'automne 1655 – du rapport défavorable coûts-bénéfices de l'opération – l'entretien coûte 24 000 livres par an, une dépense jugée « gaillarde » –, tandis que les Collèges de gouvernement voudraient qu'il continue à patrouiller en mer Ligure. En somme, cette expérience du milieu du XVII^e siècle révèle explicitement les problèmes que l'action conjointe de l'État et de l'Office de Saint Georges peut engendrer : il ne peut y avoir que des visions différentes entre celui qui doit donner la priorité au budget et réaliser de recettes pour garantir une certaine stabilité à la dette publique (l'Office de Saint Georges), et celui qui voudrait planifier une intervention durable pour défendre les prérogatives de l'État (les Collèges), en faisant passer la souveraineté devant l'argent.

37 L'entretien onéreux du navire, en fin de comptes, peut être évité pour l'Office de Saint Georges : les marchandises entrant et sortant des « zones franches » du littoral ouest ne peuvent de toute manière pas être systématiquement assujetties aux paiements douaniers génois – dans le cas de Finale, l'Espagne ne le tolérerait pas –, et pour le reste, la force de dissuasion des felouques a toujours suffi pour contenir dans des proportions raisonnables le phénomène endémique des fraudes dans le port et les communautés du littoral⁹⁷. La situation est encore davantage compliquée par le fait que l'Office de Saint Georges est un consortium de particuliers qui exerce des fonctions fiscales et juridictionnelles, et que ce sont souvent les mêmes personnes⁹⁸ qui tour à tour font partie des Collèges et des *Protettori*, se complaisant à chaque fois dans une sorte de jeu des parts.

38 En conclusion, en plus de mettre en évidence de manière originale les mécanismes des échanges commerciaux en Ligurie et de contribuer à un aperçu d'histoire sociale et économique, grâce à la particularité des structures institutionnelles génoises, les sources sur les agissements commerciaux illicites conservées dans les archives de l'Office de Saint Georges permettent d'analyser une politique de contrôle fiscal *sui generis*, et d'adopter ainsi une approche centrée sur les caractères de l'intervention étatique et sur la polarité entre public et privé à l'époque moderne.

39 À la lumière de ces considérations, le travail sur les sources génoises semble ouvrir des pistes de recherche très prometteuses. La région ligure, point de rencontre de nombreuses routes maritimes et de flux commerciaux, se prête à devenir un observatoire privilégié des phénomènes illicites de nature marchande, dans un contexte où les frontières maritimes des États sont constamment percées par les opérateurs économiques dans un jeu continu croisant négoce légal et illégal.

Notes

1 Paolo Preto, « Il contrabbando e la frontiera : un progetto di ricerca », dans Carlo Ossola, Claude Raffestin et Mario Ricciardi (dir.), *La frontiera da Stato a nazione. Il caso Piemonte*, Rome, Bulzoni, 1987, p. 311-327. Nous avons repris des éléments de la très belle documentation produite par les espions employés contre la contrebande dans le volume *I servizi segreti di Venezia*, Milan, Mondadori, 1994, p. 423-431.

2 L'historiographie génoise traditionnelle a repris à l'échelle locale, sans aucune critique, les considérations générales quant au prétendu déclin de la Méditerranée, de ses trafics et de ses flottes marchandes. Dans ses travaux, Paola Massa a parlé explicitement d'une « profonde décadence économique de la ville » (*Lineamenti di organizzazione economica in uno Stato pre-industriale : la Repubblica di Genova*, Gênes, Ecig, 1995, p. 171). Ce n'est que récemment, grâce à une nouvelle génération d'étudiants formée au Laboratorio di Storia marittima e navale de l'université de Gênes, que des critiques ont été formulées sur certains points, sur la base de nouveaux apports documentaires. Pour une remise en cause lucide de la « grande décadence » génoise et méditerranéenne, voir Luca Lo Basso, « Le rotte dell'olio. Genova, Calabria e Marsiglia tra pratiche mercantili e padroni marittimi nel Settecento », dans *id.*, *Capitani, corsari, armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Novi Ligure, Città del silenzio, 2011, en particulier p. 41-43, ainsi que l'introduction de Guido Candiani et Luca Lo Basso du dossier thématique '*Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo (secc. XVI-XIX)*', *Annali di storia militare europea*, n° 2, 2010, p. 7-11. Voir aussi le dossier thématique '*La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*', *Revue d'histoire maritime*, n° 13, 2011, 250 p., sous la direction d'Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli.

- 3 Paolo Preto, « Il Mediterraneo irregolare : pirati, corsari, razzie, schiavi, rinnegati e contrabbando », dans Giuseppe Galasso et Aurelio Musi (dir.), *Carlo V, Napoli e il Mediterraneo*, Naples, Società napoletana di storia patria, 2002, p. 157-169.
- 4 Dominique Margairaz, « L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation », dans Denis Woronoff (dir.), *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 1-5.
- 5 Samuel Fettah, « Les consuls de France et la contrebande dans le port franc de Livourne à l'époque du Risorgimento », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 2/3, 2001, p. 154. « La fraude est une modalité particulière de l'échange », a écrit Silvia Marzagalli, « Espaces et circuits de la fraude », dans Géraud Béaur, Hubert Bonin et Claire Lemercier (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Genève, Librairie Droz, 2006, p. 218.
- 6 Sur les méthodes et les précautions nécessaires lorsqu'on utilise une telle documentation, la bibliographie est désormais importante : voir notamment Arlette Farge qui a fondé une partie de sa production scientifique sur les procédures judiciaires de Paris au XVIII^e siècle (entre autres, ses *La vie fragile : violence, pouvoir et solidarités à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Seuil, 1982 ; *Le goût de l'archive*, Paris, Seuil, 1989 ; *Le cour ordinaire des choses dans une cité du XVIII^e siècle*, Paris, Seuil, 1994).
- 7 Voir Silvia Marzagalli, *Les « boulevards de la fraude ». Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813*. Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires de Septentrion, 1999, p. 207 sq.
- 8 *Movements and controls in the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean (XVI-XVIII century)*, ISEG, Universidade de Lisboa, 30 janvier 2014.
- 9 Natividad Planas, « La frontière franchissable : normes et pratiques dans l'échange entre le royaume de Majorque et les terres d'Islam au XVII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 2/3, 2001, p. 123-147.
- 10 Catherine Denys (dir.), *Frontière et criminalité, 1715-1815*, Arras, Artois Presse Université, 2000.
- 11 *Ibid.*, surtout p. 10-12.
- 12 Paolo Preto, « Il Mediterraneo irregolare... », art. cit., p. 168.
- 13 Certaines rencontres d'études sur les pratiques illicites mettent justement en rapport l'idée des « marges » et des « frontières » : *Ai bordi delle istituzioni : poteri, attori e pratiche mercantili nell'Europa mediterranea (XVIII-XIX secolo)*, Bari, 26 janvier 2011 ; *Aux marges du marché. Acteurs et échanges non institutionnels dans les économies préindustrielles*, Marseille, 2-3 octobre 2014.
- 14 Deux résultats majeurs : le dossier 'Frodi marittime tra norme e istituzioni (sec. XVII-XIX)', *Quaderni storici*, n° 143, 2013, sous la direction de Biagio Salvemini et Roberto Zaugg, et les actes du colloque *Contrabbando e legalità : polizia a difesa di private, diritti sovrani e pubblico erario*, par Livio Antonielli, Soveria Mannelli, Rubbettino (sous presse).
- 15 Je fais surtout référence à Miguel Ángel Melón Jiménez, auteur du volume *Los tentáculos de la hidra. Contrabando y militarización del orden público en España (1784-1800)*, Madrid, Sílex ediciones, 2010.
- 16 Silvia Marzagalli (*Les « boulevards de la fraude »...*, op. cit., p. 183) rappelle que « le contrebande est rarement l'objet d'études approfondies ». Voir également les études produites sur l'espace sensible de la Manche, notamment Gavin Daly, « English smugglers, the Channel, and the Napoleonic Wars, 1800-1814 », *Journal of British Studies*, XCVI, 2007, p. 30-46 et Renaud Morieux, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, une frontière franco-anglaise, XVII^e-XVIII^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008.
- 17 Deux colloques importants ont donné lieu à publication : *Pour une histoire de la fraude et de la contrefaçon*, Paris, Bercy, 3-5 novembre 2004, publié par Géraud Béaur, Hubert Bonin et Claire Lemercier (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande...*, op. cit. et *Territoires de l'illicite et identités portuaires et insulaires du XVI^e au XX^e siècle : de la fraude au contrôle*, Bordeaux, 10-11 octobre 2011 publié par Marguerite Figeac-Monthus, Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles. De la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècles)*, Paris, Armand Colin, 2012. Un autre colloque intitulé *Frauds : norms, institutions and illegal economic practices in Mediterranean Europe (XVI-XIX centuries)*, qui s'est déroulé à l'université de Bâle le 28-29 septembre 2012, a donné lieu au dossier publié par *Quaderni storici*, n° 143, 2013.
- 18 Samuel Fettah, « Les consuls de France... », art. cit., p. 150.
- 19 Michel Bottin, « Un commerce parallèle : le contrebande niçois du XVII^e au milieu du XIX^e siècle », *Annales méditerranéennes d'histoire et d'ethnologie*, n° 1, 1976-1977, p. 28. Bottin y définit l'illicite comme « un système commercial parallèle », une pratique « étroitement liée à l'économie » (p. 3). Michel Foucault a soutenu quant à lui que la bourgeoisie du dix-neuvième siècle a bâti une partie de son succès socio-économique sur la fraude (*Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975, p. 86).

- 20 Il faut bien définir les limites de l'illégalité à prendre en considération : ce travail n'envisage pas par exemple la fraude monétaire, pourtant bien documentée dans le contexte ligurien à l'époque moderne.
- 21 Silvia Marzagalli, *Les « boulevards de la fraude »...*, *op. cit.*, p. 215-216.
- 22 Anne Montenach, « La fraude, une composante intrinsèque de l'échange », dans Gérard Béaur, Hubert Bonin et Claire Lemerrier (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande...*, *op. cit.*, p. 533-535. Jaen-Yves Grenier parle de l'économie de l'ancien régime comme d'un « monde de l'échange et de l'incertitude » : *L'économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Albin Michel, Paris, 1996.
- 23 Michel Bottin, « Un commerce parallèle... », art. cit., p. 35 ; Paolo Preto, « Il contrabbando e la frontiera... », art. cit., p. 312-313 ; Pierre Martin, « Les fermiers des droits maritimes dans la tourmente. La violence sur l'étranger et au fond des estuaires en Bretagne sous l'Ancien Régime », dans Mickaël Augeron et Mathias Tranchant (dir.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XVII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 128 ; Anne Conchon, « Péages et circulation marchande au XVIII^e siècle », dans Denis Woronoff (dir.), *La circulation des marchandises...*, *op. cit.*, p. 145-162 ; Silvia Marzagalli, « Formes et enjeux de la contrebande et de la fraude à l'époque napoléonienne », dans Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illégalité...*, *op. cit.*, p. 191. Agnès Barruol, « Délinquance ou contestation ? Contrebandiers et agents des fermes à Marseille [1750-1789] », *Provence historique*, n° 37, 1987, p. 409, écrit que « pour le peuple urbain la fraude est un moyen "légitime" de pallier les problèmes chroniques d'approvisionnement en vin ». En Italie, Paolo Prodi a montré comment la négociation justifie l'évasion fiscale devant les contributions injustes et accablantes (voir *Settimo non rubare. Furto e mercato nella storia dell'Occidente*, Bologne, Il Mulino, 2009). Il rappelle que même Beccaria au milieu du XVIII^e siècle considérait la contrebande comme « un délit véritable », mais que « la peine [qui en découle] ne devrait pas être infamante, parce que l'opinion publique n'attache aucune infamie à cette sorte de délit » (*Des délits et des peines*, chapitre XXXI, « De la contrebande »).
- 24 Silvia Marzagalli, *Les « boulevards de la fraude »...*, *op. cit.*, p. 201. Sur cet aspect, voir également *id.*, « Problemi di applicazione del blocco continentale nelle città portuali : il contrabbando a Livorno in età napoleonica », *Società e storia*, n° 55, 1992, en particulier p. 87-96. La « malice maritime » est rappelée également dans un récent essai de Biagio Salvemini, « Negli spazi mediterranei della "decadenza". Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna », *Storica*, n° 11, 2011, p. 22.
- 25 Gilbert Larguier, « Contrebande par terre et par mer en Roussillon, 1715-1815 », dans Catherine Denys (dir.), *Frontière et criminalité...*, *op. cit.*, p. 59-69 (on y parle également de « culture de contrebande ») ; Agnès Barruol, « Délinquance ou contestation ?... », art. cit., p. 399-400 ; Silvia Marzagalli, *Les « boulevards de la fraude »...*, *op. cit.*, p. 209-212. D'après les estimations du ministre du Trésor dans la France napoléonienne, le nombre de contrebandiers serait cinq fois supérieur à celui des douaniers : Silvia Marzagalli, « Formes et enjeux de la contrebande... », art. cit., p. 199.
- 26 Voir par exemple le cas de Palerme à la fin de l'époque moderne, où tous les douaniers sous-estiment les marchandises pour appliquer des droits *ad valorem* plus bas, tout à l'avantage des commerçants : Rosario Lentini, « La Regia Secrezia e la dogana nella piazza mercantile di Palermo tra '700 e '800 », dans Raffaella Salvemini (dir.), *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, Naples, Consiglio nazionale delle ricerche, Istituto di studi sulle società del Mediterraneo, 2009, p. 377-404.
- 27 Voir à ce sujet, Gilbert Larguier, « Contrebande par terre et par mer en Roussillon 1715-1815 » ; Jean Clinquart « Le contrebande, aspect de la criminalité dans l'intendance du Hainaut au XVIII^e siècle » ; et André Ferrer, « La répression de la contrebande au XVIII^e siècle dans une "province réputée étrangère" », dans Catherine Denys (dir.), *Frontière et criminalité...*, *op. cit.*, p. 15-48, 49-57 et 59-69 respectivement.
- 28 Samuel Fettah, « Les consuls de France... », art. cit., p. 157 ; Agnès Barruol, « Délinquance ou contestation ?... », art. cit., p. 402. Gilbert Buti a montré comment le commerce illégal aurait les mêmes modalités d'organisation que le commerce licite (« Territoires et acteurs de la fraude à Marseille au XVIII^e siècle », dans *Territoires de l'illégalité...*, *op. cit.*, p. 157-172). Reprenant les considérations du consul français à Naples à la fin du XVIII^e siècle, Biagio Salvemini a avancé des réflexions proches de celles que nous avançons ici quant à l'activité incessante de ces « misérables caboteurs » français, « petits patrons avides » qui avec leurs petites embarcations s'adonnent à une « contrebande minutieuse », objet de remontrances de la part des autorités du vice-roi : Annastella Carrino et Biagio Salvemini, « Come si costruisce uno spazio mercantile : il Tirreno nel Settecento », *Studi storici*, n° 53, 2012, p. 72-73.
- 29 Philippe Levillan et Jean-Claude Waquet, « Préface », dans *La fiscalité et ses implications sociales en Italie et en France aux XVII^e siècles et XVIII^e siècle*, Rome, École française de Rome, 1980, p. VIII ; voir aussi Jean-Claude Waquet, « Aux marges de l'impôt : fraudeurs et contrebandiers dans la Toscane du XVIII^e siècle », *ibid.*, p. 82-83 ; Albert Laot, *Contrebande et surveillance des côtes bretonnes*, Spézet, Coop Breizh, 2009, p. 30.

30 Silvia Marzagalli, « Formes et enjeux de la contrebande... », art. cit. ; Jean-Pierre Poussou, « Du rôle économique et social positif de la fraude, essentiellement aux XVII^e siècles et XVIII^e siècles », dans Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite...*, op. cit., p. 39-53. La croissance portuaire de Trieste au XVIII^e siècle et de Göteborg au temps de l'Empire napoléonien est déterminée par l'augmentation de la fraude douanière et de la contrebande : voir Daniele Andreozzi, « Croissance et économie licite, illicite et informelle à Trieste au XVIII^e siècles », dans *Territoires de l'illicite...*, op. cit., p. 173-187, et Silvia Marzagalli, « Formes et enjeux de la contrebande... », art. cit., où elle observe entre autres comment les activités illégales offrent aussi des opportunités importantes d'emploi.

31 Paolo Preto, « Il contrabbando e la frontiera... », art. cit., p. 314.

32 Giuseppe Felloni, « La fiscalità nel Dominio genovese tra Quattro e Cinquecento », *Atti della Società ligure di storia patria*, XXXVIII/1, 1998, p. 244. De façon très efficace, Rodolfo Savelli a parlé d'une tentative d'imposer – en le réaffirmant sans cesse – un concept de « juridiction territoriale de la mer » dans le but d'appliquer des droits en se posant en défenseur des côtes et de la navigation : Rodolfo Savelli, « Un seguace italiano di Selden. Pietro Battista Borghi », *Materiali per una storia della cultura giuridica*, n° III/1, 1973, p. 34.

33 La *Riva grossa* est un droit d'environ 2,5 % (le pourcentage a varié dans le temps) qui porte sur le commerce dans la ville, dans le territoire entre Corvo et Monaco et des Apennins à la côte, et en mer dans une zone comprise dans les trois milles de la côte, et qui frappe les marchandises qui peuvent être achetées ou échangées, mais avec de nombreuses exceptions (dont le vin, l'huile, le froment, le bois). Le *dricus armamenti* est une perception additionnelle de 1 % sur le droit des *carati* (voir note 39).

34 Pour faciliter les prélèvements fiscaux, les vaisseaux de moins de 400 *mines* ou 600 *cantari* (soit 466,12 hectolitres ou 28,51 tonnes respectivement) doivent s'arrêter à Portovenere (s'ils viennent de l'est) ou à Savone (s'ils viennent de l'ouest) pour déclarer les marchandises et prendre le « *spaccio* » (bon pour livraison) avec lequel ils se rendent à la douane de Gênes. Sur ces aspects, voir Paolo Calcagno, « La lotta al contrabbando nel mare "Ligustico" : problemi e strategie dello Stato », *Mediterranea. Ricerche storiche*, n° 20, 2010, p. 479-532 ; *id.*, « Genova, San Giorgio e il pattugliamento delle coste liguri a fini fiscali nel XVII secolo », dans Livio Antonielli et Stefano Levati (dir.), *Controllare il territorio. Norme, corpi e conflitti tra Medioevo e prima guerra mondiale*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013, p. 191-213.

35 Pour un aperçu général de l'histoire de l'Office de Saint Georges, voir le dossier thématique issu d'un colloque : Giuseppe Felloni (dir.), « *La Casa di San Giorgio : il potere del credito* », *Atti della Società ligure di storia patria*, XLVI/2, 2006.

36 Un recensement du 25 mai 1741 des gardiens en fonction à Gênes en compte en revanche 35 : Archivio di Stato di Genova (dorénavant ASG), *Antica finanza*, f. 1024.

37 Soit dit en passant : les paies, ici comme ailleurs, sont plutôt modestes et la promesse du tiers de la condamnation est rarement une motivation efficace. Il en va de même en France : Jean Claude Boy, *L'administration des douanes en France sous l'Ancien Régime*, Paris, Association pour l'histoire des Douanes françaises, 1976, p. 63.

38 Voir à nouveau Paolo Calcagno, « La lotta al contrabbando nel mare "Ligustico"... », art. cit., p. 482-484, et 527-530. Néanmoins dans un cadre institutionnel différent, en France, « les cavaliers de la maréchaussée avaient ordre de prêter aide et assistance aux commis des fermes » : Marie Hélène Bourquin et Emmanuel Hepp, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle*, Paris, Presses Universitaires de France, 1969, p. 13-14. Pour comparer avec la situation des royaumes de Naples et de Sicile, où les *credenzieri* (ou *portulanoti*) agissaient respectivement sous les ordres du maître *portulano* et des *maestri segreti* liés à la *Regia Secrezia*, voir respectivement Maria Sirago, « Il sistema delle dogane nel Regno di Napoli tra '500 e '800 », dans Raffaella Salvemini (dir.), *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo...*, op. cit., p. 313-338 et l'essai cité de Rosario Lentini, « La Regia Secrezia... », art. cit.

39 Jacques Heers, *Genova nel Quattrocento*, Milan, Jaca Book, 1984, p. 99. Le droit des *carati*, fixé normalement à 5 % de la valeur, ressemble beaucoup au *ius del nuovo imposto* prélevé sur le territoire du royaume de Naples à partir de 1625 : Maria Sirago, « Il sistema delle dogane nel Regno di Napoli... », art. cit., p. 318.

40 Vilma Borghesi, « Il Magistrato delle galee (1559-1607) », dans *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Gênes, Institut d'Histoire moderne et contemporaine, t. II, 1973, p. 187-223 ; Luca Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milan, Selene Edizioni, 2003, p. 206-252.

41 Paolo Calcagno, « La lotta al contrabbando nel mare "Ligustico"... », art. cit., p. 486-497 et 527-529. S'y ajoutent beaucoup d'autres embarcations, armées de manière intermittente dans d'autres lieux de la côte ou directement par les fermiers de certains droits perçus par l'Office, à commencer par ceux sur le blé.

42 Voir à ce sujet Guido Candiani, « Un corpo di polizia marittima : le galeotte veneziane della Dalmazia (1670-1684) », dans Livio Antonielli (dir.), *Extra moenia. Il controllo del territorio nelle campagne e nei piccoli centri*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013, p. 39-63, et sa bibliographie.

43 Cesare Ciano, *I primi Medici e il mare. Note sulla politica marinara toscana da Cosimo I a Ferdinando I*, Pise, Pacini editore, 1980 ; Maria Sirago, « Il sistema delle dogane nel Regno di Napoli... », art. cit ; sur le droit de Villefranche, correspondant à 2 % de la cargaison, prélevé sur toutes les embarcations provenant de l'est ou de l'ouest, voir la thèse de Michel Bottin, *Le droit de Villefranche*, 2 vol., thèse pour le doctorat en Droit, Université de Nice, 1974, et la synthèse de Luca Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimille, Philobiblon Edizioni, 2002, p. 65-78.

44 Marie Hélène Bourquin et Emmanuel Hepp, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 56-67 ; Gilbert Languier, « Contrebande par terre et par mer en Roussillon... », art. cit., p. 76.

45 Renaud Morieux, *Un mer pour deux royaumes...*, op. cit, p. 131 sq.

46 Paola Calanca, *Piratierie et contrebande au Fujian. L'administration chinoise face aux problèmes d'illégalité maritime, XVII^e-début du XIX^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2011. Ici également, « les moyens en hommes et en matière consacrés à la défense du littoral ne sont pas à la hauteur des besoins » (p. 217).

47 Pour une présentation plus complète de ces aspects, je me permets de renvoyer le lecteur à mes travaux cités précédemment.

48 Pour se limiter à un exemple, les trafiquants de tabac à l'intérieur des frontières françaises agissent eux aussi en bandes à cheval d'une centaine d'hommes, à l'intérieur de « vastes organisations internationales » gérées par les grands commerçants qui s'occupent de fournir les produits et d'organiser les circuits de distribution : Marie Hélène Bourquin et Emmanuel Hepp, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 43-44. Voir également Catherine Denys (dir.), *Frontière et criminalité...*, op. cit., p. 11 et Silvia Marzagalli, *Les « boulevards de la fraude »...*, op. cit., p. 213-214.

49 Comme l'affirme justement Silvia Marzagalli (*Les « boulevards de la fraude »...*, op. cit., p. 198-199), l'opération de « filtration » implique des centaines et parfois des milliers de personnes.

50 Sur ces thèmes, il y a eu des contributions récentes. Je me permets de renvoyer le lecteur à mes travaux : Paolo Calcagno, « Il Dominio genovese e il grano in antico regime : un sistema federale sotto la sorveglianza dello Stato », *Storia urbana. Rivista di studi sulle trasformazioni della città e del territorio in età moderna*, n° 134, 2012, p. 75-94 ; Paolo Calcagno et Luca Lo Basso, « I Provvisori del vino della Repubblica di Genova : una politica annonaria tra ricerca del profitto e finalità di controllo territoriale (secc. XVI-XVIII) », dans « *In terra vineata* ». *La vite e il vino in Liguria e nelle Alpi Marittime dal Medioevo ai nostri giorni. Studi in memoria di Giovanni Rebora*, Ventimille, Philobiblon Edizioni, 2014, p. 243-259 ; Paolo Calcagno, « 'Non solo per mantenimento della città, ma anche per somministrazione alle Riviere' : Gênes et la ravitaillement en grains du Domaine de Terre-Ferme (XVIII^e siècle) », dans Caroline Le Mao et Philippe Meyzie (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe, du XVI^e siècle à nos jours* (en cours de publication).

51 Reste que, tout en tombant sous la juridiction des institutions annonaires respectives, le grain, vin et huile sont soumis aussi aux droits perçus par l'Office de Saint Georges : c'est pour cette raison que les faits de contrebande impliquent également les *governatori* (« gouverneurs ») nommés par l'Office.

52 L'activité judiciaire de l'Office de Saint Georges face au phénomène rampant et persistant des infractions douanières est au cœur de mon intervention au séminaire organisé à l'ISEG de Lisbonne, intitulée *A Mercantile Court in the Ancien Régime : The Protettori di San Giorgio (Genoa, 18th century)*. À propos de l'organisation des tribunaux pour les fraudes en territoire français – où les sentences des juges des traites peuvent être présentées en appel auprès de la Cour des aides – voir Jean Claude Boy, *L'administration des douanes en France...*, op. cit., p. 57-65 et Marie Hélène Bourquin et Emmanuel Hepp, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle...*, op. cit.

53 Pour une comparaison, voir le cas du consulat du commerce de Turin, au cœur de l'analyse de Simona Cerutti, *Giustizia sommaria. Pratiche e ideali di giustizia in una società di Ancien Régime (Torino XVIII secolo)*, Milan, Feltrinelli, 2003.

54 La bibliographie sur ces sujets est trop vaste pour en rendre compte ici de manière exhaustive : on se limitera à renvoyer le lecteur aux différents essais de Vito Piervigiani, *Norme, scienza e pratica giuridica tra Genova e l'Occidente medievale e moderno*, Gênes, Società ligure di Storia Patria, 2012, 2 vol. Pour rester dans le cadre italien, dans la Venise du XVIII^e siècle, la juridiction sur les fraudes revient aux enquêteurs de l'État, qui jugent avec « un rite secret et rapide » (Paolo Preto, « Il contrabbando e la frontiera... », art. cit., p. 316).

55 On a constaté dans très peu de cas la présence d'un homme de loi prenant la parole pour le compte du présumé coupable : il peut présenter une instance, parler avant l'interrogatoire avec son client, ou simplement payer la caution pour que son client et les marchandises soient relâchées.

56 En réalité, il existe une vaste gamme d'issues possibles. Elle inclut des restitutions partielles, ou en échange d'une somme forfaitaire calculée selon des critères déterminés au cas par cas. En France, il existe la possibilité d'éviter l'amende en versant une somme correspondante à la moitié (mais parfois à un tiers ou un quart) de la valeur des marchandises ; si l'amende n'est pas payée, la peine peut devenir corporelle (Jean Claude Boy, *L'administration des douanes en France...*, *op. cit.*).

57 La justice sommaire est « rapide, directe, peu coûteuse, concise, accessible » : en l'espèce, dans la vision de Cerutti, cela impliquerait une procédure attentive aux pratiques sociales, égalitaire, contrairement à la justice formelle des professionnels qui fait référence au droit positif et qui tient compte de la « qualité des personnes », c'est-à-dire du *status*. « La pratica del negozio equipara ogni strato sociale » [La pratique du négoce met tous sur un pied d'égalité] (Simona Cerutti, *Giustizia sommaria...*, *op. cit.*, p. 53).

58 L'Office de Saint Georges est supprimé par Napoléon lors de l'annexion de la Ligurie à l'Empire français en 1805.

59 « *nottetempo qualche partita di papperi sopra il liuto di patron Geronimo Pescio* ». ASG, *Antica finanza*, 1118.

60 La rapidité de la transmission des pièces et des procédures judiciaires en matière de fraude est un autre élément qui mériterait d'être approfondi.

61 « *fa fabbricare della carta agli edifici di detto luogo [Voltri] per conto de Signori Brignole* ».

62 ASG, *Antica finanza*, f. 1118. Le portefaix (*camallo*) Stefano Piccardo précise que la cargaison (en tout 47 grosses balles) était destinée à Oneille ; « *in una notte a mezza di essa, ora in cui alla spiaggia di Voltri si sogliono caricare i liudi* ».

63 L'arrestation de Pescio, ordonnée début mars après avoir entendu différents témoignages, est effectuée par le gardien Gien Maria Torre – qui était au service du commissaire – avec l'aide du *bargello* (sbire) du fonctionnaire du juge local qui agit pour le compte du gouvernement de la République : une preuve parmi tant d'autres de la synergie entre l'État et l'Office de Saint Georges dans la lutte contre l'illicite.

64 « Ainsi d'après nos évaluations à partir du relief et de la position que prennent d'habitude les pièces de toiles dans les sacs » [*tale giudicammo dal rilievo o sia positura son solite far ne sacchi le pezze di tela*], ce qui confirme la familiarité réelle avec les fraudes de la part du personnel préposé aux contrôles par l'Office. Souvent les douaniers et marchands se connaissent aussi : dans les rapports envoyés à la députation, le marin de la felouque de Saint Georges (Gio. Batta Segreto) déclare à propos de Gio. Andrea Magnasco qu'il le « connaît parfaitement, [pour être] du dit lieu de Chiavari et [faire] le marchand de toiles, fromage et autres au dit lieu » [*è da me pienamente conosciuto, [per essere] del detto luogo di Chiavari e [fare] il mercadante in detto luogo di tele, formaggi et altro*].

65 « *prima del giorno sopra la bocca del porto largo un miglio in mare con fare una fumata con polvere, perché io vi anderò a bordo* ».

66 « *nel passare da un bastimento, che non so se fosse nave o barca, sentii uno che dal bordo di detto bastimento disse alli marinai della [mia] filuca se quella era la filuca che aveva le tele et avendole che le portasse al bordo del detto bastimento, e così le furono portate tutte le pezze* ».

67 ASG, Banco di San Giorgio, Cancelleria, sala 34, reg. 246AA : « *per distinguere la mia feluca che aveva dette tele dall'altre che sono venute da Chiavari, ma detta fumada non si fece* ».

68 ASG, *Antica finanza*, f. 1118, relation envoyée aux *Protettori* le 4 avril 1738. Le propriétaire des marchandises est Pietro Caosa. Etant donné que la saisie des marchandises a été réalisée par les forces de police de la République, quelques jours après cet événement, les *Protettori* prescrivent au commissaire en fonction sur place pour le compte de l'Office de Saint Georges de continuer les poursuites, de convoquer l'inculpé à comparaître devant le tribunal pour faire l'objet d'un examen, et d'envoyer le corps du délit à Gênes.

69 ASG, *Antica finanza*, f. 1024. Quelques mois auparavant, en avril 1740, les *Protettori* avaient été informés des fraudes réalisées par « le porteur du Sieur Envoyé d'Espagne », ce dernier « le matin de très bonne heure » « fréquente le pont de la Mercanzia où il reste pendant des heures à parler avec les patrons de barques », pour ensuite s'arranger avec eux et « introduire des choses en ville par contrebande » [*di mattina, a buonissima ora*], « *pratica sul ponte della Mercanzia ove si ferma delle ore e parla sempre con barcaioli* », « *portare robbe dentro città in contrabbando* ». *Ibid.*

70 « *Gio. Batta Parodi, custode delle piatte [cioè le chiatte] ad uso dell'Illustrissimo Magistrato del sale, frequentemente [...] va conducendo a tutti quelli che gliene ricercano le piatte che tiene [...] per l'uso di caricare e scarricare mercanzie di tutti i generi* ».

71 ASG, *Antica finanza*, f. 956. De toute évidence, le problème n'est pas résolu, étant donné que deux ans après, le même Rocca se trouve à « faire le tour des remparts pour observer s'il y avait un trafic de sel en fraude » [*fare il giro delle muraglette per osservare se fossero a travaglio piatte del sale in frode*].

72 « *ne giorni passati la carrozza del Magnifico Geronimo Spinola era per il Bisagno e ritornò alla città con due sacchi pieni, credo, di grano, et ho inteso dire che questo Signore tiene detto rimorco per servirsene in quest'uso per esser di sommo vantaggio alla sua casa, ma non alle gabelle* ».

73 ASG, *Antica finanza*, f. 1024 et 1125.

74 L'Office de Saint Georges réalise régulièrement des contrôles croisés pour vérifier que les paiements effectués à Gênes coïncident avec les enregistrements des cahiers mensuels tenus par les commissaires des postes de douanes. « *Dalli commissari d'Albisola e Celle si fanno spacci di terraglia e cerchi di legno in gran quantità per Savona, quali perlopiù mancano tutti, e si suppone che certamente s'imbarchino in frode in detto porto di Savona, dove sono sempre bastimenti forastieri o pure nazionali che fanno li traffichi di Marsiglia* ».

75 ASG, *Antica finanza*, f. 1024 : « *sfrenato, pubblico e insopportabile abbuso introdottosi [...] di vendersi senza ritegno da certi mercadanti piemontesi per la città e per la Riviere quantità di tele in frode* ».

76 Samuel Fettah (« Les consuls de France... », art. cit., p. 151) a mis en avant l'importance de « comparer les fluctuations de la contrebande avec celles de l'économie locale ». D'autre part, l'« incertitude » du phénomène va de soi, celui-ci « n'est pas le domaine des chiffres rassurants et des statistiques concluantes » (Michel Bottin, « Un commerce parallèle... », art. cit., p. 4).

77 « *vedendo passare sotto i miei occhi in grande quantità, per mia sola curiosità, non sapendo io scrivere, cominciai nel mese di marzo prossimo passato a formarne due taglie, nelle quali andavo segnando le mine che passavano a dieci e a 25 per volta* ». La mine, mesure de capacité pour les marchandises non liquides, correspond à 116,53 litres.

78 ASG, *Antica finanza*, f. 1024 ; *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, f. 1167. En 1772 le droit produit 129 202 lire, 5 sous. Les recettes sont néanmoins fortement irrégulières et confirment que les fraudes sévissent : « année précédente, on avait perçu 175 882 lire, 11 sous, 7 deniers. Dans tous les cas, la contrebande de blé est une constante : d'après les déclarations du capitaine Carlo De Franchi du 7 octobre 1665, les « Malorins » – c'est-à-dire les habitants du petit village de Malora au golfe de Spezia – « dans les trois années passées, ils auraient introduit plus de 10 000 mines de grain dans cette juridiction dont ils auraient dû payer le droit » [*nelli tre anni decorsi haveranno introdotto più di 10 000 mine di grani in questa giurisdizione di quello che habbino pagato la gabella*], ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, sala 37, f. 2868.

79 « *heredi del q. Giovanni Battista Bocalandro di Savona per le fraudi da esso fatte alla dogana con continuazione di molt'anni e di grandissime quantità di mercanzie* ».

80 « *e fatta diligenza nelli libri della dogana di quel tempo in Savona e non ritrovandosi le spedizioni e li pagamenti dovuti alla detta dogana, il corpo del delitto e il delitto medesimo resta verificato* ». Un écu génois correspond à 5 liores, chaque lire à 20 sous.

81 ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, f. 518. De plus, toujours à partir des témoignages, Bocalandro se serait servi de deux patrons de barque particulièrement fiables, Battista Sambaldo et Luigi Allegro.

82 « *con le barchette de darsenelli, tabacchi, acquavite, tele indiane, [...] per indi a poco a poco farli passare in città* » ; « *loro abitazione in darsena* » ; « *si servono per introdurre gli generi di maggior valuta, di maggior rischio e di poco peso* » (ASG, *Antica finanza*, f. 1024). Toujours à propos de « filtration », voir l'information reçue par le commissaire de Savone le 6 octobre 1649, selon laquelle « dans le village en bas » en direction de porta Bellera « il vient des Piémontais et la nuit ils déchargent et ensuite ils en font entrer un peu à la fois en ville » [*ven[gono] delli piemontesi e di note tempo scaricano e puoi le robbe le fanno di giorno entrare a puoco alla volta nella città*], Archivio di Stato di Savone, *Comune, serie I*, f. 774). Sur la « filtration » qui s'opère à Livourne à l'époque napoléonienne, voir Silvia Marzagalli, « Problemi di applicazione del blocco continentale... », art. cit.

83 ASG, *Antica finanza*, f. 1024 : « *se non col mezzo delle persone dell'istesso luogo, da quali o per la parentela che hanno co'i sfrosatori o perché tengono mano alle frodi non può sperarsi di averne alcuna accertata giustificazione* ».

84 Daniel Roche, *Histoire des choses banales : naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles, XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1997. On constate le même phénomène à Marseille : voir Gilbert Buti, « Territoires et acteurs de la fraude à Marseille... », art. cit., p. 167-168 ; voir aussi Marie-Hélène Bourquin et d'Emmanuel Hepp, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle...*, op. cit., surtout p. 3.

85 En étudiant les mouvements commerciaux du port de Savone, on constate au cours du XVIII^e siècle une présence de plus en plus fréquente, parmi les marchandises déchargées, de « carisee » et de futaines d'Angleterre, de « toiles ordinaires » et indiennes d'Allemagne, de saiettes de Gubbio et de Rome, de « reversi » de Bergame, de saiettes d'Ostende, de « dobletti » des Flandres, et même de nankins de Goa (ASG, *Banco di San Giorgio, Gabelle*, 3343).

86 « *da poco tempo a questa parte per qualche commissione particolare siansi fatte venire sotto nome di Roano d'Alemagna tele di molto maggior estimo* ».

87 « *venendoli da oggi in avanti presentati spacci di spedizioni di dette tele di Roano debbano [gli estimatori di dogana] accertarsi prima dell'espeditente se detta qualità di dette tele siano fine oppure ordinarie* ».

88 Pour faciliter son action, l'Office de Saint Georges se sert d'espions spécifiques, qu'on appelle habituellement dans les documents « explorateurs » (*esploratori*). Parfois, cependant, ce moyen aussi se révèle inefficace : après avoir parlé avec les *Protettori* des fraudes de toiles commises par les marchands du Piémont (voir ci-dessus, note 75), les membres du Magistrat des *precedenti* embauchent des espions pour découvrir dans quelles maisons ou boutiques se trouve la marchandise en question, mais au bout d'un mois, ils sont obligés à admettre d'avoir « perdu inutilement [...] de l'argent en embauchant des espions peu fiables » [*perduti inutilmente [...] li denari appresso spie poco fedeli*]. Sur la violence et les dommages provoqués par les douaniers, voir Pierre Martin, « Les fermiers des droits maritimes dans la tourmente... », art. cit., qui analyse de nombreux cas.

89 ASG, *Antica finanza*, f. 1024 : « *mentre si portava col suo gozzo verso la detta sua patria [...] si videro inseguiti dal gozzo della gabella del grano e [...] fu sbarrata da guardiani contro di loro un'archibuggiata senza aver dato motivo alcuno al detto sbarro* ». Corvetto ajoute que « les gardiens prirent la liberté de les injurier avec des mots inappropriés [et] commencèrent à les battre en utilisant des manches de couteau et autres morceaux de bois, qu'ils en porteront les marques noires toute leur vie » [*si presero essi guardiani la libertà d'ingiuriarli con parole improprie [e] passarono a batterli con manichi di coltello et altri legni a segno che ne portano la vita nera e pesta*], ASG, *Antica finanza*, f. 1024.

90 ASG, *Antica finanza*, f. 1024. En ce qui concerne les équipages des felouques, un cas de 1676 est particulièrement grave. On rapporte « différents faits pour la plupart extra-judiciaires » concernant le chef d'une des unités navales de l'Office – Ambrogio Colombo – qui aurait « commis de nombreux manquements à son devoir, après s'être mis d'accord avec différents capitaines de petits vaisseaux de la Riviera de Levant, en particulier de Portofino et Santa Margherita, Cinque Terre, Monterosso et les alentours, en pratiquant une dissimulation continue des navigations susmentionnées pour faciliter autant que possible les fraudes de ce droit et d'autres, avec un très grave préjudice pour les recettes publiques » [*commesso molti mancamenti nella sua cura, con havere particolarmente presa composizione con diversi patroni di vascelli piccoli della Riviera di levante, et in specie Portofino e Santa Margherita, Cinque Terre, Monterosso et aggiacenze, praticando una continuata dissimulazione alle dette loro navigazioni per facilitare a medesimi li frodi della sudetta et altre gabelle, con gravissimo pregiudicio degl'introiti pubblici*], ASG, *Banco di San Giorgio, Cancellieri*, sala 35, f. 596.

91 Dans une plainte anonyme de juillet 1740, cet aspect est souligné : le gardien Gaetano Caorsi, qui travaille dans le petit bourg de Nervi, « a goûté le gâteau, et avec des cadeaux et des recommandations [...], il est devenu l'ami des fraudeurs du coin » [*ha gustato il dolce, e con regali e raccomandazioni [...] è diventato amico de paisani fraudatori*], ASG, *Antica finanza*, f. 1024.

92 Voir Rodolfo Savelli, « Un seguace italiano di Selden... », art. cit.

93 Sur la question de Finale, fief impérial occupé une première fois par Philippe II, puis de manière plus durable par Philippe III, et resté sous le contrôle de Madrid jusqu'à la guerre de Succession espagnole, voir Paolo Calcagno, « Una schermaglia di antico regime : la "partita" del Finale fra Genova, Milano e Madrid », dans Manuel Herrero Sánchez, Yasmina Rocío Ben Yessef Garfia et Dino Puncuh (dir.), *Génova y la Monarquía hispánica (1528-1713), Atti della Società ligure di storia patria*, LI/2 (2011), p. 459-494 ; plus en général sur la question de Finale voir Paolo Calcagno, « *La puerta a la mar* ». *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*, Rome, Viella, 2011.

94 D'après les habitants de Finale, « il est notoire qu'avant que cet État finisse aux mains de Sa Majesté Catholique, c'était un bord de mer habité par de pauvres pêcheurs et des bateliers », tandis que « maintenant elle est peuplée par des habitants qui sont pour la plupart des étrangers » [*è notorio che prima che questo Stato venisse alle mani di Sua Maestà Cattolica era la Marina abitata da poveri pescatori e barcheroli, [mentre] ora [è] acresciuta da habitatori che sono per la gran parte forastieri*], ASG, *Marchesato del Finale*, f. 6 ; Archives historiques de la Commune de Finale Ligure, *Marchesato*, b. 4.

95 Toute la documentation citée concernant cette « grosse barque » dans ASG, *Banco di San Giorgio, Cancelleria*, sala 34, f. 142. Un aperçu de l'activité du brigantin en activité en 1653 se trouve également dans Paolo Calcagno, « La lotta al contrabbando nel mare "Ligustico"... », art. cit., p. 491-492.

96 Dès l'été 1654, les *Protettori* font remarquer aux Collèges du gouvernement que « le bateau récemment armé produit peu de résultats » [*la barca ultimamente armata produce poco frutto*] et qu'à des fins de contrôle sur les mers « les galères qui circulent [sur les Rivières] par ordre du Magistrat sont beaucoup plus adaptées » [*sono molto più a proposito le galere che in ordine del loro Pregiatissimo Magistrato si tengono [nelle Rivières]*] en ajoutant que « pour les petits vaisseaux, ledit bateau ne sert pas, qu'il faut plutôt des felouques, surtout car à Finale, Oneglia et Loano [toutes enclaves de l'ouest ligure], on observe de trafics continus de marchandises, épices et tissus sur de petits bateaux et petits leudi » [*per i vascelli piccoli la detta barca non serve, anzi che vi sono necessarie le feluche, massime intendendosi che al Finale, Oneglia e Loano si fanno continui traffichi di merci, drogherie e panni con barchette e leudetti*].

97 Sur ces aspects voir aussi Paolo Calcagno, « La lotta al contrabbando nel mare “Ligustico”... », art. cit., p. 530-531.

98 Sur cet aspect propre à l'organisation politico-institutionnelle génoise, voir Carlo Bitossi, *Il governo dei Magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Gênes, Ecig, 1990, surtout p. 21-22.

Pour citer cet article

Référence électronique

Paolo Calcagno, « Fraudes maritimes aux XVII^e et XVIII^e siècles : un voyage dans les sources génoises », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 90 | 2015, mis en ligne le 01 décembre 2015, consulté le 16 février 2016. URL : <http://cdlm.revues.org/8001>

Référence papier

Paolo Calcagno, « Fraudes maritimes aux XVII^e et XVIII^e siècles : un voyage dans les sources génoises », *Cahiers de la Méditerranée*, 90 | 2015, 215-236.

À propos de l'auteur

Paolo Calcagno

Paolo Calcagno est diplômé en histoire de l'université de Gênes et docteur de l'université de Vérone (2010). Après avoir bénéficié d'une bourse postdoctorale en histoire moderne (2010-2012), il enseigne l'histoire moderne à l'université de Gênes et fait partie du Laboratoire d'Histoire maritime et navale (Navlab), où il participe au projet FIRB 2012 « Frontiera maritime nel Mediterraneo : quale permeabilità ? Scambi, controllo, respingimenti (XVI-XXI secc.) », en collaboration avec les universités de Palerme, Padoue et le CNR-ISSM de Naples. Ses principaux thèmes de recherche concernent les échanges commerciaux en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles, le commerce légal et le trafic illicite, et le fonctionnement des bureaux d'approvisionnement d'ancien régime, spécialement en Ligurie. Il a publié de nombreux travaux relatifs aux aspects socio-économiques et politico-institutionnels du territoire ligurien entre les XVI^e et XVIII^e siècles, notamment : « *La puerta a la mar* ». *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)* (Rome, 2011) et *Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal Quattrocento alla Grande Guerra* (Novi Ligure, 2013).

Paolo.Calcagno@unige.it

Droits d'auteur

© Tous droits réservés

Résumés

Cet article analyse le potentiel heuristique des sources conservées à l'Archivio di Stato de Gênes en cours d'exploitation dans le cadre d'une recherche sur les fraudes douanières dans le milieu maritime méditerranéen à l'époque moderne. Dans un premier temps, il présente les études réalisées ces dernières années sur la fraude et la contrebande, avec une attention particulière à la production française ; ensuite, il présente quelques documents d'archives susceptibles d'éclairer le sujet dans ses différentes dimensions : sociales, économiques, culturelles, politiques et institutionnelles. Il en découle une reconstruction tout à fait inhabituelle du commerce dans la mer Haute-Tyrrhénienne au XVIII^e siècle sous le prisme des activités illégales. Dans les limites du territoire de la Ligurie, le contrôle des trafics maritimes – et, par conséquent, de la perception des redevances douanières – revient à l'Office de Saint Georges (Banco di San Giorgio), un organisme privé étroitement lié au gouvernement de l'Etat, dont la structure opérationnelle est constamment au cœur de cet article, qui se propose de réfléchir à la complexité du rapport entre affaires illicites et institutions.

Presenting preliminary results of a larger research project investigating maritime customs offenses in the modern Mediterranean, this essay examines the heuristic potential of the documentary sources kept at the Archivio di Stato in Genoa. It first offers a survey of recent research on fraud and smuggling, with a specific focus on French historiography. It then presents a selection of Genoese archival documents which show the issue in its social, economic, cultural, political and institutional dimensions. The result is an unusual reconstruction of Tyrrhenian trade during the eighteenth century through the lens of illegal activities. On the Ligurian coasts, supervision of maritime traffic (and, consequently, of customs duties) was up to the Banco di San Giorgio, a private entity closely connected to the state, whose operational structure lies at the centre of this essay, which reflects on the elusive relationship between illegal practices and institutions.

Entrées d'index

Mots-clés : fraudes douanières, contrôles, échanges commerciaux, Ligurie, San Giorgio

Keywords : customs fraud, controls, commercial exchange, Liguria, San Giorgio