dans les régences. Habiles marins, ils assuraient ce qu'on appellerait aujourd'hui des transferts technologiques de l'Europe du Nord vers les Échelles barbaresques, ce qui permit à celles-ci de développer des flottes qui resteront redoutables tout au long du XVIIe siècle, alors même qu'en Méditerranée orientale les navires du sultan ne joueront plus qu'un rôle limité et laisseront la place, au moins dans le domaine du transport, aux caravaniers européens et en particulier provençaux, comme l'a montré Daniel Panzac dans ses multiples études.

Tout au long de son ouvrage, A. Rieger s'efforce de démontrer que les activités des corsaires musulmans répondaient avant tout à des mobiles religieux et politiques, et que les motivations matérielles ne prirent de l'importance qu'au-delà des années 1580 avec le déclin du pouvoir central ottoman. Estimant qu'il s'agissait d'une forme de djihad, l'auteur se livre à une intéressante investigation des écrits des juristes des premiers siècles de l'Islam. Cela ne saurait cependant suffire. Seule une analyse des recueils de *fatwa*s des XVe, XVIe, XVIIe siècles permettrait d'appréhender plus justement la pratique et l'interprétation du droit dans ce domaine.

Bien que cet ouvrage prenne souvent un peu la forme d'un plaidoyer en faveur de la réhabilitation des corsaires musulmans, il rassemble une somme considérable d'informations, puisées essentiellement dans les sources occidentales publiées. Cependant une exploitation des archives ottomanes, en particulier les ordres (*mühimme*) de la Porte aux régences, permettrait d'affiner la compréhension des relations complexes entre les autorités centrales et les divers acteurs locaux, notamment ceux du Maghreb.

Michel TUCHSCHERER
(Université de Provence)

Idris BOSTAN, *Osmanlı bahriye teskilâtı : XVII. yüzyılda Tersâne-i Amire*. Ankara, Türk Tarih Kurumu Basimevi, 1992. VII/101, 298 p. + 9 pl. et 1 carte.

Cet ouvrage, intitulé « Organisation de la flotte ottomane : l'arsenal impérial au XVIIe siècle », aborde un sujet qui n'a pas encore retenu toute l'attention qu'il mériterait de la part des chercheurs, mis à part quelques rares précurseurs dans ce domaine. Pourtant la flotte a été un élément clé dans l'expansion ottomane [13]. Puis, à partir du dernier quart du XVIe siècle, elle joua un rôle tout aussi primordial dans le maintien de l'intégrité de l'empire, lui permettant de durer sans pertes importantes du côté de la Méditerranée jusqu'au-delà du milieu du siècle passé.

S'inscrivant à la suite des travaux d'Imber qui ont porté sur le XVIe siècle et voulant approfondir l'analyse faite sur la question par Uzunçarşılı [14], Idris Bostan se livre ici à une

13. Cf. ci-dessus, p. 172, le compte rendu de l'ouvrage d'A. Rieger.

14. Ismail Hakki Uzunçarşılı, *Osmanı merkez ve bahriye teşkilâtı*. Ankara, Türk Tarih Kurumu Basimevi, 3e éd., 1988; C.H. Imber, " The Navy of Süleyman the Magnificent ", *Archivum Ottomanicum* VI, 1980, p. 211-282.

BCAI 12 (1996) I. Bostan: Osmanlı bahriye teskilâtı: XVII. yüzyılda Tersâne-i Amire (Organisation de la flotte ottomane: l'arsenal impérial au XVIIe siècle), recensé par M. Tuchscherer
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

minutieuse description du fonctionnement de l'arsenal de Qasim pacha qui se logeait au fond de la Corne d'Or. Pour cela, il a entrepris un impressionnant dépouillement de plus de 500 documents des archives du Başbakanlık et du musée de Topkapı; de même il a consulté toutes les chroniques de l'époque. Travail considérable donc, dont on peut seulement regretter que les sources occidentales aient été très peu sollicitées.

Après une rapide introduction sur l'histoire de l'arsenal impérial antérieure au XVIIe siècle, I. Bostan décrit dans sa première partie l'administration financière de l'arsenal qui était attribuée à un *emin*, puis il s'étend sur l'autorité militaire qui était entre les mains de l'adjoint (*kethuda*) du grand amiral (*kapudan paşa*) de la flotte et de l'*ağa*. L'auteur fournit ensuite des tableaux précis, mais trop peu commentés, sur l'évolution des effectifs des différents corps de métiers employés sur les chantiers de Galata.

Dans la seconde partie, I. Bostan énumère succinctement les différents types de navires construits à Istanbul et dans les autres arsenaux de l'empire. Puis il dresse des listes complètes et des tableaux bien documentés concernant les différentes pièces de bois et autres fournitures nécessaires à la construction et à l'entretien des navires. Il précise aussi leurs lieux de production. L'essentiel de ces matériaux était fourni sous forme d'imposition en nature prélevée principalement dans les provinces d'Anatolie et de Roumélie. Une administration tatillonne mais efficace, installée dans l'arsenal, était en mesure, non seulement de contrôler la collecte de ces fournitures qu'elle confiait aux autorités locales (cadis et sandjak beys), mais aussi de répercuter sur les lieux de production les modifications de la demande en fonction des besoins. Ceux-ci étaient évidemment beaucoup plus importants en période de guerre, notamment durant la vingtaine d'années que dura la conquête de la Crète. Au cours du dernier quart du XVIIe siècle cependant, cette imposition était de plus en plus fréquemment acquittée en espèces. Assistait-on là à une monétarisation accrue des campagnes, à la lente pénétration de l'économie marchande dans le monde rural ou à un déclin de la flotte et de son administration ? I. Bostan fournit là de très intéressants indices qui mériteraient d'être recoupés et comparés avec ceux fournis par d'autres secteurs.

La dernière partie de l'ouvrage traite des équipages, des personnels à bord des navires et de leur ravitaillement. Là encore, les données reproduites sur de nombreux tableaux permettent de suivre de façon fort détaillée l'évolution de l'ensemble des effectifs, du moins autant que le permettent actuellement les archives qui sont loin d'avoir livré toutes leurs richesses, malgré les efforts accrus entrepris par les Turcs au cours de ces dernières années pour accélérer le travail d'inventaire et de classement.

L'ouvrage se termine par un index général des noms de personnes, de lieux et surtout des termes techniques, ce qui en fait un instrument de référence indispensable pour tout chercheur s'intéressant à l'administration et surtout à la flotte ottomane, même si l'auteur reste tout au long de son étude essentiellement descriptif pour n'entamer une analyse générale sur l'évolution au cours du XVIIe siècle que dans les trois pages de conclusion.

Michel TUCHSCHERER
(Université de Provence)

BCAI 12 (1996) I. Bostan: Osmanlı bahriye teskilâtı: XVII. yüzyılda Tersâne-i Amire (Organisation de la flotte ottomane: l'arsenal impérial au XVIIe siècle), recensé par M. Tuchscherer
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

Andrés DIAZ BORRAS, *Los origenes de la pirateria islamica en Valencia. La offensiva musulmana trecentista y la reaccion cristiana.* Consejo Superior de Investigaciones Cientificas, Institucion Mila y Fontanals, Barcelona, 1993. 335 p.

Ce livre se divise en deux parties, la première intitulée « Le commencement de la menace » et la seconde « La réaction chrétienne ». Dans la première partie (p. 3-94), après avoir résumé les antécédents de la piraterie andalouse dans le haut Moyen Âge, l'auteur, à qui a échappé l'ouvrage de Philippe Sénac (*Provence et piraterie sarrasine*, éd. Maisonneuve et Larose, 1982), signale comment la marine musulmane perdit de l'importance sur les eaux méditerranéennes occidentales dès le début du XIIIe siècle, laissant place à une période de domination maritime chrétienne, concrètement catalane, entre 1295 et 1330, à telle enseigne que les sultans du Maghreb durent solliciter l'aide navale catalane lors de leurs querelles internes. Après l'échec devant Alméria que Jaime II ne put prendre, la pression navale catalane diminua. La croisade conjointe de la couronne catalano-aragonaise et de la Castille contre Grenade, entre 1329 et 1333, exigea de gros efforts de la part de Valence. L'auteur détaille l'organisation navale défensive au cours de ces années et l'effort fiscal valencien pour la mettre sur pied, tant au cours de cette étape que durant les années concernant l'affaire du Détroit destinée à assurer la domination chrétienne sur cette zone de passage, vitale tant pour la sécurité de la navigation que pour interdire toute incursion de troupes nord-africaines vers Grenade.

L'affaire du Détroit achevée en 1350, les flottes musulmanes ne pouvaient entrer en compétition avec les flottes catalane, castillane et portugaise. C'est alors que débute la guerre d'usure des corsaires et des pirates. Les Catalans attaquent les côtes nord-africaines, et les musulmans répondent de la même manière vers la fin du XIVe siècle. La riposte des pirates et corsaires musulmans obligea les chrétiens à se replier et à démanteler leurs relations commerciales avec l'Afrique du Nord. Sur la mer, les victimes désignées des pirates barbaresques étaient les barques de pêche, rarement des embarcations plus importantes. Grâce à un travail minutieux de dépouillement d'archives (*Manuals de Consells*) contenant les informations échangées par les municipes du littoral valencien, l'auteur peut préciser la fréquence et les caractéristiques de ces armements en course et les zones les plus propices à ce genre d'attaque : généralement des villages sans possibilité de défense.

La seconde partie (p. 95-201) analyse les recours employés du côté chrétien pour contenir l'influence de la piraterie musulmane : la dissuasion par l'exécution des corsaires appréhendés, la défense du littoral, et l'attaque. Pour terroriser les prétendants à la course, les autorités municipales valenciennes s'efforçaient d'acheter les pirates capturés pour pouvoir les exécuter. Jugée coûteuse et peu efficace, cette méthode, pratiquée entre 1389 et 1400, fut finalement abandonnée. Les systèmes de défense côtière étaient, eux, plus efficaces et se basaient sur la transmission d'informations pour la localisation des bateaux corsaires, la construction d'un réseau de tours de guet et la mise en état de défense du littoral, même si le territoire valencien n'en devenait pas pour autant imperméable. Cette organisation était parallèle à celle qui existait sur la frontière terrestre, où l'on signalait les mouvements de troupes grenadines par des signaux de fumée ou des feux, d'un atalaye à l'autre.

BCAI 12 (1996) I. Bostan: Osmanlı bahriye teskilâtı: XVII. yüzyılda Tersâne-i Amire (Organisation de la flotte ottomane: l'arsenal impérial au XVIIe siècle), recensé par M. Tuchscherer
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net