L'intermédiation consulaire et ses concurrences locales sur les rives pontificales. Le cas du marché des transporteurs nordiques au XVIII^e siècle

Christopher Denis-Delacour

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/7599>

DOI : 10.4000/cdlm.7599

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2014

Pagination : 301-328

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Christopher Denis-Delacour, « L'intermédiation consulaire et ses concurrences locales sur les rives pontificales. Le cas du marché des transporteurs nordiques au XVIII^e siècle », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 88 | 2014, mis en ligne le 15 décembre 2014, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/7599> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.7599>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

© Tous droits réservés

L'intermédiation consulaire et ses concurrences locales sur les rives pontificales. Le cas du marché des transporteurs nordiques au XVIII^e siècle

Christopher Denis-Delacour

- 1 Comment envisager la fonction consulaire d'Ancien Régime ? La question mérite toute notre attention tant le consul concentre une somme de pouvoir dont les contours sont parfois flous et ne se limitent pas exclusivement à sa qualité personnelle. Que ce soit au niveau de l'expertise acquise dans les domaines du commerce, de l'information et de la diplomatie, le consul est loin de détenir le monopole de l'intermédiation¹. Gageons que si ce dernier joue alors sa propre partition socio-économique, à l'instar d'une foule d'autres acteurs qu'il est parfois difficile de définir, la fonction consulaire n'est jamais neutre et concentre des tensions qui lui sont propres ; tensions liées au contexte étatique qui la définit et lui assigne un cadre spécifique, et tensions marchandes, dans la perspective économique qui peut alors être envisagée par le consul².
- 2 Le cas pontifical illustre à ce titre les niveaux d'analyse nécessaire à la compréhension des enjeux spécifiques d'une fonction consulaire dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. L'emploi du singulier, tout comme la période ici retenue, sont loin d'être anodins. Nous verrons en effet comment un État « en construction »³ fait interagir sa souveraineté consulaire avec les contraintes d'un marché et les données pratiques du transport maritime. Envisager de façon concomitante l'ensemble de ces processus permet d'appréhender la fonction consulaire dans ce qu'elle a d'essentiel : sa substance économique et son essence institutionnelle. À ce titre, les places portuaires pontificales constituent un terrain d'analyse de la transversalité de la concurrence consulaire. Elle peut aussi bien être disputée autour des institutions et des acteurs du commerce qu'à partir de la politisation de la fonction. Notre problématique s'inscrit alors au sein d'un

réseau d'intermédiation où une multitude d'individus participe à la perméabilité du positionnement politique, institutionnel, économique et juridique du consul. Ce phénomène procédait d'une construction économique âprement disputée, à savoir le marché des transporteurs nordiques au sein des trafics céréaliers pontificaux.

Un marché « politique », une problématique maritime : nature et coûts de la liaison Ancône-Civitavecchia

Carte 1. L'État pontifical (Stato Pontificio) au début du XVIII^e siècle

- 3 Depuis l'Antiquité, les modalités de l'organisation du transport maritime romain sont influencées par de fortes contraintes géographiques et économiques. Le semis portuaire de la côte romaine resta par exemple largement inadapté aux lourds acheminements de blé à destination de la capitale, et ce malgré de nombreuses tentatives d'aménagement jusqu'à l'époque moderne⁴. Répondre à la problématique des transports, routiers comme maritimes, s'avère d'autant plus vital qu'au XVIII^e siècle Rome devient l'une des cités les plus peuplées de la péninsule. La progression démographique est loin d'être anodine. La capitale pontificale passe de 120 000 habitants vers 1642 à 160 000 à la fin du XVIII^e siècle⁵. À cela s'ajoutent les incertitudes liées à la production vivrière qui revêtent au XVIII^e siècle une importance toute particulière. Néanmoins, le système annonaire, réponse autoritaire devant permettre d'assurer l'approvisionnement de la capitale et qui trouve son fondement politique dans la crainte des émotions populaires, amortit difficilement les archaïsmes d'une économie de subsistance⁶. Pour atteindre l'équilibre⁷, l'Annone doit régulièrement avoir recours aux divers centres de production de l'État romain et de façon plus marginale aux importations⁸.

- 4 Fréquemment excédentaires, les Marches, territoire pontifical jouxtant la côte adriatique et anconitaine, font partie de ces réservoirs potentiels auxquels l'institution romaine a recours presque annuellement. Alors qu'au cours du XVIII^e siècle les grains acheminés jusqu'à Rome sont essentiellement transportés par voie terrestre, le transport maritime est curieusement privilégié pour le blé des Marches⁹. Au regard de la distance à parcourir, le « chemin de la mer » n'apparaît pas comme le choix le plus judicieux. Tout capitaine qui appareille d'Ancône pour rejoindre Civitavecchia doit affronter une navigation de près de 2 000 km (carte 2).
- 5 Les données géographiques « brutes » suscitent de nombreuses interrogations car la distance à parcourir plaiderait en faveur de la voie terrestre. Ce questionnement est d'autant plus justifié qu'un mode de transport alternatif existe à cette époque. Pour des grains acheminés depuis les Marches, le parcours emprunte alors, depuis diverses localités comme Jesi, Osimo, Loreto, Recanati ou Tolentino, un chemin menant à Muccia (il s'agit d'une distance d'environ 75 km, dont 40 km depuis Tolentino) puis Ponte Felice sur le Tibre (130 km), pour enfin utiliser la voie fluviale jusqu'à Rome (72 km), soit une distance totale d'environ 250 à 300 km (carte 3)¹⁰.

Carte 2. Parcours des acheminements maritimes du blé des Marches à destination de Civitavecchia (seconde moitié du XVIII^e siècle)

Carte 3. Acheminement terrestre des grains depuis les Marches (XVIII^e siècle)

- 6 Néanmoins, l'éventuel bénéfice de cette courte distance disparaît quand l'analyse incorpore les données relatives aux coûts. Giuseppe Mira, après évaluation des diverses taxes et droits inhérents à chacun des modes de transport, a calculé que la voie maritime renchérisait le prix d'achat des grains (le *primo costo*) de 34 %, contre 100 % pour la voie terrestre¹¹, même si le dernier tiers du parcours effectué par voie fluviale contribue à une forte baisse du coût total¹². À titre d'exemple, la Chambre apostolique fixe en 1754-1755 le prix moyen du *rubbia*¹³ de blé à environ 6/6,5 écus. À la même époque, le coût du transport maritime depuis Ancône, quand il se déroule sans encombre, donne la *rubbia* à 5,74 écus à Civitavecchia. Dans ce cas précis, les achats de l'Annone permettent de garantir un prix moyen tout en évitant de fortes pertes financières. Un tel rapport permet de comprendre pourquoi les transports céréaliers destinés à Rome *via* Ancône sont exclusivement maritimes. Cependant, si d'autres éléments contribuent à expliciter ce choix, certains en modèrent également les bénéfices.
- 7 À ce titre, les divers projets visant à établir une voie de communication entre les mers adriatique et méditerranéenne, une préoccupation récurrente, soulignent les désavantages du parcours terrestre. Outre les passages montagneux, le coût des aménagements à réaliser laisse aux projets peu de chance d'aboutir, comme en témoigne une évaluation demandée par le gouvernement pontifical au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Comparant différents itinéraires pour l'acheminement de marchandises entre les Marches et Civitavecchia, le document souligne les difficultés des parcours envisagés¹⁴. Il s'agit d'un rapport d'experts et d'officiels pontificaux qui propose dans un premier temps le réaménagement d'un chemin commun *via* Pérouse, Marsciano et Orvieto, la plus grande difficulté étant les passages montagneux. Ensuite, le principal chargé de mission envisage deux possibilités (carte 4) : une voie dite *della Peglia*, plus montagneuse et allant jusqu'à Orvieto, puis à Montefiascone, Toscanella et enfin Civitavecchia, ou bien la voie *delle Tavernelle*, passant également par Orvieto et Montefiascone, puis Viterbe et Corneto avant de rejoindre Civitavecchia.
- 8 Au-delà des parcours possibles, il est intéressant de noter combien la voie terrestre est peu aménagée. Pour faire aboutir le projet, il fallait envisager la réhabilitation ou la construction de nombreux ponts et relais, tout comme la restauration de routes dans l'ensemble peu praticables. Le coût de ces travaux fut évalué à 236 252 *scudi* pour la voie *della Peglia* et à 177 873 *scudi* pour celle *delle Tavernelle*. Il est peu probable que ce compte

rendu se soit traduit dans une action concrète, les finances pontificales, au plus bas, interdisant un tel investissement. Ce projet s'inscrit plutôt dans un contexte européen où, dans les dernières décennies du XVIII^e siècle, la réflexion économique remet la voie terrestre au cœur des préoccupations, en insistant sur la nécessité d'une réhabilitation générale¹⁵. Concernant l'État pontifical, la réflexion au sujet de l'union des deux mers se poursuit jusqu'au XIX^e siècle, la priorité étant cette fois donnée au développement du chemin de fer¹⁶.

Carte 4. Projets pour relier les deux mers

- 9 La voie maritime depuis Ancône semble donc être, au XVIII^e siècle, le choix le moins onéreux. Qui plus est, en termes de capacité, les cales des bâtiments dépassent largement celle du transport par charrettes et autres moyens terrestres. Toutefois, certaines situations peuvent remettre en cause cette prépondérance. C'est le cas des fortunes de mer qui, selon leur gravité, renchérissent le coût du *primo costo* jusqu'à atteindre un prix équivalent au transport terrestre¹⁷. Cependant, au-delà du choix de l'une des deux options, les dépenses liées à l'acheminement importent peu face aux situations d'urgence. Rappelons que la crainte des émotions populaires dicte une partie de la politique annonaire, laissant parfois de côté les considérations économiques. Le prix « politique » du grain a en effet un coût, entraînant l'épuisement progressif des maigres ressources romaines. Les crises frumentaires de la seconde moitié du XVIII^e siècle ont ainsi parfois conduit l'Annone à de désastreuses opérations d'achat sur le marché céréalier¹⁸. L'essoufflement du système est d'ailleurs patent à la fin du XVIII^e

siècle. L'entreprise annonaire dépasse largement les capacités structurelles et financières d'un État romain économiquement aux abois¹⁹.

- 10 Dans ce contexte, l'utilisation du transport maritime pour acheminer le blé des Marches est la solution que l'on peut qualifier de plus raisonnable car elle correspond aux moyens dont l'Annone dispose, sans impliquer de lourds investissements structurels. Dans une économie maritime qui repose encore sur le cabotage de petites embarcations, la présence de véritables ports n'est pas non plus nécessaire à l'embarquement et au débarquement des grains²⁰. En revanche, force est de constater qu'un réseau routier défaillant ne peut supporter de telles cargaisons sans de constants investissements. Certes, les risques maritimes peuvent entraîner de fortes pertes, de la cargaison aux sommes investies. Néanmoins, c'est un risque que l'Annone ne peut que courir en l'absence de solutions équivalentes et plus sûres.
- 11 En tenant compte de ces contraintes, la marge de manœuvre économique semble étroite pour tenter de diminuer les frais supplémentaires liés à ces risques : seul le choix du transporteur offre alors un interstice concurrentiel²¹. À titre d'exemple, les tarifs de l'assurance maritime *a tutto rischio* sont de 5 % pour les navires suédois et hollandais, contre 6 % pour les embarcations italiennes²². De plus, ces assurances sont rarement accordées pour les caboteurs originaires de la péninsule. Plus qu'une question de « réputation », les navires nordiques profitent de leurs pavillons neutres, d'une meilleure protection face au risque barbaresque et sont très recherchés. D'ailleurs, ces embarcations sont également régulièrement impliquées dans des acheminements de blés depuis le Nord de l'Europe, lorsque les ressources du territoire pontifical sont insuffisantes²³. Toutefois, mis à part quelques directives générales, l'institution annonaire ne s'implique pas directement dans l'organisation de ces trafics. Elle confie à divers intermédiaires le soin d'assurer l'achat des grains, leur embarquement et les procédures de nolisement, le tout au meilleur coût. Ce système permet cependant, comme nous le verrons, d'alimenter un marché d'exportation du blé romain sous pavillon nordique. La présence de navires d'Europe du Nord au sein des trafics annonaires découle ainsi de relations complexes tissées entre les divers acteurs de la médiation économique, dans lesquelles les tensions de la délégation institutionnelle et étatique se mêlent à la recherche du profit personnel. Avant d'adopter le point de vue consulaire et de mesurer l'influence des marchés annonaires sur la fonction, il convient d'évaluer les trafics des capitaines dits nordiques.

Modalités de la présence nordique sur les rivages pontificaux

- 12 La pénétration de l'espace méditerranéen par les marines d'Europe du Nord, phénomène connu, est au XVIII^e siècle une réalité sur l'ensemble des rivages de la péninsule²⁴. Divers témoignages illustrent combien cette présence suscite à la fois inquiétudes, exagérations et souvent de vaines réactions de la part des contemporains²⁵. Les ports des divers États italiens enregistrent certes régulièrement l'arrivée de navires chargés essentiellement en poissons, minéraux, cuirs et produits coloniaux²⁶. La thématique de « l'invasion nordique » a cependant été l'objet de débats ces dernières années, à la lumière de travaux réexaminant la réalité pratique des trafics méditerranéens²⁷. Face au phénomène, on évoque même une *eastern invasion* en réponse à celle venue du Nord²⁸. Mais c'est bien le dynamisme des marines péninsulaires qui

invite à ne pas surévaluer la place des transports extra-méditerranéens²⁹. Qu'en est-il du phénomène sur les rivages pontificaux ? Il est possible, dans une certaine mesure, de retracer les trafics battant pavillon d'Europe du Nord au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle à partir des places portuaires d'Ancône et de Civitavecchia. Si les données concernant l'activité de ce dernier port sont parcellaires (les registres d'ancrage sont présents de 1740 à 1743 puis de 1785 à 1796), d'autres sources – entre autres, les archives du Consulat de la mer de Civitavecchia et celles des notaires de Ripa Grande conservées à l'*Archivio di Stato* de Rome – témoignent d'une présence faible mais continue.

Graphique 1. Navires nordiques dans le port d'Ancône (1739-1796)

SOURCE DES DONNÉES : ALBERTO CARACCILO, *LE PORT FRANC D'ANCÔNE...*, OP. CIT., P. 172-175.

Tableau 1. Principaux pavillons des caboteurs accostant à Civitavecchia (1740-1743)³⁰

Année	1740	1741	1742	1743
Génois	602	775	598	290
Napolitain	401	571	446	234
Français	125	102	82	58
Sicilien	120	186	94	67
Forio d'Ischia	113	133	109	86
Romain	58	56	54	6
De Gaeta	44	75	41	43
Livournais	33	29	27	21

De Procida	22	32	61	36
Anglais	1	3	2	3
Hollandais	1	2	1	0
Danois	0	1	0	0
Suédois	0	1	0	0

**SOURCE : ASR, CAMERALE III CIVITAVECCHIA, ANCORAGGIO, B. 839 (1740 À 1743).
LE TOTAL DES NAVIRES ENTRÉS EST RESPECTIVEMENT DE 1 675, 2 118, 1 641 ET 908.**

Tableau 2. Nordiques accostant à Civitavecchia (1785-1796)

Année	Total du trafic entrant	Total des navires nordiquess	Dont anglais	Dont hollandais	Dont danois	Dont suédois
1785	1501	21	7	5	4	5
1786	1343	22	13	6	1	2
1787	1309	34	16	9	4	5
1788	1426	28	15	9	3	1
1789	1536	27	18	9	0	0
1790	1443	34	19	14	1	0
1791	1345	29	16	10	2	1
1792	1040	29	15	11	2	1
1793	1266	20	15	0	3	2
1794	1676	32	19	3	4	6
1795	1555	22	15	0	5	2
1796	1471	13	5	0	6	2

Source : ASR, Camerale III Civitavecchia, Ancoraggio, b. 838 (1785-1797).

- 13 Malgré l'imprécision de nos sources concernant Civitavecchia, on constate que l'activité des navires d'Europe du Nord est très différente pour chacun des deux ports. Côté tyrrhénien, le faible trafic des navires anglais, hollandais, danois et suédois ne constitue pas une surprise. Les données liées à ce segment des échanges confirment que l'idée que Civitavecchia était au XVIII^e siècle un port de transit surtout dominé par de petits caboteurs dont l'activité dépassait rarement l'horizon des côtes voisines. Si les Génois sont les plus actifs, les caboteurs napolitains prennent progressivement

l'ascendant dans les transports romains, comme en témoigne le registre de l'année 1796, le seul complet au niveau de la mention des pavillons entre 1785 et 1796 ³¹.

Tableau 3. Principaux pavillons accostant à Civitavecchia en 1796

Pavillon	Année 1796
Napolitain	767
Génois	408
Toscan	87
Vénitien	49
Maltais	37
Ragusois	33
Ottoman	30
Duché de Massa et Carrare	22
Espagnol	10
Romain	1
Nordique	13

**SOURCE : ASR, CAMERALE III CIVITAVECCHIA, ANCORAGGIO, B. 838 (1785-1797).
ON DÉNOMBRE AU TOTAL 1 471 NAVIRES ENTRÉS.**

- 14 L'activité nordique n'est certes pas l'apanage du « grand » port romain qui souffre dans ce domaine de la concurrence de Gênes, Livourne et Naples, plus attractifs, ainsi que d'une carence en produits d'exportation. Si l'absence d'une véritable marine marchande nationale est compensée par l'activité de caboteurs étrangers, c'est parce que les marchés du port franc sont largement centrés sur la capitale et l'importation. Civitavecchia, malgré ses quais et sa politique d'ouverture économique, représente une enclave commerciale « passive », une étape sur les grandes lignes des trafics méditerranéens. Concernant Ancône, la nouvelle franchise du port en 1732 permet, du moins à ses débuts, un réel développement des trafics. Alors qu'existe une forte concurrence économique entre les principaux ports adriatiques, la Cour autrichienne et Rome souhaitent établir de solides relations commerciales entre Ancône et Trieste afin de faire vaciller l'hégémonie vénitienne³². Si la présence des pavillons d'Europe du Nord y est plus importante, elle reste toutefois largement inférieure par rapport aux autres grandes places, comme Livourne. Le seul élément commun aux deux ports romains est la domination de l'activité anglaise en dehors des périodes de conflits.
- 15 Comment interpréter ces séries ? Côté adriatique, on constate que les guerres de la seconde moitié du XVIII^e siècle entraînent une forte diminution du trafic sous pavillon anglais. Les Hollandais, même s'ils sont plus présents lors de ces parenthèses, ne s'imposent pas. En revanche, les Danois et les Suédois dépassent difficilement le cap de

la dizaine de navires par an au cours de la période. Notre analyse doit cependant aller plus loin que les oscillations statistiques provoquées à des degrés divers par l'impact des guerres sur le trafic nordique d'Ancône³³. La comptabilité de l'activité portuaire reste évidemment essentielle, mais ces données ne doivent pas rester des réalités désincarnées. En anticipant notre propos, nous savons que cette présence nordique pose un problème commun à l'ensemble de ces capitaines : éviter de rentrer sur lest en mer du Nord et mer Baltique, un élément déterminant quant à la présence d'acteurs capables de dynamiser et de capter ces trafics. Bien que confrontés à divers obstacles et, quoique minoritaires, les Nordiques sont nécessaires en Méditerranée, ce qui explique l'apparition d'un réseau consulaire au XVIII^e siècle. Ce réseau prend cependant des traits particuliers dans les États pontificaux, en raison des tensions produites par la confrontation de plusieurs types d'intermédiaires dont les fonctions et les intérêts s'enchevêtraient, derrière un objectif commun de contrôle du marché des transporteurs nordiques, au détriment parfois de l'activité consulaire.

Litiges et pouvoirs autour de l'intermédiation consulaire des Nordiques

- 16 Un personnage tel que Francesco Trionfi illustre le rôle essentiel des relais marchands locaux dans la présence des marines de l'Europe du Nord à Ancône³⁴. Agent de l'Annone, mais également négociant et *appaltatore della dogana* du port (fermier de la douane), le réseau de Francesco Trionfi s'étend bien au-delà des frontières de la péninsule, notamment en mer du Nord et en Scandinavie où il a agents et associés³⁵. Dès 1735, ce sont cinq à dix navires en provenance d'Angleterre qui déchargent chaque année des marchandises exclusivement pour son compte³⁶. En retour, Trionfi permet à ces capitaines et à leurs équipages de repartir chargés en céréales pour le Ponant. Il peut paraître étonnant qu'un État régulièrement déficitaire en blé autorise l'exportation d'une denrée si précieuse. Comme tous les autres *appaltatori camerali* de l'État pontifical (officiers des fermes), Trionfi jouit de la concession de *tratte*, ces licences « gratuites » qui donnent le privilège d'exporter le blé romain à l'étranger et qui sont par-là source d'importants profits³⁷.
- 17 Au cours de ces années, la personnalité de Francesco Trionfi s'impose, tant son empreinte sur les trafics nordiques est importante à Ancône. Il possède lui-même des parts de navires, la moitié de la *Galera Britannia*, commandée par le capitaine Lott Gale, et une autre sur la *Stella Matutina*, capitaine Bosmowort, en association avec le marchand Giffard Alexander de Londres. Les nombreux contrats avec les capitaines d'Europe du Nord associés à son expérience des trafics céréaliers contribuent à en faire un agent essentiel pour l'Annone. Lorsque Rome fait appel à plusieurs reprises à ses services, il utilise son réseau d'intermédiaires qui permet de trouver rapidement le grain à embarquer et surtout des navires, tâche difficile³⁸, dont la plupart proviennent naturellement d'Europe du Nord³⁹.
- 18 Le rayonnement d'un Francesco Trionfi ne doit cependant pas nous éblouir ; en vérité, de tels négociants sont peu nombreux sur la place d'Ancône⁴⁰. Les grandes maisons sont rares, et l'on a le plus souvent recours aux banques des places étrangères pour l'achat et le paiement de marchandises. L'élite marchande anconitaine, fort réduite, n'a également pas le monopole de la médiation économique avec les capitaines nordiques. D'autres acteurs, grâce à leur réseau d'information et à leur position, participent au

nolisement des navires en provenance d'Europe du Nord, tout en contribuant à la présence de ces embarcations dans les trafics annonaires.

- 19 C'est le cas des consuls des nations nordiques. Interlocuteurs privilégiés des capitaines, ils sont les premiers informés du mouvement des navires de la nation dont ils doivent en théorie défendre les intérêts. Souvent eux-mêmes marchands, le poste de consul leur offre une position privilégiée et très recherchée pour le nolisement d'embarcations. Il est difficile de savoir si, à Ancône, la fonction consulaire supplante progressivement, au niveau de l'emprise sur les trafics, la figure du grand marchand décrite par Alberto Caracciolo, ou encore si les aspects marchands et consulaires ont pu se confondre à une période. L'analyse comparée du degré d'influence des divers acteurs reste encore à effectuer. Plus certainement, la fonction consulaire dans un port étranger peut revêtir diverses formes. La pratique consulaire s'avère en effet très différente d'un État à l'autre, voire sur le même territoire. En règle générale, on s'attend à rencontrer derrière le titre de consul un agent désigné par la nation dont il représente les intérêts. La fonction est beaucoup plus ambiguë dans le cadre pontifical. L'État romain fut longtemps le seul habilité à désigner les consuls devant défendre les intérêts nordiques sans que les nations concernées n'aient leur mot à dire. En d'autres termes, le privilège de désigner par lettres patentes ces consuls à Ancône et à Civitavecchia témoigne avec éclat des leviers de la souveraineté romaine, et cela en dehors de toute réciprocité étatique⁴¹.
- 20 L'exemple du consul de la nation anglaise à Ancône permet de préciser le phénomène. Le renforcement des intérêts anglais dans le port récemment franchisé pousse d'abord le souverain pontife à nommer à la tête du consulat, le 21 juillet 1734, Domenico Storani, personnage issu de la riche noblesse anconitaine et lié à la cour des Stuart. À la mort de ce dernier, la même année, Rome reconnaît un Anglais, Thomas Chamberlain, nommé par Jacques Stuart lui-même et réfugié à Rome depuis 1717. Puis un autre Storani, Giuseppe, obtient le poste en 1741. Ces premières nominations font suite aux nombreuses protestations des capitaines anglais, ces derniers se plaignant d'être sans défense face aux juges de l'Université des marchands d'Ancône, c'est-à-dire le tribunal de la mer ou tribunal du *Consolato* ⁴². Cependant, on ne peut pas parler d'un véritable consulat anglais. À Londres, on créa parallèlement un poste d'agent privé présent à Ancône, choisi par les marchands eux-mêmes⁴³. Ces réticences s'expliquent par le choix diplomatique de l'État pontifical de continuer à reconnaître l'ancienne dynastie des Stuart⁴⁴.
- 21 Le mode de nomination locale prévaut également pour les consuls des nations suédoises et danoises. Officiellement, la Suède ne crée un poste consulaire à Civitavecchia qu'en 1804, et à Ancône en 1816 ⁴⁵. Avant cela, les consuls des deux nations en poste tirent plus leur légitimité du pouvoir romain que des souverains et dirigeants des deux nations. Il s'agit là d'une politisation limitée de la fonction consulaire. Les limites de ce système distribuant localement un privilège, source d'influence et de crédit sur le plan des trafics, sont cependant atteintes en 1793, lorsque les souverainetés concurrentes s'expriment au sujet de l'extraterritorialité maritime. Cette année-là, les cours suédoises et danoises décident de nommer un agent général commun aux deux nations dans les ports pontificaux en la personne de Francesco Piranesi : les agents pontificaux prennent alors conscience du caractère labile de la légitimité pontificale. Certes, les deux consuls concernés par la création de ce poste, Francesco Storani à Ancône et Alessandro Gily à Civitavecchia, font immédiatement

« allégeance » à Piranesi, et affirment avoir toujours pris soin des capitaines dont ils ont eu la charge⁴⁶. Mais de leurs correspondances ne transpire pas uniquement de la déférence : les consuls sont paniqués et craignent de voir leur charge remise en cause. Alessandro Gily évoque clairement « une perte de souveraineté » si les consuls ne devaient plus être nommés par l'administration pontificale⁴⁷. Ce sera le cas au début du XIX^e siècle⁴⁸. Pour l'instant, l'agent général devait uniquement surveiller les trafics battant pavillon des deux cours, et une simple collaboration des consuls était demandée, sans remettre en cause leurs attributions⁴⁹. L'émoi suscité par l'arrivée d'un agent officiel est cependant révélateur du statut conféré par le poste consulaire. La fonction, jalousement défendue, s'insère dans le jeu de pouvoir local avec une dépendance étatique forte. Mais, paradoxalement, la spécificité pontificale témoigne des ressources d'un État « faible » pour affirmer sa souveraineté sur le plan des trafics. Ce système alimente une forme de *iura imperfecta*, c'est-à-dire un droit à perfectionner établi en fonction de l'accès ou non au territoire permis par le souverain⁵⁰. Appliquée aux territoires maritimes, cette notion implique la nécessité de personnaliser l'embarcation, son pavillon et son capitaine, en prenant en compte les intérêts divergents et les tensions inhérentes à la souveraineté des États qui s'expriment tout particulièrement sur mer, par l'intermédiaire d'institutions juridiques et économiques. Les consuls sont alors au cœur du système. Sous cet angle, les Nordiques sont au XVIII^e siècle confrontés à un espace méditerranéen, certes fragmenté et différent sur le plan étatique, mais dont la matrice théorique est commune sur le plan économique. Il s'agit des notions de commerce actif et d'un mercantilisme, certes tardifs, mais dont les règles sont loin de leur être inconnues⁵¹. S'opère alors une réorganisation intra-étatique des États et autres gouvernances méditerranéennes qui s'expriment avec force sur le plan des échanges maritimes. Les procédures pontificales, tout comme les appuis nécessaires et la nature même du rôle de ces consuls en témoignent⁵². Jusqu'en 1797⁵³, la plupart des demandes de nomination consulaire sont adressées à l'administration du *Camerlengo* pour tous les types de postes, pour nommer tant les consuls pontificaux à l'étranger que les consuls représentant les nations étrangères dans les ports romains. La redéfinition des compétences proprement maritimes remonte au début du pontificat de Benoît XIV⁵⁴. Peu après l'institutionnalisation du tribunal du *Consolato* à Civitavecchia en 1741, les attributions du *Camerlengo* en matière de gestion politique maritime sont en effet renforcées en 1742 par la faculté de concéder le pavillon romain aux embarcations de commerce et de nommer les consuls pontificaux dans les ports locaux et étrangers. C'est le *motu proprio* du 1^{er} mars 1742 qui fixe alors les compétences qui lui sont propres⁵⁵. Si les conditions dans lesquelles les candidatures consulaires sont acceptées dépendent du type de relation entretenue avec l'État concerné, les aspects locaux sont également prégnants.

- 22 L'exemple de la succession du comte Ambrogio Tomasi au poste de consul de la nation anglaise à Ancône témoigne de ces impératifs. En mai 1789, peu après sa mort, la liste des prétendants est déjà étoffée⁵⁶. Souvent nobles, les candidats se prévalent d'une bonne connaissance de la langue anglaise, d'un niveau de vie élevé et d'une participation au commerce battant pavillon anglais. Deux candidats sont alors pressentis pour succéder à Tomasi : Francesco Storani, déjà consul des nations suédoise, danoise et russe, et possédant une rente de 300 écus (qualifié de consul des nations « baltiques » en 1778⁵⁷), et Luigi Candelari, marchand prêtant fréquemment assistance au groupe des capitaines anglais, dont il affirmait avoir converti un membre sur son lit de mort et espérer la conversion d'un autre. La candidature de Candelari

était soutenue par le duc d'York, alors qu'il avait déjà été proposé comme vice-consul de Tomasi⁵⁸. Le *Camerlengo* reçut d'ailleurs une importante correspondance pour soutenir l'un ou l'autre des candidats. Outre la mise en valeur de leurs qualités respectives, plusieurs lettres visaient surtout à discréditer l'adversaire de son « favori ». La calomnie, inhérente aux procédures de nomination des consuls, est présente tout au long de la carrière consulaire⁵⁹. Quels sont les arguments avancés ? Ils concernent surtout Storani. Ce fils d'*antico console d'Inghilterra* lié à la maison royale ne pouvait légitimement concourir car il possédait déjà plusieurs *consolati* supposés incompatibles⁶⁰. Or Storani s'appuyait justement sur son expérience consulaire pour obtenir le poste. Dès le 24 octobre 1788, alors que sa santé était déjà défaillante, Tomasi évoquait la possibilité de réunir différentes nations dans le même consulat (« *varie nazioni nello stesso consolato* »), comme c'était déjà le cas à Civitavecchia⁶¹. En effet, à la même époque, Alessandro Gily était consul pour toutes les nations du Nord (« *per le nazioni tutte del nord* »)⁶², un consul des Nordiques selon l'appellation officielle. Après la mort de Tomasi, il argumenta de nouveau en faveur de l'union des consulats du Nord, notamment en rappelant que les nations anglaise et hollandaise avaient toujours été réunies au sein du même consulat⁶³. Aux soupçons de partialité, surtout en cas de guerre, il répliqua que la réunion des consulats sous sa seule direction diminuerait au contraire les réactions hostiles. Selon lui, les nations d'Europe du Nord naviguaient peu en temps de guerre et la franchise du port les protégeait. Son dernier argument en faveur de l'union des consulats est étonnant : sa fonction ne nécessiterait que peu de tâches à effectuer. Le consul se bornerait à assurer la discipline des équipages selon leurs propres règles et la fourniture en provision, les contentieux commerciaux n'étant pas de son ressort mais se jugeant au tribunal du *Consolato*. Si le rôle du tribunal est certes important, il est intéressant de noter combien Francesco Storani minimise la portée de sa fonction. Il est évident que le poste procure bien plus d'avantages, notamment sur le volet économique. Plus que l'union des consulats, c'est la concentration des pouvoirs aux mains d'une seule personne qui fait ici débat. Elle prend l'allure d'un monopole jaloux au sein d'un port où les trafics nordiques représentent une richesse économique loin d'être négligeable. Sous cet angle, la comparaison avec Civitavecchia pèse peu tant l'activité y est plus réduite. Ainsi, côté tyrrhénien, l'union des consulats nordiques suscita assurément moins de débats et de controverses.

23 Pour dépasser l'argument du conflit d'intérêt, Storani s'appuie alors sur sa supposée légitimité. Il évoque ainsi ses liens avec de nombreux *Ministri di Svezia e Danimarca* présents dans diverses cours et la garantie d'un réseau solide, avant de se targuer d'être connu du roi de Suède et du Premier ministre du Danemark. Enfin, il propose une rente annuelle de 50 écus à la veuve de Tomasi, jugeant au passage que le fils Carlo est trop inexpérimenté pour exercer la charge⁶⁴. Finalement, le choix dynastique est privilégié car Carlo devient consul des nations anglaise et hollandaise en 1789⁶⁵. Les appuis et l'expérience de Storani n'ont apparemment pas suffi face aux arguments adverses. Néanmoins, le choix s'avéra peu judicieux : Carlo Tomasi renonce dès le 9 août 1790 à sa charge en faveur de Luigi Candelari. Une correspondance nourrie souligne alors l'inexpérience du fils de l'ancien consul, tant dans la gestion des trafics que pour la pratique de la langue anglaise, qui le forçait à réclamer en tout l'aide de Luigi Candelari⁶⁶.

24 La décision finale de la succession revient cependant à Rome. Candelari plaida sa cause auprès du *Camerlengo* en concentrant son propos sur sa condition. La noblesse, à

laquelle il n'appartenait pas, semblait en effet être un facteur important pour obtenir le poste. Un de ses soutiens, le cardinal Rannuzzi, écrivit à ce sujet au *Camerlengo* afin de le convaincre que la naissance ne représentait pas un obstacle. Selon lui, Ancône ne comptait que trois consuls issus de la noblesse, alors que les consulats des Génois, des Vénitiens et des Maltais étaient tenus par de simples marchands⁶⁷. L'argument pesa peu car Francesco Storani obtint cette fois la charge⁶⁸.

- 25 Cette brève présentation souligne l'âpreté de la lutte autour du poste de consul des nations du Nord. Si l'obtention de la charge est souvent l'objet de controverses, les uns faisant valoir leurs mérites face aux autres, c'est que la fonction garantit, pour un personnage entreprenant, un quasi-monopole local des relations avec les capitaines nordiques. D'ailleurs, quand d'autres intermédiaires tentent de surpasser l'autorité du réseau consulaire, ils sont vertement rappelés à l'ordre. C'est le cas des interprètes camérales des langues dites nordiques qui officiaient à Ancône. Ces derniers sont successivement accusés de s'attribuer les prérogatives des *sensali* (courtiers) et autres commissionnaires, alors que ces fonctions étaient très encadrées, et surtout de profiter des avantages du « premier contact » liés à leur fonction.

Les voies concurrentes de la médiation nordique : interprètes camérales et consuls

- 26 Parmi la multitude des voies empruntées, le réseau consulaire constitue l'un des canaux relayant l'information marchande⁶⁹. Les navires nordiques à la recherche d'un nolis de retour bénéficient de son étendue à l'échelle adriatique et des relations de confiance tissées au fil des recommandations. Le consul, quand il n'utilise pas l'information pour ses propres intérêts, la fait parvenir à un négociant ou tout autre type d'intermédiaire avec qui il est en affaire. C'est le cas de Pietro Delorthe, consul de la nation suédoise à Venise et pour le *Golfo adriatico*⁷⁰. Il charge régulièrement un marchand d'Ancône, Giuseppe Maria Acquabone, de trouver des nolis de retour pour les navires nordiques présents à Venise et en Adriatique⁷¹. La correspondance du consul Delorthe révèle à ce titre une partie du fonctionnement du réseau et met en relief les avantages de sa position :

[...] mediante la piccola mia influenza, e parole con detti Capitany Ponentini, il Cap. Olai Stuansen, della nave Elenesar, Danese, di 80 lastri circa, che computo verso 900 rubbia, si è persuaso di pasar anche'esso così con parola a me datta d'indirzzarsi a voi solamente, in conseguenza a che lo munitò di una mia lettere per voi, lusingandomi che ancor lui mediante la vostra cura ed attenzioni trovara motivo di rimaner contento di tal risoluzione [...]⁷².

- 27 Dans le système mis en place, la circulation de l'information semble emprunter une voie hiérarchique et verticale. Giuseppe Maria Acquabone, *raccomandatario* (consignataire) des navires envoyés depuis Venise par Pietro Delorthe, touche une commission sur le nolis de chacun des capitaines qu'il place. Cependant, un troisième acteur met à mal cette organisation. Leonardo Hoffmeister, interprète camérale des langues suédoises et danoises, est en effet accusé d'usurper la fonction de courtier pour les navires étrangers (« *mezzano per i bastimenti forestieri* ») dévolue à Giuseppe Maria Acquabone, en touchant au passage ses commissions. Concrètement, Leonardo Hoffmeister aurait détourné plusieurs capitaines, dont le Suédois Giovanni Henry Gunther commandant le navire la *Giovanna Brigitta*, des nolis prévus par Acquabone⁷³. Pour Pietro Delorthe, l'interprète outrepassa dans ce cas précis les limites de sa

fonction, tandis qu'Acquabona évoque de nombreux précédents avec d'autres négociants de la place. Le marchand implore alors le *Camerlengo* d'intervenir tant l'activité de l'interprète perturbe, selon lui, les procédures de consignation des navires et d'attribution des commissions sur les contrats d'affrètement nordiques⁷⁴. Il porte également l'affaire devant le tribunal du *Consolato* d'Ancône afin de récupérer ses droits sur un navire danois devant rallier Gênes⁷⁵. Le fait de s'aventurer sur le terrain judiciaire témoigne du danger que représente la concurrence d'Hoffmeister par rapport au système de consignation mis en place par le consul de la nation suédoise à Venise. Les prérogatives des interprètes camérales sont toutefois mal définies.

- 28 Dans le jeu de l'intermédiation marchande locale, la fonction reste floue et ne se définit que lorsqu'elle empiète sur les intérêts d'autres acteurs. Les interprètes sont en effet de sérieux concurrents pour les *sensali* d'Ancône (courtiers des contrats), lesquels apprécient peu les libertés prises avec les commissions. Un mémoire souligne d'ailleurs l'incompatibilité des deux fonctions en dénonçant le positionnement institutionnel d'Alessandro Comelati, interprète des langues anglaise et hollandaise à Ancône⁷⁶. Lors de l'inscription à l'Université des marchands, pour pouvoir exercer les *sensali* doivent en théorie renoncer à tout autre privilège antérieur (c'est à dire à toute fonction). Or Alessandro Comelati demanda à être *sensale* de la place dès 1783 tout en « omettant » d'enregistrer auprès du tribunal du *Consolato* la patente qui lui attribuait la charge d'interprète⁷⁷. La tentative de cumuler les deux fonctions en ne respectant pas la règle d'admission entraîna ainsi la protestation du corps des *sensali*. Leur charge est cependant loin d'être un gage de monopole économique. Tout comme dans le cadre du tribunal du *Consolato* de Civitavecchia, l'équilibre marchand de l'institution-sœur d'Ancône est défavorable aux *sensali*⁷⁸. En 1792 il y eut une véritable purge des individus patentés qui révèle un positionnement institutionnel encore plus fragile qu'à Civitavecchia⁷⁹. Le tribunal du *Consolato* d'Ancône souhaitait officiellement mettre un terme aux abus des *sensali* en procédant à l'exclusion de plusieurs d'entre eux⁸⁰. Face aux décisions des consuls-résidents (les juges du tribunal, eux-mêmes marchands et immatriculés à l'Université des marchands), ces derniers firent un recours auprès du *Camerlengo* en dénonçant l'arbitraire des décisions⁸¹. Le débat autour de leur fonction témoigne combien l'intégration du courtage des *sensali* aux structures étatiques ne fait plus sens. Une foule d'autres acteurs en assume désormais les prérogatives en étant liée aux marchands de la place tandis que les *sensali* officiels doivent payer plusieurs taxes⁸². À ce titre, les interprètes ont su habilement se positionner aux marges des institutions dans la pratique du courtage maritime concernant les Nordiques. La configuration décrite dans les documents explique également pourquoi les marchands immatriculés d'Ancône purent aisément mettre au pas la corporation. Une corporation inexistante car le Collège des *sensali* ne fut apparemment jamais institué par l'Université des marchands malgré l'édit de 1732 qui en stipule la création⁸³. Les marchands immatriculés justifiaient l'exercice de cette contrainte institutionnelle par la nécessité pour le tribunal de garder le contrôle d'un corps enclin à agir pour son propre compte⁸⁴. Cependant, les doléances des *sensali* trouvèrent apparemment un écho auprès du *Camerlengo*, car un édit, dont la date n'est pas précisée mais certainement promulgué dans les années 1780, força l'application des mesures de 1732⁸⁵. Il créa une véritable corporation des courtiers limitée à trente individus, vingt chrétiens et dix juifs divisés en trois classes : l'une dédiée à la négociation des assurances et changes maritimes et composée de deux individus, l'autre aux nolis de bâtiments (quatre individus) et enfin la dernière pour les comestibles et autres marchandises (24 individus). Si la portée

socioéconomique et l'application de cette nouvelle législation restent inconnues, notons que les discours autour de l'activité des *sensali* se concrétisent désormais en termes de prérogatives publiques et d'intérêts communs et étatiques. Mais loin de révéler une morale marchande connectée aux intérêts de l'État, les débats laissent également entrevoir une notion de crédit marchand qui ne correspond pas forcément à une vision légaliste de la négociation économique. En effet, les courtiers qui ne sont pas intégrés dans le corps officiel des *sensali* continuent à être des références économiques grâce à la qualité de leur intermédiation, et ce malgré les risques de sanction encourus. Assurément, les périodes qui précèdent et suivent la purge des *sensali* restent favorables à la médiation d'individus positionnés aux marges des institutions. Il ne s'agit là que d'éliminer des concurrents économiques gênant les juges-marchands d'Ancône. C'est dans ce contexte que l'activité d'Alessandro Comelati est attaquée de toute part.

- 29 Le personnage est jusqu'en 1794 au centre de plusieurs affaires de même nature, impliquant marchands, consignataires et consuls. Dès 1782, un autre mémoire adressé au *Camerlengo* préconise de lui retirer sa charge d'interprète de la nation anglaise en même temps qu'à son père, Carlo Comelati⁸⁶. Plusieurs marchands reprochent à leurs activités de perturber l'activité de consignation et de commissionnement local des navires nordiques et dénoncent « *l'ingerenza dei raccomandatori dei bastimenti che arrivano in quel porto su i bastimenti delle bandiere del Nord, che vi giungono sotto diverse raccomandazioni locali* »⁸⁷. Le dossier rappelle un précédent, une affaire entre Giuseppe Maria Acquabona et Leonardo Hoffmeister. Concernant l'interprétariat de la langue anglaise, le document vise, en forçant le trait, à mettre en relief les abus du père et l'incompétence du fils. Carlo Comelati, qui ne se limite apparemment pas au « détournement » des navires anglais, suédois, danois et hollandais des nolis de retour de leurs consignataires⁸⁸, promet des contrats plus avantageux que la moyenne. Ainsi, il attire à lui les capitaines dont il obtient les commissions sur nolis. C'est le cas du capitaine suédois Johan Laurents à qui il proposa un transport de grains vers Civitavecchia pour le compte de l'Annone à douze *paoli* par *rubbia* de blé. Ce contrat est largement au-dessus des dix *paoli* par *rubbia*, tarif habituellement pratiqué. Les autres intermédiaires craignent ainsi qu'il ne soit par la suite difficile de faire entendre raison aux capitaines afin qu'ils acceptent à nouveau ce tarif⁸⁹. Les sanctions proposées sont l'interdiction d'exercer pour Alessandro, qualifié d'inhabile, d'inexpérimenté et de *mezzano non approvato* (courtier non reconnu) selon l'usage du tribunal du consulat d'Ancône, ainsi que l'impossibilité de traiter avec les capitaines sans l'autorisation des *raccomandatori o ricevitori di carichi* (consignataires des navires ou des cargaisons). Enfin, on souhaite leur interdire d'intervenir auprès du bureau de la santé afin d'obtenir les patentes. Les Comelati ont en effet su tisser des liens étroits avec les responsables de la santé et peuvent se procurer le document plus rapidement que leurs concurrents.
- 30 Il paraît peu probable que ces recommandations aient été appliquées, car Alessandro Comelati n'a jamais été destitué de sa charge. On le retrouve en 1789, lors de la succession du comte Ambrogio Tomasi, de nouveau au cœur d'une controverse portant sur les limites de ses attributions. L'affaire a cette fois pour objet l'ingérence de Comelati en matière de prérogatives consulaires. Lors de la vacance du poste de consul de la nation anglaise, il se permit en effet de percevoir des droits sur les navires anglais : les capitaines protestèrent contre la pratique, jugeant qu'en l'absence de consul les cinq *talari* du *consolaggio* (taxe consulaire sur chaque embarcation) n'étaient pas dus⁹⁰. L'affaire semble toutefois plus complexe et l'on peut s'interroger sur les liens que Comelati entretient avec la fonction consulaire. En 1789, il est rappelé au nouveau

consul fraîchement nommé, Carlo Tomasi, qu'interprète et consul ont des attributions distinctes et qu'il doit s'entourer de personnes compétentes⁹¹.

- 31 Enfin, en 1794, Alessandro Comelati se trouve au cœur d'un conflit d'intérêt, à l'instigation du nouveau consul de la nation anglaise, Francesco Storani. Les débats portent une fois de plus sur les limites de la fonction d'interprète et sur d'éventuelles fraudes à la patente sanitaire⁹². On cherche alors de nouveau à destituer Comelati en arguant cette fois que ses activités sortent du cadre juridique de sa fonction. Pour résumer, Alessandro Comelati doit-il être considéré comme un négociant ? Dans ce cas, il ne peut plus exercer l'interprétariat sans enfreindre les règles et provoquer de nombreuses réclamations⁹³. Francesco Storani fait à l'occasion de cette affaire référence à l'ordonnance de marine française de 1681 qui, dans l'article 13 du livre 1, titre 7, confirme que les courtiers (*sensali*) et interprètes ne peuvent commercer ou acheter de marchandises aux capitaines de navires sous peine d'amende⁹⁴. À cette fin, les acteurs institutionnels concurrents (consuls, juges-marchands) s'efforcent de prouver qu'Alessandro Comelati pratique le commerce avec les navires anglais et qu'il outrepassa les limites de sa fonction⁹⁵. Néanmoins, le litige pousse les parties à définir les prérogatives de chacun afin de confondre Alessandro Comelati. La chose fut loin d'être aisée. Tant le gouverneur d'Ancône que le tribunal du *Consolato* éprouvent des difficultés à clarifier le rôle des différents intermédiaires. À cette occasion, on tente de définir la fonction d'interprète. Pour l'administration pontificale, Alessandro Comelati doit permettre au consul Storani de capter les intérêts des capitaines anglais arrivant à Ancône et d'obtenir leur bienveillance⁹⁶. Il est également tenu de retranscrire les témoignages des capitaines en cas de fortune de mer (*prove di fortuna*), document destiné au consul et indispensable au partage (*repartitio*) des frais de l'avarie ou pour bénéficier de l'assurance maritime⁹⁷. Si l'interprète peut assumer le rôle de *mezzano di noleggi*, il ne peut en revanche être *raccomandataro* (consignataire du navire) ou *ricevitore di carichi* (consignataire de la cargaison), ou encore *commisionato e mercanti nei generi d'Inghilterra* (consignataire ou marchands spécialisés dans les marchandises d'Angleterre). Or beaucoup de témoignages accusent Alessandro Comelati d'assurer chacune de ces fonctions. Il est en effet régulièrement destinataire de chargements de *baccalari* et *aringhe* (morues et harengs) sur des navires anglais, tient un magasin sur la place d'Ancône et enfin « ouvre » un comptoir à chaque foire de Senigallia⁹⁸. Il est donc qualifié de négociant véritable (« *vero e positivo negoziante* »).
- 32 Difficile de dire si Alessandro Comelati a réellement la stature d'un négociant. Le terme ne semble pas convenir et il serait plus juste d'évoquer un simple marchand aux multiples activités. Toutefois, la virulence et la récurrence des attaques étonnent, tout comme le souhait farouche d'écarter les interprètes. Quant à leur place sur l'échiquier de la médiation des trafics anconitains, on peut légitimement se demander si celle-ci n'était pas exagérée. Dans le cas contraire, leur importance est-elle uniquement liée à leur fonction ou le fruit de l'habileté de Comelati et Hoffmeister ? Si les autres intermédiaires considèrent la position privilégiée dont jouit l'interprète comme une injustice, il ne fait aucun doute que l'élimination d'un concurrent devenant gênant, tout comme la jalousie économique, motivent la démarche. Le consul de la nation anglaise ne tolère pas que l'interprète ne lui soit pas totalement soumis et qu'il puisse apparaître comme une alternative efficace. Un évènement va tout particulièrement tendre une situation déjà très conflictuelle. En février 1793 le chargé d'affaires de la nation anglaise à Venise, Giovanni Watson, décide de prévenir l'interprète camérale pour les trafics nordiques plutôt que le consul de la nation anglaise de l'imminence de

la guerre entre la France et l'Angleterre. Il s'agit là d'un camouflet pour le consul. C'est également l'illustration des possibles limitations des prérogatives consulaires face à l'action quotidienne d'agents de la pratique⁹⁹. Plusieurs lettres jointes au dossier concernant l'affaire défendent d'ailleurs Alessandro Comelati qui serait devenu l'objet d'une vengeance du consul Storani¹⁰⁰. Les partisans de l'interprète évoquent plus globalement une longue machination dirigée contre l'interprète, ce dernier refusant de s'allier avec les individus voulant « tromper et décevoir les pauvres capitaines » (« *ingannare e deludere i poveri capitani* »)¹⁰¹. Les capitaines, justement, participent peu aux débats, et l'argument de leur naïveté souvent évoqué par Storani semble excessif. Si pendant plus d'une dizaine d'années ils s'adressent à Alessandro Comelati, on peut raisonnablement penser qu'ils y trouvent leur intérêt. En effet, les plaintes de l'intermédiation concurrente contre l'interprète sont nombreuses et documentées, alors qu'on n'évoque aucune protestation des capitaines le concernant. Nul doute que si celles-ci existaient, elles auraient été utilisées par les adversaires de Comelati. Plus que le « premier contact », c'est la qualité des services rendus par les interprètes qui explique leur solide ancrage au cœur des navigations anglaises, hollandaises, suédoises et danoises. Inversement, la légitimité des consuls des nations nordiques est, nous l'avons vu, plusieurs fois remise en cause, tant sur le plan de la perception des droits que sur celui de leur efficacité : une opposition qui procède d'une construction économique âprement disputée et posant la question de l'État face à l'extraterritorialité des statuts, à savoir le marché des transporteurs nordiques institutionnalisé par l'Annone. La reconnaissance de la médiation des interprètes découle à ce titre d'une élaboration économique ancienne dont les fondements doivent être envisagés au-delà du simple cadre pontifical.

- 33 Ce que la documentation consulaire ne mentionne pas, ou à demi-mots, c'est qu'Alessandro Comelati et Leonardo Hoffmeister ont créé en 1783 une société pour assister les capitaines suédois et danois de passage dans le port d'Ancône¹⁰². En 1786, fort de son succès, cet organisme d'assistance étend ses compétences aux intérêts des capitaines anglais et hollandais. À cette occasion, Rosa Colini, veuve d'un puissant négociant juif de la place, et Lorenzo Pulini, marchand d'Ancône, prennent des parts dans la société¹⁰³. De plus, Alessandro Comelati attire facilement les capitaines nordiques grâce à l'expérience acquise à Venise en tant qu'agent d'assurance maritime, notamment pour le compte de Gianfranco Nembrini. Ce dernier, puissant marchand anconitain issu de la noblesse, en fit son fondé de pouvoir (*procuratore*) le 25 juin 1760, lui donnant la faculté de négocier et souscrire des polices d'assurance en son nom. Si Nembrini faisait partie de la *Compagnia privata di assicurazioni*, créée à Ancône en 1754 grâce à l'union des plus importants négociants de la place, il pouvait toutefois stipuler des polices d'assurance à titre personnel sans engager la compagnie. Le réseau vénitien d'Alessandro Comelati et ses relations avec les *mezzani di sicurtà* de la place permet ainsi de choisir les meilleurs capitaines, de connaître l'état des embarcations et les routes les plus sûres pour la navigation¹⁰⁴. Cependant, quelques prises de navires et naufrages mirent fin à l'association avec Nembrini en mai 1761, ce dernier lui reprochant les pertes subies. Il est vrai que Comelati lui conseillait souvent *di far tocchi* (faire des coups) sur les embarcations risquées malgré les conflits, alors que Nembrini invitait plutôt son *procuratore* à la prudence¹⁰⁵. Dans l'esprit de Comelati, l'assureur doit utiliser le risque à son avantage et *parier* sur les navigations. En fin connaisseur du métier, il tenta d'expliquer à Nembrini, plus habitué à la stabilité des rentes, que le meilleur capitaine naviguant sur un navire sûr pouvait malgré tout s'échouer si d'aventure le

mauvais temps s'invitait dans sa navigation. À l'inverse, assurer les cargaisons les plus risquées sous un pavillon en guerre représentait une source potentielle de profit beaucoup plus rapide et importante. Alessandro Comelati, malgré sa réputation et les profits obtenus, perdit après cette affaire la confiance d'une partie des négociants et assureurs d'Ancône. Ainsi, quand il fonde par la suite avec Leonardo Hoffmeister sa propre société, l'interprète est loin d'être un novice en matière d'entremise économique. Il sait négocier d'avantageux contrats de nolis et les assurances maritimes sur diverses places marchandes. Il n'est pas non plus un inconnu, avec toutes les jalousies et inimitiés que ses relations avec la place vénitienne et le tissu marchand anconitain ont pu créer autour de sa personne.

- 34 À la lecture de ces documents, se dessine toute l'épaisseur sociale de la nébuleuse des intermédiaires. Dans la compétition journalière que se livrent les différents acteurs de la médiation des trafics nordiques, les relations privilégiées qu'entretient Comelati avec les capitaines anglais le favorisent assurément. Certes, grâce à son rôle d'interprète, Alessandro Comelati attire à lui les trafics anglais et peut conseiller, détourner même les navires selon ses intérêts et ceux des capitaines afin de toucher les commissions sur les nolis¹⁰⁶. Les attaques dont sa fonction est l'objet illustrent l'importance de la communication et du premier contact¹⁰⁷. Mais dans une réalité locale où de nombreux marchands, à l'exemple de Trionfi, cumulent charges, affermage (*appalti*) et fonctions officielles, sources de privilèges et de passe-droit, l'argument perd de sa force. La controverse fut surtout un conflit d'intérêt entre le consul Storani et Alessandro Comelati, le premier défendant son propre réseau d'intermédiaires face à un indépendant faisant des nolis nordiques un négoce. D'ailleurs, le consul Storani attaqua également avec virulence l'interprète Leonardo Hoffmeister, accusé de faire de même avec les navires hollandais. Or, au-delà de l'interprète, c'est surtout l'associé d'Alessandro Comelati qui est visé par le consul. Storani tente alors de restaurer la légitimité d'une fonction que l'entreprise d'Alessandro Comelati met clairement en péril sur le plan économique.

Conclusion

- 35 S'il existe assurément quelques lignes directrices quant à la genèse du corps consulaire à l'époque moderne, le cas pontifical témoigne de manière exceptionnelle que toute idée d'unité professionnelle selon une position institutionnelle fixe s'avère illusoire. Le consul agit et fait sens au travers d'un contexte économique, social et politique, jouant comme les autres acteurs sur diverses échelles au sein d'un système d'entrelacements personnels qui est au final producteur d'un type de pratiques consulaires particulier. Autour du marché des transporteurs nordiques employés par l'Annone, se dessinent différents espaces d'interprétation et de positionnements économiques permettant de proposer une définition plus ouverte de la fonction. Si le caractère local retient à ce titre toute l'attention afin de restituer l'espace social fragmenté où l'action consulaire prend corps, la concurrence des souverainetés complexifie la donnée consulaire. Dans le cas des consuls pour les nations nordiques en poste à Ancône, il faut varier la focale de la cité à l'État romain, et de l'État romain aux cours étrangères qui entendent elles aussi affirmer leur souveraineté « maritime » sur le territoire pontifical. Nous sommes alors en présence d'un tableau mouvant au sein duquel la légitimité du médiateur consulaire dépend d'une négociation autour de l'extraterritorialité des statuts et des

concessions accordées sur la souveraineté consulaire. La préférence donnée au pavillon national, les tribunaux de commerce et maritime, les ordonnances de marine et tout autre organe devant définir la circulation maritime des États sont alors autant d'éléments à partir desquels se négocie l'imperfection des rapports entre les souverainetés maritimes concurrentes. Il faut alors appréhender le médiateur consulaire non pas seulement comme un prolongement étatique de la nation qu'il représente mais selon les aspects locaux et internationaux qu'il fait quotidiennement interagir. Le cas du consulat des Nordiques à Ancône concentre à ce titre l'ensemble de ces problématiques dans une perspective à la fois commune aux autres fonctions consulaires mais qui garde toutes ses particularités.

NOTES

1. Christian Windler, *La diplomatie comme expérience de l'autre : consuls français au Maghreb, 1700-1840*, Genève, Droz, 2002, 633 p.
2. Concernant les multiples aspects de la fonction consulaire et leurs évolutions, consulter la synthèse de Jörg Ulbert sur la question : Jörg Ulbert, « Introduction. La fonction consulaire à l'époque moderne : définition, état des connaissances et perspectives de recherche », dans Gérard Le Bouëdec et Jörg Ulbert (dir.), *La fonction consulaire à l'époque moderne. L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1800)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 9-20. Outre les différentes contributions à cet ouvrage, la problématique des « horizons consulaires » fait actuellement l'objet de rencontres scientifiques organisées par le Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine (Université Nice Sophia Antipolis) ; sont abordés les thèmes de l'insertion des consuls dans les contextes local et international, sur les plans social, culturel et institutionnel, ainsi que leur rôle dans la circulation de l'information et de l'intermédiation marchande. Le présent article entend apporter une modeste contribution à la réflexion en cours.
3. En 1742, et parallèlement à la définition des compétences du *Camerlengo* à la tête de la Chambre apostolique (l'organe dédié à la gestion « temporelle » des États pontificaux), s'opère une tentative de reprise en main de la gestion juridique des trafics maritimes. L'objectif est alors d'initier un cercle vertueux permettant de faire progresser les échanges : Christopher Denis-Delacour, « *Consolato del mare*, *Consoli* et *Capitani* à Civitavecchia (1742-1797). L'expression institutionnelle du positionnement économique des acteurs », *Rives méditerranéennes*, n° 41, 2012, p. 161-182, <http://rives.revues.org/4127>.
4. André Tchernia, « Le ravitaillement de Rome : les réponses aux contraintes de la géographie », dans Brigitte Marin et Catherine Virlouvet (dir.), *Nourrir les cités de Méditerranée. Antiquité-Temps modernes*, Paris/Aix-en-Provence, Maisonneuve & Larose/MMSH, 2003, p. 45-60.
5. François Brizay, *L'Italie à l'époque moderne*, Paris, Belin, 2001, p. 114-115.
6. Monica Martinat, *Le « juste » marché. Le système annonaire romain aux XVI^e et XVII^e siècles*, Rome, École française de Rome, 2004, 370 p.

7. Giuseppe Mira, *Commercio e consumo del frumento a Roma nel XVIII secolo*, Côme, SAGRA, 1948, p. 13.
8. Jacques Revel, « Le grain de Rome et la crise de l'Annone dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Mélanges de l'École française de Rome. Moyen-Âge, Temps modernes*, vol. 84, n° 1, 1972, p. 239-240.
9. Alberto Caracciolo, *Le port franc d'Ancône : croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1965, p. 182.
10. Giuseppe Mira, *Contributo alla storia dei trasporti marittimi nel Settecento. I trasporti marittimi da Ancona a Civitavecchia nel quadro dell'economia del tempo*, Bari, Alfredo Cressati, 1953, p. 32.
11. *Ibid.*, p. 31.
12. *Ibid.*, p. 34 et Giuseppe Mira, *Note sui trasporti fluviali nell'economia dello Stato pontificio nel XVIII secolo*, Rome, Archivio della Società romana di Storia patria, 1954, 18 p.
13. Concernant la métrologie : 1 *rubbia* équivalait à 2,94 hl et à 4 *quarte* (1 *quarta* = 4 *staia* = 0,73 hl). Enfin 1 *staio* = 0,18 hl (Angelo Martini, *Manuale di metrologia : ossia Misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*, Rome, ERA, 1976, p. 597).
14. Archivio di Stato di Roma (dorénavant ASR), Camerale II Strade, b. 3.
15. Luigi De Rosa, « Comunicazioni terrestri e marittime e depressione economica : il caso del Regno di Napoli (secoli XIV-XVIII) », dans Anna Vannini-Marx (dir.), *Trasporti e sviluppo economico (secoli XIII-XVIII)*, Florence, Le Monnier, 1986, p. 15.
16. Alessandro Cialdi, *Sul Tevere, sulla unione dei due mari e sulla marina mercantile*, Rome, Bertinelli, 1847, p. 15-38.
17. L'analyse de Giuseppe Mira décrit les frais supplémentaires consécutifs au naufrage d'un navire suédois devant effectuer un transport de grains entre Ancône et Civitavecchia pour le compte de l'annone en 1755 (nolisement d'un nouveau bâtiment, constitution d'une nouvelle cargaison de blés, et ainsi de suite) : Giuseppe Mira, *Contributo alla storia...*, *op. cit.*, p. 25.
18. En 1795, l'Annone, par crainte d'une mauvaise récolte, acheta près de 13 000 *rubbia* de blé à Livourne au prix fort (17 écus par *rubbia*). Mais l'arraisonnement de deux navires, la lenteur de l'acheminement, le manque de 20 % lors du déchargement de la cargaison à l'arrivée ainsi que la piètre qualité du grain entraînèrent une perte sèche de 160 000 écus. L'Annone écoula par la suite difficilement ce blé pendant près d'un an sur les places de Livourne et de Gênes (Jacques Revel, « Le grain de Rome... », *art. cit.*, p. 233-234).
19. Jacques Revel, « Le grain de Rome... », *art. cit.*
20. Concernant la poussière portuaire romaine, Christopher Denis-Delacour, « Petits ports et escales de la côte romaine dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 117-132, <http://rives.revues.org/3856>.
21. La thématique du risque offre de nombreuses pistes pour un champ de recherche très large. Parmi celles-ci, nous retenons l'étude de l'anticipation et des actions normatives face au risque comme partie intégrante de notre réflexion : Mathias Tranchant, « La "culture" du risque chez les populations usagères des mers et littoraux du Ponant (XI^e-XVI^e siècles) : première approche d'une histoire à construire », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 9-45.
22. Sur la place d'Ancône, l'assurance maritime s'établissait selon l'usage de Livourne : Giuseppe Mira, *Contributo alla storia...*, *op. cit.*, p. 19.

23. C'est par exemple le cas du capitaine anglais John Boyes qui, au début de l'année 1768, quitte le port d'Ostende chargé de blé à destination de Civitavecchia : ASR, Consolato di Mare, Manuale di atti, b. 1023 (1768-1771), acte du 12 mai 1768, f. 96 et 97.
24. Dès le XVI^e siècle, les échanges entre la péninsule italienne et l'Europe du Nord sont une réalité : Gigliola Pagano De Divitiis, « Mediterraneo e Nord Europa fra '500 e '700 : scambi commerciali e scambi culturali », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare (Secc. XIII-XVIII)*, Florence, Le Monnier, 2006, p. 81-114.
25. Plusieurs témoignages contemporains décrivaient l'ampleur et les conséquences de cette progression. Par exemple John Cary, *Storia del commercio della Gran Bretagna*, Naples, Benedetto Gessari, 1757, p. 57-58 et Nicolas Fortunato, *Riflessioni di Nicola Fortunato giureconsulto napoletano intorno al commercio antico e moderno del Regno di Napoli*, Naples, Stamperia Simoniana, 1760, p. 206-207. Plus récemment, les travaux de Leos Müller évoquent la progression suédoise en Méditerranée : Leos Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce, The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Uppsala Universitet, 2004, p. 51-54.
26. Concernant la présence nordique à Ancône et Livourne, voir Alberto Caracciolo, *Le port franc d'Ancône...*, op. cit., p. 154-167 et Jean-Pierre Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, vol. 1, Naples, Edizioni scientifiche italiane, 1998, p. 58-62.
27. En reprenant la thématique de l'héritage braudélien, notamment son analyse de la domination des navigations nordiques en Méditerranée, le numéro 13 de la *Revue d'histoire maritime*, paru en 2011 et intitulé « La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle », propose par exemple de reconsidérer les échanges méditerranéens au-delà d'une vision atlantiste du commerce et de réévaluer les processus de cette invasion nordique (consulter l'introduction d'Arnaud Bartolomei et de Silvia Marzagalli). C'est également le cas de Maria Fusaro, Colin Heywood et Mohamed-Salah Omri qui traitent, dans un ouvrage collectif, la problématique de la pénétration des Nordiques en Méditerranée : Maria Fusaro, Colin Heywood et Mohamed-Salah Omri (dir.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean : Braudel's Maritime Legacy*, Londres, Tauris, 2010, 336 p.
28. Il s'agit de la « conquête » des marchés maritimes méditerranéens par les embarcations grecques qui culminerait entre la fin du XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle : Gelina Harlaftis, « The "Eastern Invasion". Greeks in Mediterranean Trade and Shipping in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries », dans Maria Fusaro, Colin Heywood et Mohamed-Salah Omri (dir.), *Trade and Cultural Exchange...*, op. cit., p. 223-252.
29. Entre autres, Biagio Salvemini (dir.), *Lo spazio tirrenico nella « grande trasformazione »*. *Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Bari, Edipuglia, 2009, 503 p.
30. Le registre de l'année 1743 s'arrête à la date du 14 septembre.
31. Pour des raisons indéterminées, les seuls capitaines dont les registres d'ancrage de Civitavecchia omettent de préciser l'origine entre 1785 et 1797 battent pavillon du Royaume de Naples. Grâce au registre de 1796, seule année où les listes indiquent de manière exhaustive le pavillon de chaque capitaine, il a été possible de mener une analyse comparative des données. En 1796 on relève ainsi la présence de près de 767 caboteurs napolitains. Une comparaison avec les autres registres permet alors de préciser les forces en présence. En 1791 par exemple, aucun caboteur napolitain n'est mentionné alors que l'origine de près de 789 capitaines reste inconnue et que toutes les autres « nations » sont présentes. Il est naturellement impossible que le pavillon du *Regno* soit absent des trafics. Surtout, en fonction des noms et prénoms des caboteurs napolitains présents en 1796 et des informations relatives à leurs embarcations, nous

constatons que ces derniers font partie des « indéterminés » de 1791. Ainsi, malgré les écueils documentaires, la marge d'erreur concernant l'évaluation des pavillons à Civitavecchia entre 1785 et 1797 peut être considérée comme faible.

32. Alberto Caracciolo, *Le port franc d'Ancône...*, op. cit., p. 68-69. Cette collaboration fut toutefois largement remise en question par la suite.

33. Dans le cas des trafics maritimes, les outils statistiques, qui restent essentiels, sont à appréhender avec précaution. Concernant les remises en questions et les nouvelles approches de l'analyse quantitative : Claire Lemerrier et Claire Zalc (dir.), *Méthodes quantitatives pour l'historien*, Paris, La Découverte, coll. « Repères », 2008, 120 p. ; Jean-Yves Grenier, « L'histoire quantitative est-elle encore nécessaire ? », dans Jean Boutier et Dominique Julia (dir.), *Passés recomposés. Champs et chantiers de l'histoire*, Paris, Autrement, 1995, p. 173-183.

34. Alberto Caracciolo, *Ricerche sul mercante del Settecento-II Francesco Trionfi, capitalista e magnate d'Ancona*, Milan, Giuffrè, 1962, 115 p.

35. *Ibid.*, p. 12-13.

36. *Ibid.*, p. 14.

37. Luigi Dal Pane, *Il commercio dei grani nello Stato Pontificio nei secoli XVII e XVIII*, Bari, Cressati, 1939, p. 42-44.

38. À ce titre les navires nordiques étaient très recherchés et avaient la préférence des négociants. Le 2 février 1771, la maison Rangoni de Livourne, en affaires avec les Roux de Marseille, informa de l'absence de bâtiments anglais, hollandais, danois et suédois pouvant être nolisés. Elle demanda alors à la maison Roux l'autorisation de pouvoir utiliser des bâtiments italiens pour l'envoi de blés à Marseille : Archives de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille, L IX 919 : lettres de Rangoni et Fils (1756-1777).

39. Quelques listes d'embarquements de grains organisés par Francesco Trionfi nous renseignent sur la nationalité des transporteurs. En 1754-1755, il nolisait deux navires hollandais et un suédois, et lors de la crise frumentaire de 1764-1765, vingt-quatre navires dont dix anglais, deux hollandais, deux danois et deux suédois contre six italiens : ASR, Camerale II Annona, b. 17.

40. Dans la courte liste des plus importants marchands d'Ancône établie en 1760, on note tout de même la présence de quelques négociants « internationaux » tel Ricotti (Alberto Caracciolo, *Ricerche sul mercante...*, op. cit., p. 262). Néanmoins, rien de comparable avec Livourne et Marseille, largement mieux pourvus.

41. Les capitaines Enrico Gripp et Cristiano Laerson, danois, refusèrent de payer les droits consulaires dus à Alessandro Gily au motif qu'il n'était pas désigné par leur souverain : ASR, Camerale II Consolati, b. 5, fascicolo 3, Affari navali e di commercio, lettre du 24 décembre 1787.

42. Le tribunal du *Consolato* d'Ancône fut institué en 1594 par le pape Clément VIII. Ses structures inspirèrent celui de Civitavecchia, notamment en ce qui concerne leurs statuts. Cependant, les archives du tribunal de la mer d'Ancône sont perdues, alors qu'au XVIII^e siècle celui-ci était toujours en activité et servait de point de référence juridique pour les administrateurs pontificaux : Carmelo Trasselli, « Un nuovo versamento al R. Archivio di Stato di Roma. Il Consolato del mare di Civitavecchia », *Archivi*, III, 1936, p. 28.

43. Il s'agit de Giorgio Cressner, élu en 1735 : Alberto Caracciolo, *Le port franc d'Ancône...*, op. cit., p. 146.

44. Alberto Caracciolo, *Le port franc d'Ancône...*, op. cit., p. 145-146. Ce cas précis peut, dans une certaine mesure, illustrer une « troisième » voie à côté des consuls envoyés (*missi*) et des consuls élus (*electi*) : Jörg Ulbert, « Introduction. La fonction consulaire... », art. cit., p. 16.
45. Leos Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce...*, op. cit., p. 231.
46. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Francesco Storani du 15 juillet 1793 et lettre d'Alessandro Gily du 15 juillet 1793. Francesco Storani se vanta même de liens étroits avec le roi de Suède Gustave III et de connaître et servir tous les « ministres » des deux nations présents dans les diverses cours.
47. *Ibid.*
48. Ici les notions de souveraineté et d'extraterritorialité sont directement liées à l'évolution de la « politisation » de la fonction. Entre le XVIII^e siècle et le XIX^e siècle, et en fonction des importantes reconfigurations territoriales et politiques de la Restauration, le mode de nomination évolue et renforce le rôle du consul comme défenseur des intérêts de l'État qu'il représente à l'international. L'appartenance « nationale », tout comme la fidélité de l'individu en charge du poste consulaire, remettent alors en question le système précédent, mais sans forcément éliminer totalement les anciens consuls. La temporalité de ces transformations peut cependant différer d'un territoire à un autre. Concernant ces divers aspects, consulter l'ouvrage essentiel de Marcella Aglietti, *L'istituto consolare tra Sette e Ottocento. Funzioni istituzionali, profilo giuridico e percorsi professionali nella Toscana granducale*, Pise, ETS, 2012, p. 252-260.
49. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, *promemoria* destiné au Camerlengo.
50. Georg Cavallar, *The rights of strangers. Theories of international hospitality, the global community and political justice since Vitoria*, Aldershot, Ashgate, 2002, p. 158.
51. Concernant la notion de commerce actif dans la politique économique pontificale : Christopher Denis-Delacour, « Commerce actif et compromis institutionnels à Civitavecchia », à paraître en 2014 aux *Mélanges de l'École française de Rome-Italie, Méditerranée*.
52. Même si l'analyse d'Alberto Caracciolo traite avec intérêt de l'intermédiation consulaire à Ancône, le sujet ne constitue pas le cœur du propos et mérite une analyse approfondie.
53. Après le traité de Bologne en juin 1796, puis celui de Tolentino le 19 février 1797, les ports pontificaux furent laissés sous le contrôle des troupes françaises. La navigation des embarcations des puissances en guerre contre la République y fut interdite : Odoardo Toti, *Storia di Civitavecchia-Da Sisto IV a Pio VI- vol. II*, Civitavecchia, La Litografica, 1996, p. 259. L'administration romaine est ensuite totalement réorganisée par la France : Monica Calzolari et Elvira Grantalano, *Lo Stato pontificio, tra Rivoluzione e Restaurazione, Istituti e archivi (1798-1870)*, Rome, Archivio di Stato, 2003, 253 p.
54. Benoît XIV fut pape de 1740 à 1758.
55. Maria Grazia Pastura-Ruggiero, *La Reverenda Camera Apostolica e i suoi archivi (XV-XVIII)*, Rome, Archivio di Stato di Roma, Scuola di Archivistica, Paleografia e Diplomatica, 1987, p. 70-71.
56. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre du 15 mai 1789.
57. ASR, Camerale III, Ancona, lettre de 1778.
58. Le duc d'York avait précédemment recommandé Storani : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre du 15 mai 1789.
59. Tout comme du côté tyrrhénien, la stratégie du discrédit pour obtenir le poste consulaire était également prégnante dans les pratiques anconitaines.

60. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre non datée.
61. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Francesco Storani du 24 novembre 1788.
62. ASR, Camerale II Consolati, b. 5, Affari navali e di commercio : lettre d'Alessandro Gily du 24 décembre 1787.
63. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Francesco Storani du 8 mai 1789.
64. De son vivant, son père avait essayé d'organiser sa succession en sa faveur : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre d'Ambrogio Tomasi du 13 avril 1789.
65. Dans une lettre datée du 19 juin 1789, il remerciait le *Camerlengo* Rezzonico pour sa nomination : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona.
66. Dès le 12 juin 1789, Alessandro Comelati avait soutenu Luigi Candelari, soulignant l'importance de placer un homme d'expérience sachant parler anglais pour le poste : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona.
67. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre du Cardinal Ranuzzi du 30 août 1790.
68. Dans la documentation consultée, il apparaît comme consul de la nation anglaise dans une lettre datée de 1793 et comme consul des nations du Nord en 1794 : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona.
69. Concernant les problématiques liées à la circulation de l'information marchande : Gilbert Buti et Wolfgang Kaiser (dir.), « Moyens, supports et usages de l'information marchande à l'époque moderne », *Rives méditerranéennes*, n° 27, 2007, p. 7-11, <http://rives.revues.org/1973?lang=en> ; Biagio Salvemini et Wolfgang Kaiser (dir.), « Informazioni e scelte economiche », *Quaderni Storici*, n° 124, 2007, p. 3-18. Sur l'information consulaire, voir Silvia Marzagalli, Maria Ghazali et Christian Windler (dir.), *Les consuls en Méditerranée, agents d'information et de contre-information*, Paris, Classiques Garnier, 2014 (en préparation).
70. Le titre ne laisse aucun doute quant à la nature officielle de la fonction (ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Pietro Delorthe du 7 avril 1787). Le premier consul de la nation suédoise à Venise fut nommé en 1735 par le *Board of Trade* suédois : Leos Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce...*, *op. cit.*, p. 231.
71. Les nolis de retour étaient très recherchés par les bâtiments d'Europe du Nord. Pietro Delorthe, souhaitant trouver un nolis pour un capitaine danois, évoquait l'intensité du phénomène : « *possanno in questa scorsa staggione di noli ottonere qualche cosa per salvarsi delle spese [...]* » [Ils puissent en cette saison d'affrètements qui vient de s'écouler, trouver un contrat pour rentrer dans leurs frais] : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre du 14 avril 1787. Ces propos sont confirmés par l'analyse de Giuseppe Mira. Ce dernier souligne que les capitaines anglais, hollandais, suédois et danois cherchaient à ne pas rentrer totalement sur lest en profitant d'un dernier contrat. Le coût du nolis était d'ailleurs le même pour un transport d'Ancône à Civitavecchia et de Civitavecchia à Livourne ou Gênes : Giuseppe Mira, *Contributo alla storia...*, *op. cit.*, p. 26.
72. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Pietro Delorthe du 5 mai 1787. L'extrait est ici restitué dans son orthographe originale. (« Grâce à ma modeste influence, et mes discussions avec les capitaines du Ponant, le capitaine Olai Stuaensen commandant le navire danois *Elenesar* d'environ 80 lasts, ce qui fait près de 900 *rubbia*, a été convaincu lui aussi et il m'a donné sa parole de ne s'adresser qu'à vous en conséquence de quoi je l'ai muni d'une lettre, me flattant que votre soin et attention à son endroit permettront de le conforter dans son choix »).

73. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Pietro Delorthe du 2 juin 1787.
74. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Giuseppe Maria Acquabona non datée.
75. À cette occasion, Pietro Delorthe fit jouer son réseau et demanda d'intervenir à une connaissance du consul de Suède à Tunis, Carlo Holmberg, résident à Gênes : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Pietro Delorthe du 2 juin 1787.
76. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, *promemoria* non daté (certainement 1788 eu égard aux pièces jointes du dossier).
77. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, attestation du 3 mars 1788. Elle concernait la demande de patente d'Alessandro Comelati auprès de l'*Università dei mercanti* pour être admis parmi « *li mezzani pubblici di questa piazza* » [les courtiers publics de cette place].
78. Christopher Denis-Delacour, « *Consolato del mare...* », art. cit.
79. Leur nombre passa de 36 à 19. Tout comme à Civitavecchia, la prérogative du tribunal en matière de renouvellement des patentes des *sensali* lors de la congrégation annuelle du *Consolato* fut utilisée à des fins marchandes : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre des consuls-résidents du 13 avril 1792.
80. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, dossier général daté de 1792 avec résumé des pièces jointes du 7 mai 1792.
81. Ils se nommaient Antonio Silici, Luigi Pulini, Lorenzo Pulini, Agostino Volponi, Matteo Bellomo et Giovanni Antoninone : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre non datée.
82. On dénonçait le fait que même les étrangers et les juifs exerçaient la fonction librement : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre non signée et non datée.
83. *Ibid.*
84. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre des consuls-résidents du 13 avril 1792.
85. Il n'est présent que sous la forme d'une copie rédigée à la main et sa version originale n'a pas été retrouvée : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, édit non daté du pape Pie VI (pontificat de 1775 à 1799).
86. La périodisation de ce dossier est incertaine, un seul des documents contenus étant daté du 6 décembre 1782.
87. « L'ingérence des consignataires des bâtiments qui arrivent dans ce port quant aux navires sous pavillon nordique adressés sous diverses recommandations locales ».
88. *Ibid.*
89. En 1755 il était de 8 *paoli* par *rubbia* pour le même trajet. Voir Giuseppe Mira, *Contributo alla storia...*, op. cit., p. 21.
90. C'est le cas des capitaines Tomaso Pearson et Francesco Panson : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre du 14 juillet 1789.
91. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre du gouverneur Gaudenzio Antonini du 31 juillet 1789.
92. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Francesco Storani du 10 mars 1794.
93. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Francesco Storani du 31 janvier 1794.
94. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, document du 30 août 1794 non signé (en plusieurs copies). La référence au droit français est très intéressante au titre de la pratique et de la circulation des savoirs juridiques. Les autres principales sources du

droit maritime étaient le *Consolato di Mare* de Casaregi (Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, *Il consolato del mare colla spiegazione di Giuseppe M.a Casaregi*, Venise, Silvestro Gnoato, 1806, 240 p.) et l'ouvrage de Carlo Targa (Carlo Targa, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima. Ricavate dalla legge civile e canonica, dal consolato di mare, e dagli usi marittimi, con le formole di tali contratti, profittevoli non solo a praticanti nel Foro, ma ancora di ogni sorta di mercanti e marinari dal dottissimo Carlo Targa*, Gênes, Casamara, 1750, 259 p.).

95. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, extrait des registres douaniers d'Ancône de décembre 1793 à février 1794 concernant les cargaisons de navires destinées à Alessandro Comelati.

96. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, « congresso » du 27 avril 1794 entre Monseigneur Rusconi, le Sieur Tucci et Giovanni Celestini.

97. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, *promemoria* du 14 mars 1794. Néanmoins, on hésita sur les modalités de cette retranscription. Les soutiens d'Alessandro Comelati évoquaient une simple traduction des journaux de bord des capitaines tandis que ses détracteurs parlaient d'une transcription orale du témoignage de la fortune de mer. Dans ce dernier cas, la pratique aurait permis des fraudes aux assurances. Concernant la procédure du témoignage des *prove di fortuna* : Carlo Targa, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima...*, op. cit., p. 170.

98. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, témoignage par-devant notaire de négociants d'Ancône du 20 mars 1794.

99. Le chargé d'affaires de la nation anglaise à Venise, Giovanni Watson, s'adressa à l'interprète afin qu'il prévienne les capitaines et négociants anglais car il n'y avait pas, selon lui, dans les États pontificaux de *ministro accreditato* (ministre accrédité) par l'Angleterre : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Giovanni Watson de Venise datée du 2 février 1793. L'affaire constituait l'apogée de l'opposition entre les deux hommes et fut à l'origine de nombreuses calomnies dirigées contre Comelati : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre d'Antonio Frosin de 1793. L'opposition entre Comelati et le consulat anglais était d'ailleurs ancienne. La veuve de l'ancien consul Ambrogio Tomasi, lorsque le fils lui succéda, réclama avec force plus de soumission de la part de l'interprète Alessandro Comelati : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de la veuve Tomasi du 23 juin 1789.

100. ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, *promemoria* non signé avec pièces jointes datées de mars 1794.

101. Plusieurs témoignages de capitaines anglais louaient les qualités de Comelati, démentant également certaines accusations de « détournements » frauduleux de navires déjà engagés dans le cadre d'autres nolis. Voir, entre autres, ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre du capitaine anglais David Carmont du 6 mars 1794.

102. Gilberto Piccinini, « I tocchi veneziani di G. Nembrini : per una storia delle compagnie private di assicurazione marittima ad Ancona nel Settecento », *Studi Urbinati. B1 Storia Geografia*, n° 57, 1984, p. 75-91.

103. Werther Angelini, « Ancora sulla società di negozio nel ghetto anconitano (secc. XVI-XVIII) », *Studi Urbinati. B1 Storia Geografia*, n° 57, 1984, p. 37-74, p. 64.

104. Gilberto Piccinini, « I tocchi veneziani... », art. cit., p. 81.

105. *Ibid.*, p. 85.

106. Pietro Delorthe, entre autres, soulignait en 1787 combien la présence d'un interprète était nécessaire. Ce témoignage rentrait assurément dans le cadre d'un soutien intéressé à une fonction en lien avec ses propres affaires. Au sujet d'un

capitaine danois qu'il souhaitait placer pour un nolis à Ancône, il précisa : « [...] *sia necessario un interprete, essendo che lui capitano intende pochi linguaggi fuori il suo natale* » [un interprète est nécessaire car le capitaine comprend peu d'autres langues à part la siennoise] (ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre de Pietro Delorthe du 4 avril 1787). L'avantage commercial de l'interprète était également un argument lors des débats de 1794 : « *nella detta qualità d'interprete camerale, è il primo, ed il solo il comelati a parlamentare all'approdo con i capitani nazionali nell'Officio di Sanità* » [en la susdite qualité d'interprète camérale, Comelati est le premier et le seul à parlementer avec les capitaines de la nation quand ils arrivent au bureau de la santé] : ASR, Camerale II Consolati, b. 4, Ancona, lettre du 7 février 1794 intitulée « Per la remoz. dell'interprete Comelati per officio incompatibili mercatura ch'esercita ».

107. La maîtrise de compétences langagières est à ce titre « parmi les éléments clés de la réussite dans le commerce à longue distance » : Gilbert Buti, Michèle Janin-Thivos et Olivier Raveux (dir.), *Langues et langages du commerce en Méditerranée et en Europe à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2013, p. 5.

RÉSUMÉS

La politique de l'État pontifical en matière de nomination consulaire constitue un cas à part au XVIII^e siècle. Se réservant en partie le droit de choisir le personnel consulaire devant représenter les nations étrangères, l'administration romaine contribua à la mise en place d'une fonction certes originale mais également plus incertaine. Si le fait que les gouvernements ne soient pas consultés donne l'illusion que la souveraineté pontificale est univoque en matière d'extraterritorialité consulaire, elle délégitime en partie la fonction sur le plan diplomatique mais aussi économique. C'est ici la gestion maritime des consuls qui est concernée, et le cas des transports sous pavillon nordique cristallise tout particulièrement ces tensions. L'intermédiation consulaire, loin de bénéficier des atouts d'une tutelle étrangère, doit alors se confronter à la concurrence locale comme n'importe quel autre agent économique.

Papal policy regarding the appointment of consuls in the eighteenth century was an unusual case in that the papacy kept for itself the right to choose them. Though the fact that other governments were not consulted might give the impression of unequivocal papal sovereignty, at the same time it undermined the legitimacy of the consular function in both diplomatic and economic realms. This was important for consular maritime administration, and Nordic transport in particular exemplified these tensions. Consular mediation, rather than simply benefiting from foreign bonds, must also deal with local commercial competition as it would any other economic agent.

INDEX

Mots-clés : État pontifical, consul, capitaines nordiques, Ancône, Civitavecchia

Keywords : papacy, consul, Nordic captains, Ancona, Civitavecchia

AUTEUR

CHRISTOPHER DENIS-DELACOUR

Christopher Denis-Delacour est actuellement post-doctorant de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne dans le cadre du projet de l'European Research Council *Mediterranean Reconfigurations* (ConfigMed). Ses travaux concernent principalement les aspects sociaux et pratiques de la circulation des acteurs maritimes en Méditerranée du XVIII^e siècle au XIX^e siècle, dans une perspective qui transcende la pluralité juridique, géographique et culturelle. Parmi ses publications les plus récentes : « Flying the Pope's Flag. The Commercial Exploitation of the Roman Flag in Mediterranean Mercantile Policies (18th Century) », *Quaderni Storici*, n° 143, 2013, p. 395-418 ; « Commerce actif et compromis institutionnels à Civitavecchia », à paraître dans les *Mélanges de l'École française de Rome, Italie et Méditerranée*, 2014. ch.denisdelacour@gmail.com