

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 4
2023

Fascicolo 15. Giugno 2023
Storia Militare Moderna

a cura di
VIRGILIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-712-1

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 4
2023

Fascicolo 15. Giugno 2023
Storia Militare Moderna

a cura di
VIRGILIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare



Ultima Ratio Regum (Estrema ragione dei Re) iscrizione su un cannone all'ingresso del Museo di Storia Militare di Budapest. Foto O. Mustafiri, CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication (Wikipedia commons).

Il celebre motto fu apposto sulle canne delle artiglierie francesi fuse dal 1650 al 1793, e anche su parte delle coeve artiglierie sabaude. La variante *ultima ratio regis* (estrema ragione del re) fu usata a partire dal 1742 sulle artiglierie prussiane e successivamente anche sui cannoni spagnoli, mentre l'analogo *regis ultima ratio* è tuttora il motto dell'artiglieria belga.

Guerre de course dans l'Empire des Habsbourg d'Espagne (1621-1697): Corsaires flamands, italiens, majorquins, basques et autres. Essai de synthèse¹.

Par ROBERTO BARAZZUTTI

ABSTRACT . Au cours du XVII^e siècle, l'Empire des Habsbourg d'Espagne se révèle être une puissance qui a recours à la guerre de course contre ses nombreux ennemis. Réaliser une synthèse de cette activité est difficilement réalisable, mais quelques points peuvent être abordés. Avec l'ordonnance de 1621, le gouvernement espagnol se dote d'un cadre juridique capital pour cette activité, complété par des textes internationaux ou locaux. Concernant la course coloniale, des suspicions vont en restreindre l'activité. La course espagnole est connue principalement au travers de celle basque et flamande. Une course côtière qui a recours à des navires de faibles tonnages et un équipage dont on sait peu de choses. Cette guerre de course flamande et basque constitue selon la période un auxiliaire important dans la stratégie offensive contre le commerce adverse, alors que celle majorquine et italienne est plus intégrée dans une stratégie défensive des côtes face aux adversaires. Les résultats ne sont pas négligeables selon divers indices, mais il est difficile en l'état de faire une pesée globale.

During the 17th century, the Habsburg Empire of Spain proved to be a power that resorted to privateering against its many enemies. A synthesis of this activity is difficult to achieve, but a few points can be addressed. With the ordinance of 1621, the Spanish government provided itself with a crucial legal framework for this activity; supplemented by international or local texts. Concerning the colonial privateering, suspicions will restrict its activity. The Spanish privateering is known mainly through the Basque and Flemish ones. A coastal privateering that uses low tonnage ships and a crew of which little is known. This Flemish and Basque privateering war constitutes, depending on the period, an important auxiliary in the offensive strategy against opposing trade, while that of Mallorca and Italy is

1 Nous dédions cet article à Jean MEYER grand historien maritime français et notamment de la course, qui nous a quitté le 18 avril 2022, et à qui nous devons des encouragements qui nous ont conduit à poursuivre nos travaux.

more integrated into a defensive strategy of the coasts against adversaries. The results are not negligible according to various indices, but it is difficult in the state to make an overall weighing

KEYWORDS. CORSARIOS. SPANISH AND FLEMISH PRIVATEERING. BISCAYE. MAJORCAN. OSTENDE. FINALE.

Depuis le XIII^e colloque international d'histoire maritime de San Francisco de 1975, la recherche sur la piraterie et la course a connu un sérieux renouvellement². Outre les principaux pays comme la France, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, la péninsule Ibérique n'est pas en reste³; car comme l'indiquait Jose Luis de Azcarra y de Bustamante, l'Espagne est un pays corsaire⁴. Un constat s'impose cependant : les synthèses sont rares⁵.

Concernant l'Empire des Habsbourg d'Espagne, faire dans le cadre d'un article, une synthèse de la guerre de course pratiquée sur son territoire durant les temps modernes est un objectif ambitieux, de par l'extension de ce domaine, et de la masse d'archives écrites dans diverses langues. Toutefois, cet exercice ardu reste possible dans le cadre d'une limitation temporelle adéquate, en recourant

-
- 2 Sur ce renouveau, la bibliographie qui se trouve dans les ouvrages parus en 2013 et 2016 au CNRS sous la direction de Gilbert BUTI et de Philippe HRODEJ, *Dictionnaire des corsaires et des pirates* et dans *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours*, permet de mesurer ce fait.
 - 3 Pour une vue historiographique, Rafal REICHERT, « Corsarios españoles en el Golfo de Honduras 1713-1763 », *Estudios de Cultura Maya*, LI, 2018, pp. 153-154 et Vera MOYA SORDO, « El corso español. Política estatal y evolución legal durante el siglo XVIII », in *Redes Empresariales y administración estatal : la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII* ; sous la direction de Iván VALDEZ-BUBNOV, Sergio SOLBES FERRI et Pepijn BRANDON, Mexico, UNAM, série Historia General n°39, 2020, pp. 194-197.
 - 4 Jose Luis DE AZCARRA Y DE BUSTAMANTE, *El corso marítimo*, Madrid, C.S.I.C, 1950, p. 179.
 - 5 Ce travail reste à faire. Voir toutefois, les ouvrages suivants : Agustín R RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *Corsarios Españoles*, Madrid, Edaf, 2020 ; David J STARKEY, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*. Exeter, University of Exeter Press, 1990, et avec E.S. VAN EYCK VAN HESLINGA, *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Exeter, University of Exeter Press, 1997 ; Patrick VILLIERS, *Pirates, corsaires et flibustiers*, Éditions Gisserot, Paris, 2018 ou Jacques PÉRET, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Gestes Edition, 2012.

aux quelques travaux dont on a eu connaissance⁶.

Le choix s'est porté sur le XVII^e siècle, principalement entre 1621-1697, tant pour des raisons liées à la matière qui a permis de nourrir cet article, mais pas seulement. 1621 est l'année de la reprise de la lutte avec les Provinces-Unies, et celle d'une ordonnance majeure sur la guerre de course. 1697 est la dernière année de guerre de l'Espagne des Habsbourg. Les soucis en liens avec la succession vont conduire en 1700 à un changement de famille régnante avec l'arrivée de Philippe V petit-fils de Louis XIV roi de France.

Aussi l'objet de cet article est d'exposer cette course espagnole autour de quelques points comme l'environnement géopolitique et juridique, l'armement des navires et les équipages, et le résultat de cette course tant économique que stratégique, agrémentée de quelques comparaisons avec la France et les Pays-Bas⁷.

A Contexte géopolitique, naval et juridique de la course espagnole dans son empire

Le XVII^e siècle reste une période de forte conflictualité pour l'Espagne tant à l'extérieur de son domaine qu'à l'intérieur de celui-ci. Le 9 avril 1621 après 12 années d'armistice, le conflit avec les Provinces-Unies reprend alors que l'Espagne est impliquée dans la guerre contre les princes protestants. Les traités de Westphalie de 1648 concluent non seulement la Guerre dite de 30 Ans, mais aussi celle dite de 80 ans qui voit l'indépendance des Provinces-Unies.

Ce ne sera pas la seule puissance coloniale et navale auquel devra faire face l'Espagne. Les affrontements contre la France et l'Angleterre émailleront ce siècle : 1635-1659, 1667-1668, 1672-1678, 1683-1684 et 1688-1697 contre la

6 À défaut de pouvoir aller dans les fonds d'archives en Espagne et en Italie, des informations concernant les corsaires espagnols et autres existent dans les ouvrages français sur la guerre de course et dans les fonds d'archives français. Par exemple, Jacques PÉRET donne des informations dessus en utilisant des fonds des amirautés locales aux pages 40-41, 110-111 et 142 de son ouvrage.

7 Pour une étude comparative de la course, Adri P VAN VLIET, « Kaapvaart als een middel voor economische en maritieme oorlogvoering. 1568-1702. De Vlaamse, Zeeuwse en Hollandse optie », in Victor ENTHOVEN, Gerard ACDA et Alexander BRON (red.), *'Een saluut van 26 schoten. Liber Amicorum aangeboden aan Ger Teitler'*, Amsterdam, 2005, pp. 295-308 et Roberto BARAZZUTTI, « La guerre de course. Guerre au commerce et commerce de guerre », *Quaderno della SISM*, n° spécial *Economic Warfare. Storia dell'arma Economica*, 2017, pp. 89-106.

France, 1625-1627 et 1655-1660 voire 1668 contre l'Angleterre qui est un allié du Portugal qui lutte pour retrouver son indépendance depuis 1640 vis-à-vis des Habsbourg d'Espagne.

Cette lutte interne au domaine espagnol n'est pas unique. Il y aura par ailleurs les opérations concernant la Catalogne, sans oublier en Italie, Naples en 1647-1648 et la révolte de Messine en Sicile lors de la guerre dite de Hollande. En dehors de ces puissances européennes et opérations militaires d'intérieurs, il ne faut pas oublier la persistance de la lutte contre les états barbaresques et la menace qu'ils font peser sur les côtes espagnoles ou les possessions en Afrique du Nord.

Cette conflictualité s'ajoute à des crises économiques et démographiques, dans lesquelles cet empire a fait preuve d'une certaine capacité de résilience comme l'ont démontré de récents travaux d'historiens⁸.

C'est dans ce contexte que va agir la course espagnole sur les différents domaines et espaces maritimes qu'elle comprend. En effet, l'empire des Habsbourg d'Espagne se compose non seulement la péninsule Ibérique et de ses colonies extra européennes, et des territoires dans l'actuelle Italie, la Belgique et la France.

La course espagnole comme pour les autres puissances prend naissance vers la fin du Moyen Âge⁹. La construction du « corsaire » comme phénomène maritime se distinguant du pirate, s'échelonne entre le XIII^e et le début du XVI^e siècle suite à un cheminement social et juridique¹⁰.

Pour l'Espagne, le premier texte consacré à la course est une ordonnance de Pierre d'Aragon de 1356. Ce document fait suite à une ordonnance sur la marine de 1354 et se trouve inclus dedans. Un texte prématuré par rapport à d'autres pays

8 Christopher STORRS, *La resistencia de la Monarquía Hispánica 1665-1700*, Madrid, Actas Editorial, 2013; Davide MAFFI, *En Defensa del Imperio. Los Ejércitos de Felipe IV y la guerra por la hegemonía europea*, Madrid, Actas Editorial, 2014 et *Los Últimos Tercios. El Ejército de Carlos II*, Madrid, Desperta Ferro Ediciones, 2020.

9 Maria Teresa FERRER I MALLOL, « Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico o en la Baja Edad Media », *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico siglos XIII-XV: [Jornadas celebradas en] Cádiz, 1-4 de abril de 2003 / coord. Por Manuel González Jiménez*, 2006, p. 255-322. Anna UNALI, *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media*, Sevilla, Renacimiento, 2007.

10 Pierre PRÉTOU, *L'invention de la piraterie en France au Moyen Âge*, Paris, Presses Universitaires de France, 2021. Michel MOLLAT DU JOURDIN, « De la piraterie sauvage à la course réglementée », in *Vues sur la Piraterie*, sous la direction de Gerard JAEGER, Paris Tallandier, 1992, pp. 70-94.

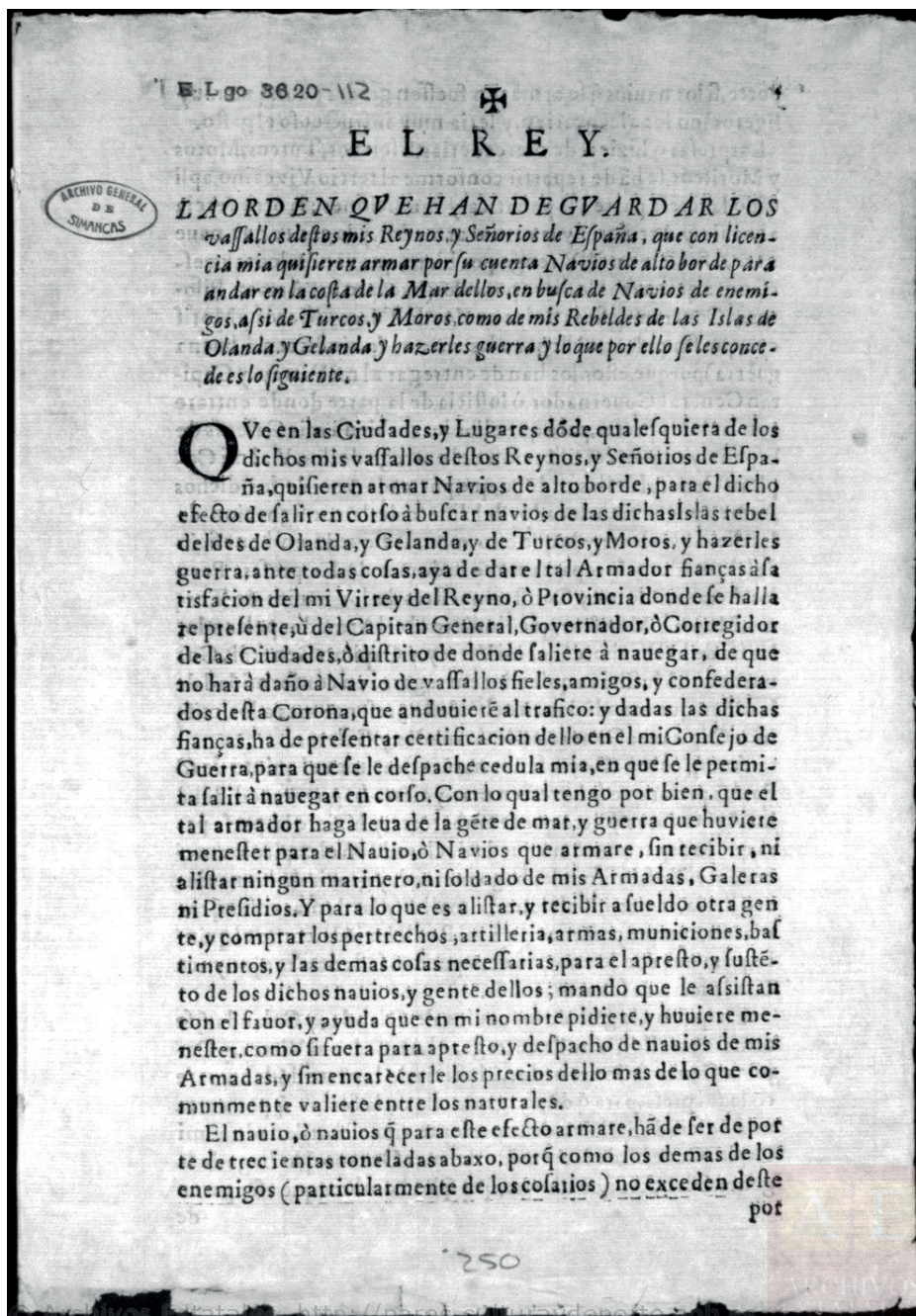


Fig. 1 Instrucción dada en la concesión de patentes de corso, 12 de Septiembre 1624 (Archivo General de Simancas, EST,LEG,3620,112)

comme la France avec l'ordonnance du 7 décembre 1373¹¹, et même plus si on considère que le texte pris sous Alphonse X le Sage dit les *Sietes Partidas* évoque entre autres l'obligation du quint pour le roi lors d'une prise (20%)¹².

Entre 1354 et 1621, d'autres textes auront une influence sur le déroulement de la course, mais ne constituent pas un texte qui tel l'ordonnance du 24 décembre 1621 encadreront spécifiquement celle-ci. Le 12 janvier 1489, le roi Ferdinand émet une Pragmatique à Valladolid interdisant la pratique de la course par ses sujets ainsi que celle étrangère. Toutefois, la Cédule royale de Saragosse, datée du 30 juin 1498, autorise la course sans limitation d'aucune sorte, mais, uniquement, pour les armateurs de Guipúzcoa et Biscaye. En 1525, elle est de nouveau autorisée pour tous les sujets du royaume pour faire face à la menace des attaques anglaises et françaises sur le commerce espagnol. Il est prévu de même de céder le Quint Royal sur les prises afin de stimuler cette entreprise, cession qui sera renouvelé par Philippe II et Philippe III (1604). En 1553, la décision est prise temporairement pour la durée de la guerre contre les Français d'attribuer la moitié de la valeur de la prise aux corsaires.

Moins de 9 mois après la reprise de la lutte avec les Pays-Bas, une ordonnance capitale pour la course est prise le 24 décembre 1621. Inspirée d'un projet daté du 19 mai 1615, elle sera complétée par des cédules du 27 août 1623 et 12 septembre 1624. Ce texte reprend des dispositions basiques que l'on retrouvera dans d'autres textes sur la course dans d'autres pays comme l'ordonnance de 1681 en France, ce qui dénote l'existence d'une certaine influence entre les législations des différents états¹³.

Ici nous n'allons pas analyser en détail ce texte, juste en souligner quelques

11 Concernant les textes législatifs sur la course française, Florence LE GUELLAF, *Armements en course et Droit des prises maritimes 1792-1856*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999.

12 Daniel CALIXTO GARRIDO, *Las Ordenanzas de Corso y El Marco de Actuación Corsario*, thèse sous la direction de David García HERNÁN, Departamento de Humanidades: Historia, Geografía y Arte Universidad Carlos III Madrid, 2016, pp. 19-20. Maria Dolores LOPEZ et Karen ALVARO, « Taxation and Privateering in the Medieval Mediterranean: The Conformation of Privateering Regulations and its Application on the Island of Mallorca », *Journal of Maritime Research*, vol. X, n°3, 2013, pp. 13-22. Cependant, il ne nous a pas été possible de trouver la date de la première commission en course espagnole.

13 Pour une retranscription des textes français sur la course, Jean Yves NERZIC, *La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1702-1713)*, Milon la Chapelle, Éditions G&D, 2010, pp. 1135-1188.

points. Tout d'abord, la *patente de corso*, ou *carta partida* ou *carta de marca*, est délivrée par les autorités au nom du roi que ce soit un vice-roi, un gouverneur ou un capitaine général à un armateur qui doit donner des garanties. En France et aux Provinces-Unies, ce sont les amirautés qui en délivrent majoritairement si l'on excepte pour la dernière la possibilité par les compagnies de commerce de le faire.

Ce sont ces mêmes amirautés qui font office de juge de première instance alors qu'en Espagne, celle-ci est laissée au vice-roi, au gouverneur ou à la justice ordinaire ; l'appel se fait auprès du conseil de guerre (article 6 de l'ordonnance de 1621)¹⁴. Les cédulas de 1623 et 1624 viennent préciser certains dont le fait que la vente peut avoir lieu en dehors du port d'armement, certaines exemptions ainsi qu'une liberté dans les usages vestimentaires et le choix des armes. Ces textes rappellent aussi la règle des 24 heures concernant le statut d'une reprise : pour que celle-ci soit jugée de bonne prise, il faut que le navire repris ait été entre les mains ennemies durant une journée.

Un point non négligeable de ces textes c'est qu'ils assimilent l'activité corsaire à un service militaire permettant une ascension sociale ainsi que l'obtention d'honneurs pour des armateurs et capitaines corsaires (article 1 de la cédula de 1624). Selon la durée de l'activité corsaire et la réussite de celle-ci, des pensions mais aussi des grades dans la marine sont attribuées aux récipiendaires. Ce point mérite d'être souligné car même si cela existe en France (voir par exemple les récompenses de Jean Bart et de René Duguay-Trouin), aucun texte ne le prévoit.

Le lien entre course et marine de guerre est tenu et se retrouve aussi dans le fait que le capitaine corsaire peut recourir pour la gestion du personnel à l'ordonnance du 24 janvier 1633 intitulée « *Ordonanzas del buen gobierno de la Armada del Mar Océano* ».

La situation de la course espagnole dans les colonies fait l'objet d'une si-

14 En 1623 une *Junta de Corso o de Presa y Corso* est mise en place, mais ce sera brièvement. En France, les lettres de marques sont délivrées par les amirautés au nom du roi, avec le particularisme de l'amirauté de Bretagne qui délivre ses propres commissions signées par le gouverneur et sera en conflit avec l'Amiral de France jusqu'en 1695. Ces amirautés jugent de la qualité de la prise et les appels sont passés progressivement des parlements au Conseil de Marine qui dispose par arrêt du 20 décembre 1659 de commissaires en charges du jugement des prises. Ce conseil est réorganisé par Colbert qui le 23 septembre 1676 crée un Conseil des Prises, sans oublier que le Conseil du Roi pouvait intervenir sur les décisions.

tuation particulière. Ainsi l'ordonnance de 1621 avec ses additions ne précisent aucunes limitations géographiques. Une polémique s'installe sur la permission de celle-ci en Amérique à la suite de vente de la part de corsaires portugais rebelles du Brésil qui viennent vendre leurs prises et autres à Buenos Aires entraînant une fraude sur les taxes fiscales. Certains corsaires prennent des patentes de course plus pour commercer avec les Indes et faire passer les produits comme provenant de prises comme l'indique un capitaine en 1651.

Le 18 mars 1652, Philippe IV prohibe cette activité dans les Amériques, mais face à une certaine opposition la possibilité est offerte par la cédula royale du 2 mars 1655 d'y pratiquer cette guerre de course après l'obtention d'une patente par la *Junta de Guerra*. La menace des corsaires étrangers et des contrebandiers dans ces colonies conduisent à ce que des projets soient évoqués en 1666 et 1669 pour permettre à des corsaires flamands ou basques d'y agir afin de nettoyer les côtes de ces intrus, mais ceux-ci resteront lettres mortes. Cependant, la course espagnole n'est pas absente. En 1673 des corsaires espagnols capturent le flibustier cubain Diego Grillo¹⁵.

Afin de remédier à cela, une ordonnance est prise le 22 février 1674 dédiée spécifiquement aux vassaux de la monarchie résidents aux Indes afin d'armer des navires contre les nations commettant des actes de pirateries ou hostiles sur ces côtes. Ce texte comprenant 1 préface et 19 articles prévoit que c'est le Conseil des Indes au travers de sa Junta de Guerra qui fait office de juridiction en matière de guerre qui sert de cour d'appel sur les affaires jugées par *l'audiencia* du district. Ici les lettres de course sont délivrées par les vice-rois, capitaines-généraux et gouverneurs selon le cas et sont signées pour le roi. Bien des articles reprennent des dispositions de 1621 comme les articles 15 et 17 qui indiquent que les capitaines, marins et soldats voient leurs services en course pris en compte comme pour celui dans les forces royales offrant des avantages. L'article 3 de l'ordonnance de 1674 est spécifique aux prisonniers et prévoit que les pirates devront être pendus.

Les *patente de corso* pourront être délivrées à des étrangers. Le 5 juin 1692, Don Gaspard de Arredando gouverneur de Santo-Domingo en donne une à l'anglais Juan Felipe de Vera qui après quelques voyages sans résultats, désertera

15 Manuel LUCENA SALMORAL, « Algunas notas sobre el corso español en América durante los siglos XVI a XVIII », *XVIIe Coloquio de Historia Canario-Americana*, 2006, Las Palmas, Cabildo de Gran Canaria, 2008, pp. 1570-1583.

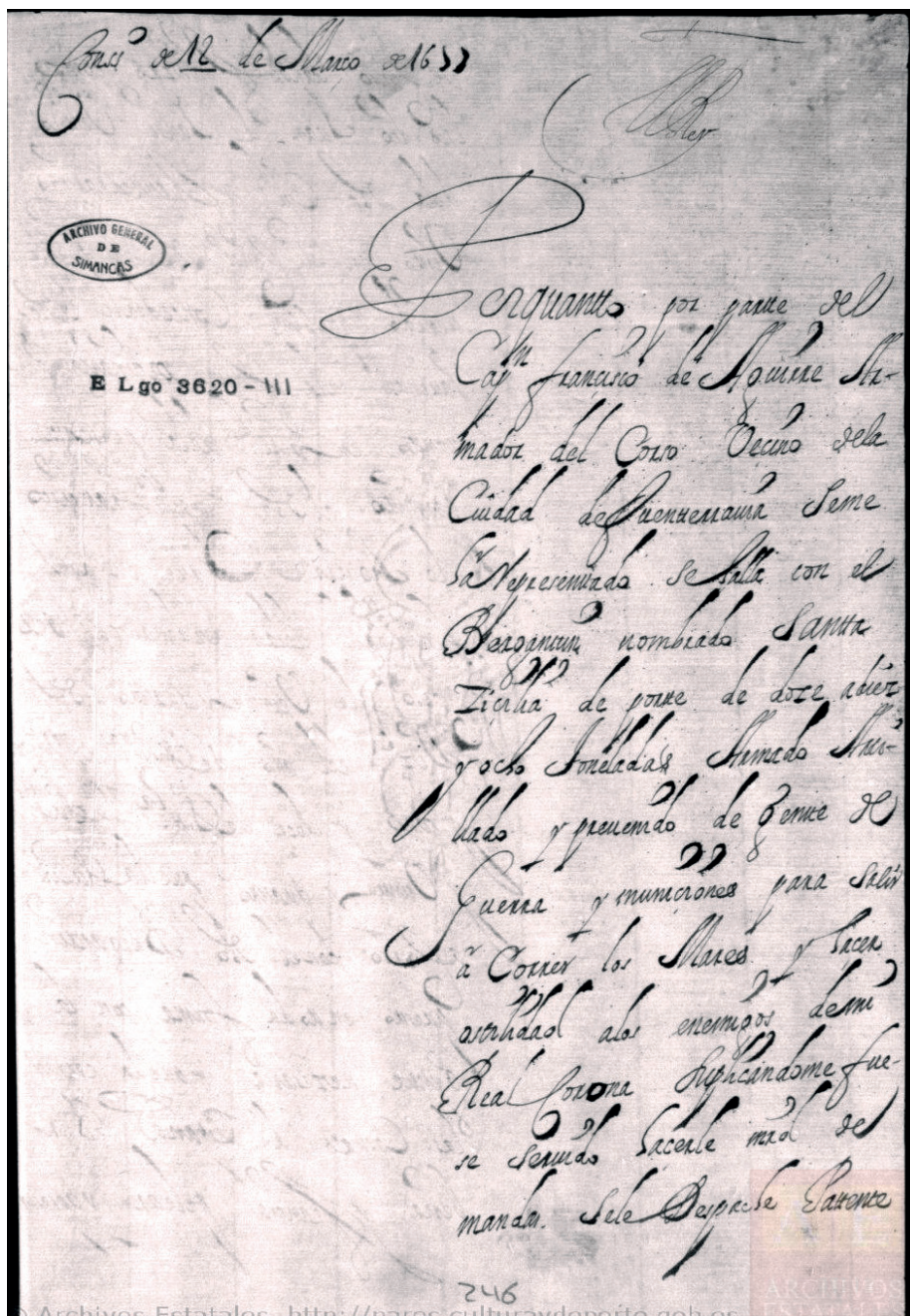


Fig. 2 patente de corso del capitano Aguirre 1677
<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/3683089>

pour rejoindre la France. Sa patente est alors sollicitée par Baltasar de Andino. En 1700, le gouverneur de Santo-Domingo concède une patente à Juan Lopez de Morla afin de lutter contre la contrebande qui touche les côtes. Celui-ci arme un brigantin dirigé par Manuel Duarte qui effectue plusieurs prises, mais en 1701 l'*audiencia* révoque toutes les patentes à la suite de malversations des corsaires qui font entrer en contrebande leurs produits.

Pour en finir sur la réglementation de la course dans les colonies, il est à signaler que l'ordonnance du 5 août 1702 modifie celle de 1674 en ce qu'elle permet aux Français de venir vendre leurs prises dans les ports espagnols. Le 1^{er} décembre 1709, une nouvelle loi interdit cette situation. Des gouverneurs continuent de donner des patentes comme celui de Santo-Domingo au français Elias Forias, mais ici aussi une ordonnance du 30 mars 1714 met fin à cette pratique¹⁶.

Ces ordonnances et cédules ne sont pas les seuls documents à prendre en compte lorsque l'on étudie la guerre de course. Les traités internationaux dès la fin du Moyen-Âge influent sur les pratiques corsaires en définissant et légiférant sur la pratique de cette course¹⁷, tandis que d'autres concernent le commerce in-

16 Sur la législation corsaire dans les colonies, Lucena Salmoral *op. cit.*; surtout Oscar CRUZ BARNEY, *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo xix*. Mexico, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997 ; *ibid*, *El corso marítimo. Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en el derecho hispano-indiano*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2009 ; et, *El corso marítimo*, México, Secretaría de Marina, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2013.

17 En 1485, la convention entre Alphonse VII roi du Portugal, Charles VIII roi de France et Richard III roi d'Angleterre définit clairement ce qu'est un pirate. En 1497, les textes des négociations françaises avec l'Angleterre et la Hanse ont l'intérêt de clarifier les distinctions entre les actes et entre les auteurs. La prise est licite où illicite selon que l'auteur est autorisé ou non à armer un navire et selon la qualité de la victime. Celui sortis avec permission de l'Amiral et qui respecte les règles, désigne ainsi sans que le mot apparaisse, le corsaire. L'accord franco-anglais de 1497 indique certains points qui seront repris par la suite dans les ordonnances royales sur la course : appel en dernier ressort au Conseil du roi; enregistrement des rôles des mariniers et soldats à l'amirauté; délivrance du congé subordonnée au serment prêter par l'équipage de ne pas nuire aux sujets des deux rois alliés, présentation au retour de 2 à 3 hommes de l'équipage pris afin que l'amirauté recueille leur disposition, fixation pécuniaire de la caution. La première mention de la fixation d'un montant précis d'une caution pour un armement en course se trouve dans le traité pour la liberté du commerce entre la France et les Provinces-Unies en date du 18 avril 1646, renouvelé par le traité de Paris du 27 avril 1662, soit 12 000 livres. Cet article sera repris dans les traités signés avec les villes hanséatiques le 10 mai 1655 et l'Angleterre le 3 no-

ternational et la question de la protection et de la neutralité du commerce et des pêches lors des conflits¹⁸.

Un point capital pour la course durant cette période concerne les concepts que la présence du produit étranger ou interdit contaminait le reste des marchandises du navire, ainsi que les théories sur les mers ouvertes vs fermées pour la liberté du commerce. Ces idées sont longuement débattues par des juristes et des clercs dans lesquels on trouve Hugo de Groot dit Grotius, John Selden, Paolo Sarpi mais aussi les Espagnols Francisco de Vitoria et Fernando Vázquez de Menchaca¹⁹.

Un des premiers textes qui concerne notre période, est le traité du 15 novembre 1630 entre l'Espagne et l'Angleterre. Dans l'article 6, il est prévu la révocation des lettres de marque et de représailles délivrées par les deux parties; tandis que les articles 8 à 10 interdisent le commerce avec l'ennemi et que l'article 20 prévoit que seuls les biens ennemis seront confisqués.

La Hanse et le Danemark obtiendront de l'Espagne le droit de commercer avec les ennemis à condition de ne pas utiliser de navires ennemis. La Cédule royale du 1^{er} novembre 1647 prohibe la capture de navire amis où neutre même ceux de fabrication française où hollandaise en mers espagnoles à moins de 10 lieues de la côte. Lors des traités de Westphalie, un second traité est signé avec la Hanse régulant le commerce des neutres le 11 septembre 1647. Dans l'accord signé avec les Provinces-Unies, la liberté de commerce est reconnue par l'article 11, tandis que l'article 6 autorise les Néerlandais à naviguer vers les Indes occidentales. Le 4 février 1648, il est ajouté un article qui spécifie quelles sont les marchandises qui sont prohibées. Ce sera cet accord qui servira de base au traité de Navigation et de Commerce avec la Hollande le 17 décembre 1650 ratifié le 12 avril 1651.

Dix-huit articles qui établissent la liberté du commerce des neutres, les marchandises prohibées, permet le transport de cités et places assiégées où bloquées, l'entrée dans les ports espagnols en provenant des ports ennemis et la confiscation des produits de contrebande. Les articles 13 et 14 introduisent le principe que

vembre 1655. Ce n'est que par l'ordonnance du 23 février 1674, qu'il sera rendu obligatoire en France.

18 Eric SCHNAKENBOURG, *Entre la guerre et la paix. Neutralités et relations commerciales XVIIe-XVIIIe siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013.

19 Outre la thèse de Calixto précitée, Guillaume CALAFAT, *Une mer jalousee. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée XVIIe siècle)*, Paris, éditions du Seuil, 2019.

le pavillon protège la marchandise. Ce traité est avantageux pour les ennemis de l'Espagne, qu'ils l'intégreront dans les traités ultérieurs : celui des Pyrénées avec la France en 1659²⁰, l'Angleterre en 1667 et le Portugal en 1668.

Ces limitations irritent les corsaires qui continuent cependant d'attaquer des navires neutres, d'où les plaintes des ambassadeurs étrangers notamment néerlandais. Le cas avec la France est exemplaire. Le traité de Nimègue du 17 septembre 1678 est ratifié à Madrid le 3 novembre 1678. Alors que les hostilités ont cessé le 19 août 1678, le traité prévoit la restitution des prises faites par les corsaires faites après cette date, même si elles ont été déclarées de bonne prise. L'article 25 du traité de Ryswick du 20 septembre 1697 indique que les opérations cessent dans les différents lieux dès que le traité y est rendu public. Pourtant, le 18 novembre 1697, la date de cessation est fixée à la date de la signature du traité et non à celle de sa ratification et publication. C'est ainsi que les Français réclameront en 1685 11 navires pris par les Espagnols après le traité de Ratisbonne et au moins 16 effectués par les Basques sur le mois de novembre 1697.

Parfois, des accords « internationaux » et locaux s'entrecroisent. C'est le cas avec l'espace basque coupé par la chaîne des Pyrénées. Des traités dit de « Bonnes correspondances » sont prises entre les provinces basques espagnoles et françaises afin de permettre de continuer la pêche et le commerce lors des conflits franco-espagnols²¹. Les navires de ces provinces sont considérés comme neutres et leurs passeports les mets à l'abri des corsaires basques des deux royaumes. Ainsi la concorde signée entre le Guipuscoa, la Biscaye et le Labourd du 22 juin 1653 établit la liberté du commerce entre les deux provinces, celle de la pêche, les articles 5 et 6 précisent les passeports délivrés pour éviter les captures. D'autres suivront en 1668, 1675 et 1694. Mais ces accords ne concernent pas les étrangers. Ainsi les corsaires basques espagnols peuvent capturer des navires français qui ne sont pas basques, tout comme des corsaires étrangers ne sont pas tenus de respecter cet accord. Ainsi on verra des corsaires néerlandais amener de nombreuses prises en Espagne²².

20 Les articles 17 à 20, entre autres, définissent les biens de contrebande.

21 Caroline LUGAT, « Les Traités de « Bonnes Correspondances » entre les trois provinces maritimes basques (XVIe –XVIIe siècles) » ; *Revue Historique*, n°623, 2002/3, pp. 611-655.

22 Ruud PAESIE, « Op een avontuertje met 't vergat Vlissinge. Het verslag van een Zeeuws kaper tijdens de Derde Engelse oorlog », *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, 2010, n°2, pp. 23-42. Roberto BARAZZUTTI, « Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise

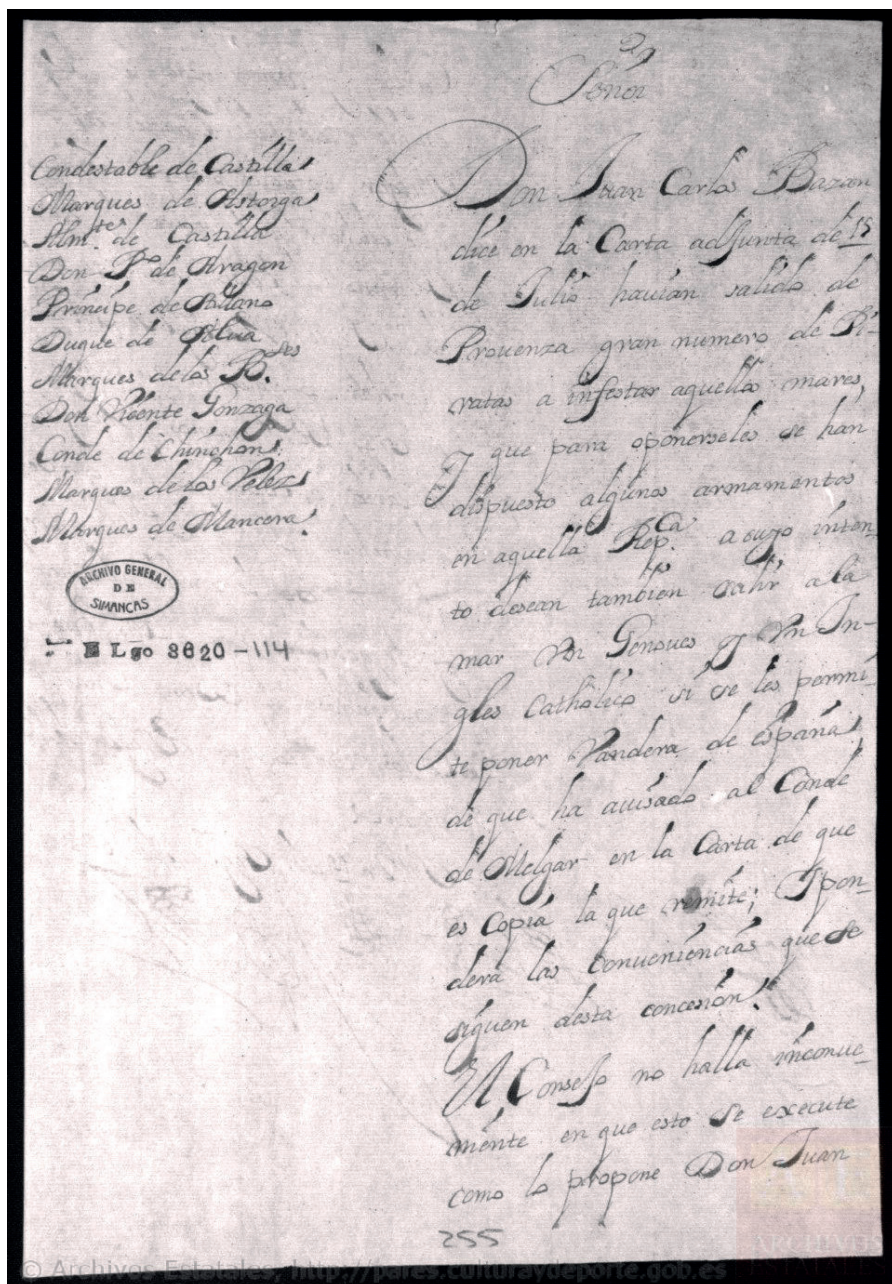


Fig. 3 Consulta del Consejo de estado sobre la concesión de patentes de corso durante el tiempo que dure la guerra, 1684 (Archivo General de Simancas, EST,LEG,3620,114).

<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/3683143>

Enfin du fait de la variété de cet empire ibérique, des réglementations anciennes et locales peuvent venir s'ajouter aux règles précédentes. C'est le cas notamment pour les ports flamands de Dunkerque à Ostende, ces deux principales villes ayant été capturés en 1583. Ostende au cours de notre période est espagnole, tandis que Dunkerque sera prise par les Français aidés des Néerlandais en 1646, puis de nouveau espagnole en 1652 pour devenir définitivement française le 27 octobre 1662. Les corsaires flamands appelés aussi *capres* sont régis par les ordonnances prises en 1488 par Maximilien d'Autriche²³, 1504, 1540, 1590, 1624 et 1694. Il en résulte une organisation différente du reste de l'Empire Ibérique avec le transfert en 1626 de l'amirauté de St Winoksbergen à Dunkerque. Cependant c'est au siège de cette amirauté à Bruxelles qu'est le seul tribunal compétent pour juger de la bonne prise d'un navire. L'amirauté de Dunkerque reste compétente en matière de juridiction civile et criminelle toutefois sur les marins des navires privés corsaires. En 1674, l'amirauté de Bruxelles est supprimée avec un transfert de ses pouvoirs au Conseil de Flandres. À Ostende et Nieuport se trouvent néanmoins des membres de cette amirauté en charge d'enregistrer les prises qui sont ramenées²⁴.

B Des navires et des hommes : diversité des bateaux et des équipages

Toute cette réglementation vise à structurer et organiser la pratique corsaire et de la guerre de course, et elle n'est pas sans une certaine influence sur l'armement

de 1672 au début de la décennie 1720 », *Revue d'histoire maritime*, n°17, 2013, pp. 55-78. Les ports espagnols serviront par ailleurs de ports d'armements de corsaires étrangers. Archives Nationales, fonds Marine, série B/7/55 f°195: lettre au sieur Catalan du 25 juin 1672 2 frégates hollandaises sont armées à Cadix.

23 Une ordonnance qui s'applique sur tous ses territoires y compris ce qui deviendra plus tard les Provinces-Unies.

24 Sur la course ostendaise, Roland BAETENS, « The Organization and Effects of Flemish Privateering in the Seventeenth Century »; in *Acta Historiae Neerlandicae*, volume 9, pp. 48-75, La Hague 1976 ; publié en français dans *Revue dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n°17 de décembre 1983, pp. 47-78 ; Reinoud MAGOSSE, *Al die willen te kap'ren varen : de Oostendse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*, Stadsarchief Oostende, *Oostendse historische publicaties* n°7, Oostende, 1999 ; Thomas BEAUPREZ, *De Oostendse kaapvaart tijdens de Negenjarige Oorlog (1688-1697). Een overzicht van de werking, het scheepsbestand, de betrokken personen en de opbrengsten*. Master sous la direction de Michael LIMBERGER, Universiteit Gent, 2008, 80 p et Daan MAEKELBERG, *De kapernetwerken tussen de Vlaamse steden Oostende, Duinkerke en Nieuwpoort tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*, mémoire sous la direction du professeur Michael LIMBERGER et de Wim DE WINTER, Universiteit of Gent, 2019.

et l'équipement des navires employés pour cette activité maritime. Mais elle n'est pas la seule à prendre en compte.

L'investissement financier et les objectifs définis à la campagne en course influent sur les modalités de cet armement, notamment le choix du navire et son équipement.

Dans son ouvrage²⁵, Enrique Otero-Lana donne un total d'au moins 707 navires armés sur la période 1621-1697 sur la façade Atlantique de la péninsule et en donne la répartition suivante selon les régions :

Années	Guipuz-coa	Bisca-ye	Cuatro Villas	Asturie	Galicie	Portugal	Andalousie	?	Atlantique Péninsulaire
1621-26	86	23	7	2				10	128
1627-32	38	13	5	1		2	1		60
1633-39	51	6	3	5	2		1	1	69
1640-47	22	2			12		1	7	44
1648-55	4	2		1	2			4	13
1656-59	37	1	2	1	12		4	23	80
1660-68	29	14	2	3	47		6	10	111
1673-79	46	3	7	6	11		5	2	80
1683-84	6	5		2	3		1		17
1689-97	77	8	4	15			1		105
Total	396	77	30	36	89	2	20	57	707

Il a pu estimer le tonnage pour 243 des 707 navires et en donne par ailleurs la répartition suivante :

²⁵ Enrique OTERO-LANA, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias, el corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Editoria Naval, Madrid, 1992.

Tonnage des navires corsaires

Période 1621-1697	Navires	%
0-49 <i>toneladas</i>	98	40,3 %
50-99	33	13,6 %
100-149	27	11,1 %
150-199	19	7,8 %
200-249	31	12,75 %
250-300	26	10,7 %
> 300	9	3,7 %
Total	243	

Le tonnage moyen dépasse à peine 112,3 *toneladas* soit près de 129 tonneaux français²⁶. Pour 159 navires antérieurs à 1668, le tonnage moyen est de 136,7 *toneladas* contre 66,35 pour 84 navires après 1668. Enrique Otero Lana estime que les navires font plus 80-90 *toneladas* du fait que la totalité des navires n'est pas connu. Ceci est en accord avec la disposition prévue par l'ordonnance de 1621 (article 2) qui limite le tonnage des corsaires à 300 *toneladas*, du fait que le tonnage des navires adverses est souvent petit et afin de garder sa vélocité et rapidité qui est un des atouts majeurs des navires corsaires. Armer un navire plus grand est néanmoins possible, mais cela nécessite une permission.

Les sources françaises corroborent cette petite taille de ces navires corsaires. Le 29 août 1636, près de Belle-Ile, deux corsaires français capturent un corsaire espagnol après un combat ou meurt le capitaine espagnol. C'est une pinasse de 48 tonneaux, portant 2 pierriers, un petit fauconneau de fer, 10 piques, 8 mousquets, 10 avirons, une bannière espagnole. Le 30 septembre 1641, un terra-neuva français réussit à se libérer d'un corsaire espagnol qui l'avait capturé. C'est la *Nuestra Señora del Rosario* de 45 hommes 3 canons, 3 pierriers, 18-19 piques, 11

26 Sur la *tonelada*, nous avons eu recours à cet article Iván VALDEZ-BUBNOV, « Piezas, toneladas, quintaladas y arqueo en el Pacífico hispano. Fundamentos para una interpretación tecnológica de la construcción naval española en Asia entre los siglos XVII y XVIII », in *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII* sous la coordination de Iván VALDEZ-BUBNOV, Sergio SOLBES FERRI et Pepijn BRANDON ; México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, pp. 345-382. Pour la conversion en tonneaux français, nous nous sommes basé sur les informations données par Pierre CHAUNU dans sa thèse soit 1 tonelada = 1,1,5 tonneaux français environs.

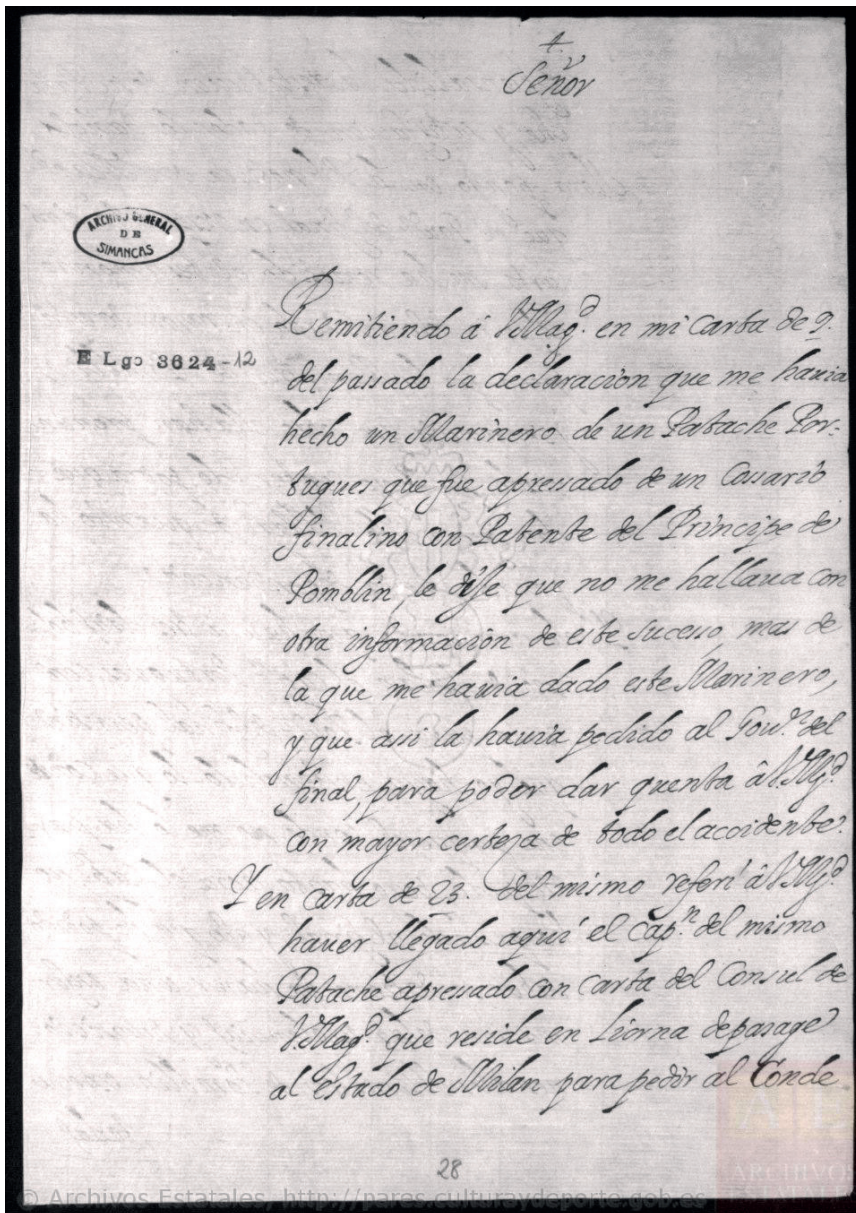


Fig. 4 Lettre de Juan Carlos Bazán, ambassadeur à Gênes, à Charles II, roi d'Espagne, avec un rapport des ministres de Piombino sur la capture d'une pataque portugais prise en 1690 dans les eaux de Livourne par Giovan Battista Bergallo, corsaire de Finale en

1690 (Archivo General de Simancas, EST,LEG,3624,12) - <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/3685839> s

mousquets, 3 arquebuses, 2 douzaines de pot à feu et autant de grenades²⁷.

Quelques années plus tard, dans la nuit du 28 au 29 août 1648, les habitants de Perros-Guirec s'emparent après un rude combat d'un corsaire espagnol qui rôdait dans les environs²⁸. Cette pinasse ou frégate de 20 tonneaux comprenant 18 avirons s'appelle *Notre Dame du Rosaire*. L'interrogatoire du 30 août 1648 du capitaine Laurence de Recavaren livre des informations intéressantes sur cette course espagnole. Interrogé sur l'armement de sa frégate, le capitaine espagnol répond qu'il y avait à bord un canon de quatre livres, 2 pierriers, environ 38 grenades, 18 mousquets et arquebuses, 6 ou 7 pistolets, 10 grandes piques et 11 demi-piques, 9 ou 10 haches avec le marteau, à manches de deux à trois pieds de long, 10 ou 12 coutelas, 80 ou 100 livres de poudre, 200 balles de mousquets, 30 balles de canon et 50 livres de mèches. Quant aux vivres, ils avaient emporté de Saint-Sébastien 24 quintaux de biscuit, 100 livres de lard, 3 « favequen » de pois [Note : 27 *favequen* faisaient un tonneau], une barrique de vin de Gascogne, 24 pots [de vin] d'Espagne, 4 quintaux de morue sèche et 14 barriques de cidre. Le navire ne disposait d'aucune literie ou de matelas, et qu'ils dormaient dans leurs capes de mer. L'argent trouvé provenait des rançons faites en mer.

Aux détours de quelques sources, il est permis aussi de découvrir un peu ce à quoi correspondait les navires des corsaires majorquins et italiens, éléments qui n'est qu'évoqué dans les travaux qui leurs sont spécifiquement dédiés que ce soit par Gonçal Lopez-Nadal ou par Tamara Decia²⁹.

En mai 1676, alors qu'il s'en retourne vers Messine à bord d'une petite frégate de 6 canons et de 60 hommes, Alexandre de Chaumont capitaine de vaisseau est attaqué, par un corsaire majorquin de 16 pièces de canon et de 150 hommes d'équipage. Malgré son infériorité, le navire français contraint le corsaire espagnol à prendre la fuite après un long combat.

27 Stéphane DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, *La Course et les corsaires du port de Nantes*, édition Laffitte Reprints, Marseille, 1978 réédition du livre de 1896, pp. 43-53.

28 Paul PARFOURU, « Capture d'un corsaire espagnol près de Perros-Guirec par des habitants de Lannion le 28 août 1648 », *Bulletin de la société d'études historiques et géographiques de Bretagne*, 1898.

29 Gonçal LOPEZ NADAL, « The Majorcan privateers and the Catalan Revolt of 1640 », *Mariner's Mirror*, 1983, pp. 291-299 ; *Ibid El corsarismo mallorqui a la mediterrània occidental 1652-1698 : un comerç forçat*, 1986, Barcelone. Tamara DECIA, *Contra infieles y enemigo de Su Majestad. I finalini e la guerra di corsa durante la dominazione spagnola*, Studi Storici marittimi, New Digital Press, Palermo, 2018.

En 1696, le chevalier Claude de Forbin s'empare de 2 corsaires majorquins de 24 et 8 canons qui se sont réfugiés dans le port de Rocella libérant 8 turcs de Tripoli qui avaient été pris sur une barque française. Le lendemain de cette capture, il affronte une barque provenant de Messine qui est en fait un corsaire armé à Naples et portant 130 hommes. Un coup dans la sainte barbe fait exploser le navire : il ne réussit à sauver que 7 hommes dont 1 français³⁰.

Malgré tout, les informations sur leurs tonnages et la taille sont rares pour ne pas dire inexistant. La majorité des documents consultés à ce jour évoque une typologie de navires de petites tailles tels que des barques, saètes, brigantins, pataches. On retrouve ici une grande diversité de navires employés pour cette guerre de course³¹, tout comme l'avait indiqué Enrique Otero-Lana. Sur les 707 navires répertoriés entre 1621 et 1697, il dénombre 105 *navios* en incluant 3 *galeoncetes* et 2 *naos*; 316 frégates, 78 brigantins à rames, 51 pataches, 37 barques plus petites; 122 *galizabras*, flibots, pinasses et saètes.

S'agissant de la course flamande, celle-ci a connu une évolution vers une diminution des navires de forts tonnages.

À partir de 1628, l'amirauté de Bruxelles ordonne d'armer des navires de 100, 120 et 140 tonneaux, car elle considère que les navires d'un tonnage plus faibles sont plus facilement perdus. Ce règlement est difficilement applicable, du fait que bon nombre de contemporains flamands soutiennent moins risquer et réaliser plus de pertes avec de petits navires. Ce qui est inexact : en 1659 les frégates représentent 39% des navires armés en course, mais réalisent 76,2% des prises et 88,2% des recettes. Mais les frégates vont être détrônées au profit des *snauw*. Alors que la frégate représente 39 % de la flotte corsaire d'Ostende en 1656, ce n'est plus que 26 % en 1674 et un peu moins de 23 % pour la période 1688-1697³².

Les *snauw* sont plus à même de permettre une course dans les eaux côtières et leurs coûts sont moindres alors que les profits diminuent après 1648 et que les

30 *Mémoires du comte de Forbin*, introduction par Micheline CUÉNIN, Mercure de France, 1993, pp. 272-274. Dans la Gazette de France qui relate cet épisode, il est écrit que chaque majorquin avait 22 canons (numéro du 1^{er} septembre 1696 page 420).

31 Il ne faut pas oublier que pour cette période la terminologie ne définit pas forcément un type de navire précis.

32 Sur les navires utilisés par la course flamande et notamment ostendaise, T. BEAUPREZ *op. cit.*, pp. 30-38 et R. MAGOSSE *op. cit.*, pp. 76-84.

fonds disponibles pour la construction navale sont moindres. En effet, le *snauw* fait selon la période de 18 à 56 tonneaux, portant 2-3 canons et 40 hommes. Alors que la frégate, son tonnage varie de 40 à 300 tonneaux portant de 10 à 60 canons avec un équipage de 100 à 150 hommes.

Les sources françaises confirment cette présence d'une nuée de petits corsaires flamands sur ses côtes. Ainsi le 20 mai 1678, le sieur Albert commandant la frégate *La Droite* entre au Havre avec un capre ostendais de 8 canons et 42 hommes, un navire neuf de 80 pieds de longueur de quille. Ce Capre (corsaire en flamand, *kaper* en néerlandais) a été pris près de Guineville où il y a été vu 12 capres³³. La Gazette de France est une autre source intéressante. Dans son numéro du 1^{er} janvier 1690, le journal relate qu'en décembre 1689, l'escadre de Panetié s'empare dans sa route de Brest à Rochefort d'un corsaire ostendais de 8 canons 5 pierriers et 45 hommes³⁴. Dans le numéro du 11 mars 1690, on signale qu'il y a quelques jours, un ostendais de 50 hommes s'est échoué près de Barfleur et que tout l'équipage a été capturé et le capitaine blessé. Un autre portant 8 canons et 60 hommes est capturé par le sieur de Saint Michel le 15 avril indique t on dans le numéro du 25 avril 1693.

Ces quelques informations montrent l'existence d'une course principalement côtière, avec peu de navires de hauts rangs pouvant opérer sur des zones océaniques pour une période plus longue. On retrouve cette situation avec quelques différences en France, notamment entre les armements dunkerquois et malouins ou les armements de navires plus gros est plus important.

Tableau de répartition des navires corsaires dunkerquois et malouins selon le tonnage³⁵ :

33 Archives Nationales, Paris, Série Marine, G/7/491 document 29. Le document 32 relate lui prise d'un autre corsaire ostendais près de Dieppe la même année. Dans Marine B/3/19, on trouve plusieurs folios qui évoquent des corsaires ostendais de petite taille capturés en cette année 1675, comme ces 2 barques portant 6 et 8 pièces de canons, ou celui portant 3 canons, 2 pierriers et 32 hommes. Il y a aussi quelques navires un peu plus forts comme ces corsaires ostendais portant 28, 16 et 14 canons.

34 Les numéros de la Gazette de France sont consultables sur le site de la Bibliothèque Nationale de France.

35 Patrick VILLIERS, *Op.cit.* ; pp. 34-36 ; Ibid, *Les Corsaires du Littoral. Dunkerque, Calais et Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2000, pp. 194-195 et 254-256. Michel AUMONT, *Les Corsaires de Granville. Une culture du risque maritime (1688-1815)* ; Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, pp. 273-327 sur les navires corsaires de l'époque moderne.

Période 1688-1697	Dunkerque	Saint-Malo
0-49 tonneaux	44 %	10 %
50-99 tonneaux	~ 30 %	~ 20 %
100-199 tonneaux	17 %	32 %
200-500 tonneaux	~ 9 %	36 %

L'armement de navire plus gros, notamment par les malouins, est en liaison avec le cadre et la réglementation française permettant par ailleurs le prêt et la location de navire de guerre de la marine royale³⁶.

Ce type de course essentiellement côtier influe non seulement sur l'armement, que sur l'équipage. Cependant, il est difficile d'appréhender la composition géographique de cet équipage comme cela est possible pour certains armements français. La raison se trouve dans l'absence spécifique de rôle. C'est ce qu'indique Enrique Otero-Lana :

« No hemos encontrado en Guipúzcoa, la zona corsaria la más importante de la Península, roles de tripulantes en que se especifique su origen local. Los documentos que tenemos nos hacen pensar que las procedencia de las tripulaciones era en principio zonal, pues hay datos que indican que no siempre eran vecinos del puerto de partida, sino que venían de otras partes de la provincia e incluso de fuera de ella »³⁷.

Plusieurs sources confirment la présence de personnes étrangères au lieu d'armement voir même du pays sur les navires corsaires. Ce même historien espagnol cite le cas d'un navire armé par Pedro de Aguirre en 1623 comprenant des Anglais, des Français et des Flamands. Sur le corsaire espagnol capturé en 1648 par ceux de Perros-Guirec, nous apprenons que le capitaine Laurence de Recavaren âgé de trente ans, était né à Guétarie mais vivait depuis 10 ans à Saint Sébastien. Son équipage de 39 hommes avait comme lieutenant Jan Darresti, de Fontarrabie, le maître de la pinasse se nommait Martin d'Etchevaria, de Saint-Sébastien, et le contre-maître Thomas Douarlé, de Pasajes. Tous les matelots étaient Espagnols, sauf Jean Morlaine, originaire du Béarn, mais marié à Saint-Sébastien ; un pilote breton de Brest nommé Mathieu qui se trouvait à Saint-Sébastien au moment du départ de la pinasse et avait consenti à s'embarquer avec eux moyennant quarante

³⁶ Jean-Yves NERZIC, *op.cit.*

³⁷ Enrique OTERO LANA, *op.cit.*, pp. 107. Il en est de même pour Ostende cf Thomas BEAU-PRÉZ *op.cit.*, p. 39

réales. Mais dans un document du sénéchal du 1er septembre 1648, au procureur général, l'équipage se composait d'un ramassis de Béarnais, Wallons, Italiens et Flamands. La présence d'Irlandais aussi est à souligner sur les navires de course basques³⁸.

Le même constat peut être établi pour les équipages des corsaires flamands. Malgré l'absence de rôle d'équipage, les différentes sources permettent par l'étude des noms de déceler la présence de Scandinaves, de Néerlandais, d'Anglais ou Irlandais, mais aussi de Français parmi ceux-ci³⁹. Il existe une certaine porosité des frontières ce malgré l'existence de textes interdisant de servir un prince ennemi⁴⁰. Un des indices les plus visibles de cette mobilité concerne les capitaines corsaires : par exemple à Ostende entre 1688 et 1697, parmi ceux qui dirigent un navire corsaire, on croise Joannes Lindersen d'Emden ou Willem Bestenbustel de Flessingue⁴¹.

Il en est de même pour les corsaires de Méditerranée. Des patentes sont données par les vice-roi de Sardaigne ou le prince de Piombino à des capitaines Corses ou Napolitains comme Stefano Pietro (corse), Andrea Perelli et Giuseppe Pesante (napolitains). Nicolas Panitsas ou Nikolaos Panitsas, un Maltais d'origine grec, ayant débuté sa carrière sur un navire vénitien, sera capitaine d'un corsaire majorquin⁴².

38 Sur la présence des Irlandais dans l'armée espagnole de cette époque, Eduardo DE MESA GALLEGU, *The Irish in the Spanish Armies in the Seventeenth Century*, Woodbridge: The Boydell Press, 2014. Sur le rôle des Irlandais dans la course française, John Selwyn BROMLEY, « The Jacobite Privateers in the nine years War », *Corsairs and Navies 1660-1760*, Hambledon Press, London, 1987, pp. 139-165.

39 Louis XIII ordonne aux Bretons et Normands servant sur des navires dunkerquois de revenir, comme on peut le constater dans la correspondance du greffier de l'amirauté dunkerquoise de Penninck dans son courrier du 22 décembre 1634 ou dans la correspondance de Sourdis en date du 2 novembre 1636.

40 Sur des exemples de protestants français dans les navires corsaires zélandais, Roberto BARAZZUTTI, « Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720 », *art. cit.*, p. 69.

41 Un livre sur les capitaines corsaires est en cours de publication sous la direction de Michel AUMONT et de Philippe HRODEJ. Il contiendra plusieurs études, ne se limitant pas qu'au cas français.

42 Natividad PLANAS, « Navegar con Rumbo. Actividad corsaria y sociedades insulares en un Mediterráneo 'Conectado' 'S.XVII) », *Miramegh*, n°21, 2011, pp. 79-101. Deux capitaines de corsaires majorquins sont d'origine catalanes : Pere Flexes et Joan Ballester. Ce dernier sur son navire armé en 1661 a parmi son équipage un hollandais. En octobre

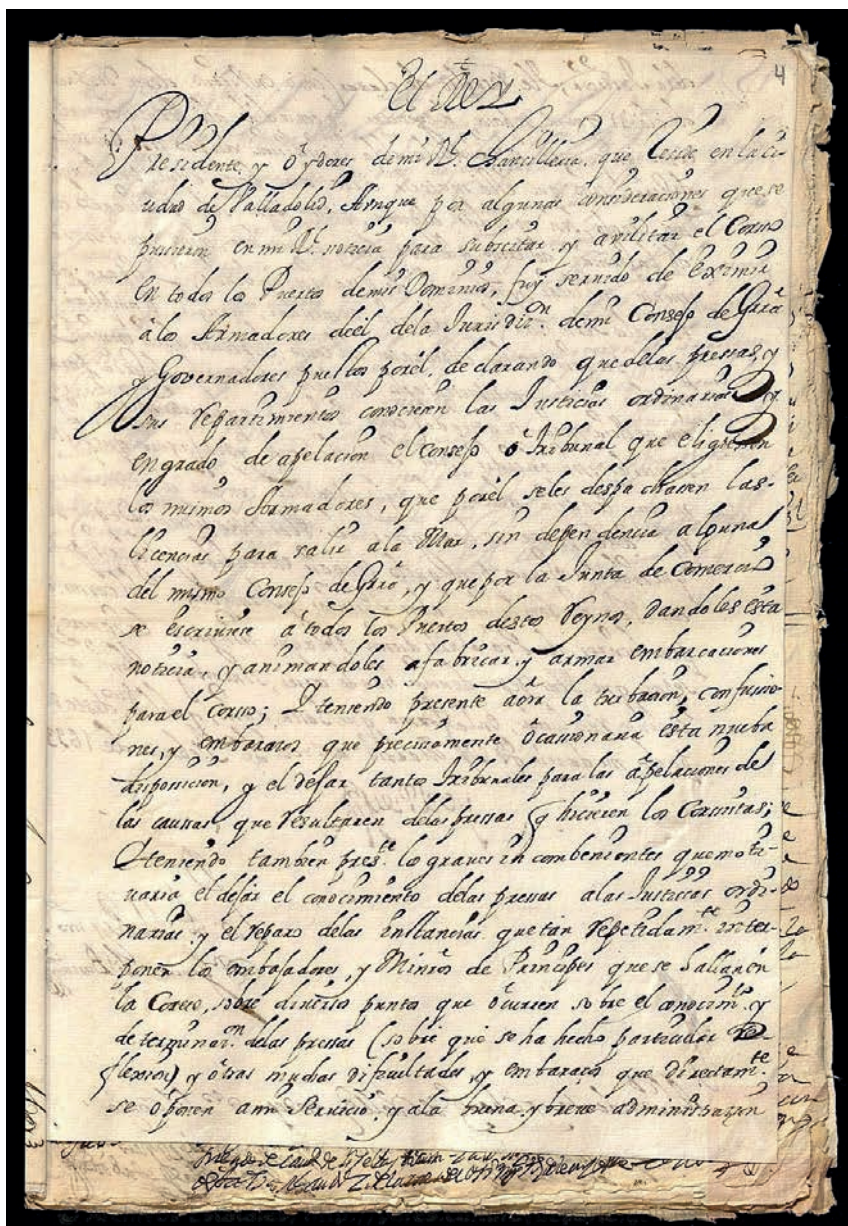


Fig. 5 Expediente por el que los armadores de corso estarán sometidos a la jurisdicción del Consejo de Guerra anulando lo que se había concedido al Consulado y corsistas de San Sebastián, 1692, Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Cédulas y pragmáticas, Caja 17, 4. 1692

- <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/7339903?nm>

Cette présence étrangère n'est pas étonnante. Comme nous avons indiqué auparavant, il était possible de donner une patente en course à un étranger. En 1667, le ministre français De Lionne et le représentant de celui-ci aux Provinces-Unies, d'Estrades, protestent auprès des États-Généraux sur la pratique de Flessingois qui prennent des commissions d'Ostende pour courir sus sur les Français. Cette pratique ne semble pas disparaître car en 1677, on apprend que des commissions d'Ostende sont délivrées aux capitaines Cazeu, Bouck et Joren qui commandent des navires respectivement de 18, 32 et 30 pièces⁴³. Ostendais et Espagnols ne sont pas en reste. Ainsi la Gazette de France, signale dans son numéro du 1^{er} janvier 1667 que l'on apprend dans le courrier de Copenhague du 15 décembre 1666 que des navires hollandais partent le 3 décembre de ce port et que l'on retient un corsaire ostendais de 24 canons sous prétexte qu'il a une commission d'Angleterre. Durant la guerre de Hollande, des Biscayens et des Majorquins prendraient des commissions de Zélande, Hollande ou Ostende⁴⁴.

Le recours et le recrutement de personne en provenance d'espaces géographiques divers, parfois sans contact avec le milieu maritime, est un élément qui n'est pas surprenant. Les raisons sont à trouver parmi la recherche de compétences techniques et de la structure de l'équipage. En effet, sur un navire corsaire on trouve parmi les membres des soldats ou d'autres personnels qui n'a pas besoins d'avoir une origine maritime, et donc il est possible de recruter de jeunes hommes venant de l'intérieur des terres.

Selon Enrique Otero Lana, l'effectif dans l'*Armada Real* est de 18 marins et de 28 soldats pour 100 tonneaux pour les navires inférieurs à 200 *toneladas*, soit un homme pour 2,17 *toneladas*. Dans la course, c'est 1 homme pour 1 *tonelada* (rapport spécifié dans l'article 7 de l'instruction du 21 janvier 1740 de don Fran-

1653, à la suite d'un raid à terre non loin de Narbonne, plusieurs majorquins sont pris. Quatre d'entre eux sont des napolitains âgés de 24 à 45 ans embarqués comme marins ou soldats. En juin 1676, une dizaine d'autres sont pris avec parmi eux un palermitain. Gilbert LARGUIER, *Le Drap et le Grain en Languedoc. Narbonne et le Narbonnais* ; Presses Universitaires de Perpignan, 1999, p. 521.

43 Archives Nationales, fonds Marine, série B/3/24 f° 165, lettre du 14/11/1677.

44 Archives Nationales, fonds Marine, série B/7/55 f° 217, lettre de 1672 des Biscayens prennent des commissions de Zélande et d'Ostende. Série B/I/695 : carton de Livourne 1668-1675 un Majorquin prend une commission d'Hollande. Les raisons de ce fait ne sont pas claires car pour alors l'Espagne est en guerre avec la France. Était-ce pour contourner certaines limitations ?

cisco de Varas y Valdes), voir plus : pour un brigantin de 12 *toneladas* en 1696 on rencontre 40 hommes, un autre de 13 *toneladas* avec 32 *hommes*, soit un rapport de 0,3-0,4 hommes par *tonelada*, chiffre valable tant que le navire se déplace dans le golfe de Gascogne. En dehors de cette zone, on constate plus un ratio proche du 1 homme par *tonelada* évoqué. On ne connaît que dans un seul cas la part des soldats et des marins, curieusement un cas où le rapport hommes/tonneaux correspond à celui de l'Armada royale : en 1624 un navire de 150 *toneladas* compte 8 artilleurs, 22 marins et 50 mousquetaires; soit 1 homme pour 1,87 *toneladas*.

Toutefois, le cosmopolitisme d'un équipage s'explique aussi par le fait que la course nécessite nombre d'hommes et qu'elle entre en concurrence avec les autres activités maritimes que sont la pêche à la morue, le commerce et la marine de guerre. Il existe alors un problème de stock du personnel marins dans les provinces, problème que l'on rencontre dans d'autres parties de l'Europe. Selon un document de 1632, à moins de 20 lieues de la mer, habitent 10000 hommes dans le Guipuzcoa et 20000 dans la Biscaye et la Cuatro Villas, comptabilisant environs 5-6000 marins. En mars (mauvaise saison) 1642, Idiáquez signale dans le Guipuzcoa la levée de 300 personnes pour l'Armada, 300 pour Terre-Neuve, 250 pour Cadix et 120 pour 2 frégates en course sur les côtes françaises. En juillet 1662, 750 hommes s'embarquent sur 9 corsaires pour chasser sur les côtes portugaises. On se rend compte que le Guipuzcoa région principale dans l'armement corsaire est limitée par les effectifs et qu'elle ne peut armer par an que 10-12 navires au maximum, chiffre rarement dépassé. Entre 1689 et 1697, 105 navires seront armés essentiellement dans le Guipuzcoa. Ainsi en 1692, les 18 navires armés à Fontarabie et St-Sébastien qui emportent 1000 hommes sont un maximum.

En ce qui concerne la Flandre, nous pouvons avoir une vision similaire. L'historien Roland Baetens estime que l'Armada de Flandre, l'escadre royale présente à Dunkerque menant une guerre de courses active, emploie en 1637 2200 marins et 1500 soldats. Concernant la course des particuliers durant la décennie 1630, il estime le recours à environs 3000 marins (1000 sur les barques et 2000 sur les frégates). Or selon cet auteur, le nombre de marins à Dunkerque et Ostende ne dépasserait pas les 1600 hommes, d'où le recours à de nombreux étrangers mêmes ennemis comme des Néerlandais en 1634. Baetens estime à partir d'un équipage moyen de 40 hommes pour un *snauw* et de 100 à 150 hommes pour une frégate, à 2500 hommes servant sur des corsaires ostendais en 1674. Il ne donne aucun chiffre pour la période 1688-1697, mais comme le nombre de navires armés

tout comme le tonnage sont plus faibles, celui du nombre de marins employé par les corsaires doit suivre la même tendance.

À titre de comparaison, quelques éléments avec la course zélandaise et malouine lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg est possible. Ainsi selon Johan Francke, les armements en course zélandais ont employé entre 3600 et 3900 hommes⁴⁵. Pour Saint-Malo, André Lespagnol donne une valeur presque identique. L'armement en course entre 1689-1691 nécessiterait 3600 à 4000 marins, mais plus de 6000 à compter de 1695 et en 1696 avec 6452 hommes. Or l'arrondissement de Saint-Malo ne dispose que de 6-6500 hommes. D'autant qu'en 1696, les armements en pêche à la morue emploient plus de 1300 hommes. On comprend alors qu'ici aussi plusieurs expédients ont été employés : recours à des terriens, des volontaires, des jeunes, des invalides et des étrangers⁴⁶.

Le stock de marins pouvant servir sur un corsaire est d'autant plus impacté qu'étant effectué en temps de guerre les risques de décès ou de blessures sont plus nombreux qu'en temps de paix, tout comme celui d'être fait prisonnier. Les sources laisseraient à penser l'existence d'une amélioration de la situation des marins pris au cours du XVII^e siècle. Au début de ce siècle, il arrivait parfois que des corsaires pris étaient considérés comme des pirates et jugés comme tels et que cela se traduisait par la mise à mort. L'affrontement entre marins néerlandais et flamands n'est pas exempt de formes de violences, avec la pratique de ce que l'on appelle « le lavement des pieds à la flamande » consistant à jeter par-dessus bord plusieurs marins liés entre eux. Cependant cette pratique semble tendre à dispa-

45 Johan FRANCKE, *Utilitey voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog 1688-1697*, Koninklijk Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen, n°12, Middelburg, 2001, p. 98. Roberto BARAZZUTTI, « Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720 », *art. cit.*, p.p. 69-70

46 André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997. Pour les différentes informations sur les équipages des corsaires malouins notamment les ratios et la composition de celle-ci, voir aux pages 343 et 350-360. On peut compléter cela par le chapitre qui est consacré par Michel AUMONT ou Jacques PÉRET dans leurs ouvrages respectifs cités, ainsi que par John Selwyn BROMLEY, « Les équipages des corsaires sous Louis XIV 1688-1713 », *Corsairs and Navies 1660-1760*, Hambledon Press, London, 1987, pp. 167-186 ; Philippe HRODEJ, « Les étrangers sur les corsaires malouins (1691-1712) : une variable d'ajustement ? Essai de quantification » dans *Les étrangers sur les littoraux européens et méditerranéens. À l'époque moderne (fin XV^e-début XIX^e siècle)*, sous la direction de François BRIZAY et Thierry SAUZEAU, Presses Universitaires de Rennes, 2021, p. 91-108.

raître au cours de la décennie 1620-1630 ou l'on constate une prise en charge des prisonniers ainsi que l'échange de ceux-ci. Il ne nous a pas été possible de découvrir l'existence de convention comme nous avons pu le faire s'agissant de la France avec la Zélande entre 1672 et 1713. Quelques exemples croisés parmi les sources françaises laissent croire à l'existence de cartel. C'est ainsi qu'en 1676, dans une lettre du 4 mars on apprend que 17 ostendais sont libérés au Havre. Le 13 juillet de la même année, Colbert donne l'ordre de libérer 30 corsaires pris sur 4 navires, car la même chose a été faite par les Ostendais et Biscayens. Une nouvelle lettre de la fin de la même année adressée à l'amirauté de la Rochelle prévoit la libération des 103 prisonniers espagnols faits sur 2 corsaires pris par Forant et Dantze⁴⁷. Ces captures montrent que la campagne en course pouvait échouer et mener à un échec financier de l'armement.

C Quel résultat pour cette course espagnole ?

Quelques aspects économiques et stratégiques de cette activité

En 1629, don Alonso de Idiaquez se voit confisquer par les Français un navire portant 10 pièces d'artillerie, avec 88 hommes ; soit une perte sèche estimée à 6000 ducats, d'autant que ce navire n'avait effectué encore aucune prise.

Les différents aspects économiques de la guerre de course hispano-flamande restent difficiles à cerner, mais comme l'écrit Enrique Otero Lana, la course est une activité capitaliste.

À partir de quelques documents, cet historien déduit que le coût d'une grande embarcation est de 10000 ducats ou plus, d'une embarcation de taille moyenne de 5-6000 et les petites pour 2000 ducats. Il faut ajouter à ces coûts les frais, divers comme les droits pris lors de l'obtention de la patente, la caution, ainsi que les soldes liées à l'équipage ou « l'adelentado » qui constitue une sorte de prêt ou avance sur le butin que perçoit le marin, créant de facto une dépendance de ce dernier vis à vis l'armateur car comme l'indique l'article 4 de l'ordonnance du 12 septembre 1624, il est interdit au marin de changer d'armateur tant que celui-ci n'a pas soldé son devoir vis à vis de ce dernier. Les marins pourtant jouent sur leur rareté et la concurrence pour demander des avances plus fortes, d'où les

⁴⁷ Archives Nationales, fonds Marine, série B/2/32 f°138 et suivants, ainsi que le fonds Marine, série C/7/80 une pièce dans le dossier Forant.

plaintes ponctuelles des armateurs en 1626 et 1675. En 1693 dans un mémoire, ils demandent à ce que les avances ne soient pas supérieures à 120 réaux d'argent pour le capitaine et le pilote, 30 pour les marins et 25 pour les soldats embarqués; il est même prévu une amende de 30 doublons à 2 écus d'or pour les armateurs qui refusent cette norme. Ce ne sont pas les seules charges qui obèrent les finances des armateurs. Il faut ajouter ceux qui surgissent au cours des campagnes comme les frais des réparations, de soins des marins, d'aides aux familles, ainsi que les frais pour la vente des prises : frais administratifs, frais pour la garde et la décharge des marchandises, les transports, des sommes qui s'accroissent en cas de contestation.

Ainsi, la course nécessite des capitaux réunis par plusieurs partenaires certains étant des professionnels. Ainsi pour l'armement en 1690 de *la Nuestra Senoria del Rosario y los Animos* de 300 tonneaux et 42 canons, le montant nécessaire est de 21000 écus dont 12000 écus sont fournis par le capitaine Pedro de Ezaval, les 8000 restant proviennent de 30 personnes soit un investissement moyen de 270 écus.

Dans chaque embarcation de course, on retrouve un ou plusieurs armateurs avec patente ou principal qui a chaque fois délègue la gestion à un facteur ou un administrateur; un groupe d'armateur secondaire ou " inversores " qui participe au financement pour de petite somme; " unos fiadores que fuesen inversores or no, seriamente lo serian " se responsabilisèrent du comportement des corsaires. Dans de nombreux cas, les armateurs se donnent mutuellement caution pour éviter la " renuencia " où l'extorsion de quelques fiadores. Cette association comporte une firme commune (l'armateur de la patente), une responsabilité pour une partie de ses membres (fiadores) et supposons une distribution de bénéfice en accord avec le capital investit. Tous ces membres ne détiennent pas participation personnelle dans le négoce " tarea que quedaria encomendada al armador con patente o un factor ". Nous ne connaissons pas la durée de ces associations, mais il est possible qu'elle se limite à l'activité du navire, avec une possible augmentation du nombre de sociétaires. Cela est avalisé par le fait que les cautions n'apparaissent pas limités dans le temps pour la responsabilité de " los fiadores ".

Pour résumer, cette société en commandite simple comporte 2 types de personnes, les collectifs contenant à qui incombe la gestion du négoce et ont une responsabilité personnelle et illimitée (les armateurs principaux et les fiadores); et les commanditaires dont la responsabilité se limite à la somme apportée. Parmi les financiers et les armateurs de la course, on constate ici aussi comme en France, des



Fig. 6. C. Eykens, Jan Jacobsen, capitaine de vaisseau de l'Armée navale de Flandre (Universal Images Group)

nobles, mais aussi des collectivités comme dans le cas Majorquins l'Université et du Trésor Royal lorsque cette activité corsaire consiste à transformer la course privée en auxiliaire de la marine de guerre. Cependant, les règlements n'interviennent pas forcément et conduisent à un endettement. Ainsi la dette due à 8 corsaires de Majorque pour leur participation dans la guerre de Catalogne de 1638-1642 s'élève à 144501 reales 3/4; ce n'est qu'en 1678 que la dette sera réglée. Par curiosité, citons en 1638 le projet de don Antonio de Bustamante conseiller de Malaga de lever à Séville une congrégation de la " Limpia Concepcion de Nuestra Senora " dédiée à la course; mais l'administration se refuse à accepter cet étrange mélange d'association capitaliste et confrérie religieuse⁴⁸.

48 En dehors du cas particulier de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem et de l'ordre de Saint Etienne qui pratiquent une course spécifique appelée le corso contre les Barbaresques et les sujets de l'Empire Ottoman, signalons que l'on verra en France de des navires armés en course par l'ordre de Notre Dame du Mont Carmel et de celui de l'ordre de Saint Lazare de Jérusalem. Le 16 avril 1666 Charles Achille de Nerestang arme 2 frégates malouines la *Nte Dame du Mont Carmel* & le *Saint Lazare*. Deux navires anglais seront détruits et 4 autres pris qui seront réarmés. Le 14 août 1666, le commandant de cette flottille Louis de La Barre d'Arbouville de Grosliou est attaqué par une escadre anglaise et succombe avec quasi tout son équipage. René de Cicé dirige l'escadre de 4 frégates et rejoint par des cor-

Une autre particularité touchant cette fois-ci l'espace flamand, c'est l'existence d'une escadre royale dite armada de Flandres ou escadre du Nord qui bénéficie d'une législation propre (ordonnance du 24 janvier 1633, de la cédula royale du 31 janvier 1633 et du 26 janvier 1635 prévoyant des récompenses et autres dispositions favorisant l'investissement etc.) dont l'impact économique et stratégique sur la guerre de course est non négligeable⁴⁹. Dès les années 1590, le gouvernement espagnol est conscient de la croissance économique et commerciale de ses rivaux qui sont alors les Provinces-unies. Dès cette époque, il est pris conscience que la faiblesse de cette nation se trouve dans son commerce, ainsi que dans l'importance de la pêche dans l'économie de ce pays. En 1600, l'escadre sous le commandement de Van Wacken détruit la flotte harenguière malgré la présence d'une escorte de 4 navires de guerre.

La reprise de la guerre en 1621 conduit à continuer la stratégie d'atteinte au cœur de la puissance néerlandaise. Olivares pense par la capture de la ville de Breda, interrompre les routes commerciales terrestres et fluviales. Il souhaite réaliser la même chose sur mer avec les capres dunkerquois et l'armada de Flandres, accessoirement avec les corsaires de la côte Atlantique de la péninsule⁵⁰. Par ailleurs, le maintien des routes avec les Flandres est capital pour y conduire les troupes ainsi que tout le nécessaire pour l'armée espagnole⁵¹. Les corsaires se chargeront ainsi de certaines de ces missions. La Couronne Espagnole considère cette activité comme une force auxiliaire ou d'appui tant militaire qu'éco-

saires dunkerquois sillonne la Manche. Le 3 juin 1667 il meurt à la tête de sa frégate la *Nerestang* contre 2 vaisseaux anglais qu'il rencontre de retour de Flessingue où il avait porté des dépêches du roi. Mais un navire anglais est coulé. Son remplaçant Philippe du Coudray de Condé s'empare d'un gros navire de commerce. Charles Achille de Nerestang commande 2 frégates et 3 garde-côtes de Bretagne. En 1668, l'ordre dispose de 10 frégates.

49 Robert STRADLING, *The Armada of Flanders. Spanish maritime policy and European War, 1568-1648* ; Cambridge, Cambridge University Press, 1992. Le gouvernement fournit une aide aux armateurs de 100.000 ducados soit sous forme de prêt de 3 mois sans intérêt s'il n'y a pas de prise; contre 25% des bénéfices s'il y a des prises équivalent aux taux d'assurance pratiquée en Espagne; voir une exemption en cas de perte du navire corsaire. D'autres prêts concernent l'achat d'armes, l'exemption de biens; des récompenses en cas de prises de navires guerre ennemis. Cette initiative se termine par des déconvenues financières.

50 Sur cette partie de la stratégie corsaire, nous suivons l'analyse faite par l'historien Enrique OTERO-LANA dans son ouvrage cité.

51 Geoffrey PARKER, *The Army of Flanders and the Spanish Road 1567-1659*, Cambridge, Cambridge University Press, 1972.

nomique⁵². Ses intérêts pour son développement se reflètent dans les différents projets de son organisation et les soutiens législatifs et économiques concédés. La course espagnole des côtes des Flandres à la Péninsule Ibérique connaît un apogée. Aux nombreuses pertes néerlandaises, s'ajoute à compter de 1635 celles françaises. En 1636, le raid mené sur la côte basque française a conduit à la capture de nombreux terres-neuves, qui selon un rapport de 1655 du veedor Miguel de Necolalde, aurait permis une reprise de la pêche espagnole vers Terre-neuve par le réemploi de ces navires.

Cependant, malgré de bons résultats en termes de captures et de produits, la course connaît à compter du tournant de la décennie une crise pour diverses raisons. Les destructions et captures faites aux dépens des Néerlandais a conduit à un renforcement des opérations à l'encontre des corsaires flamands et espagnols et à un renforcement des moyens de convoi et d'escorte des différentes flottes de pêche ou de commerce. Dunkerque, ainsi qu'Ostende et Nieuport deviennent la cible des mesures néerlandaises et notamment des blocus⁵³. Les captures de plusieurs corsaires dunkerquois semblent augmenter. La défaite aux Dunes en 1639 marque un coup d'arrêt de la puissance navale espagnole dans l'espace en Mer du Nord. 1640 voit la Catalogne et le Portugal se révolter conduisant à une certaine réorientation de la course contre ces territoires⁵⁴. La crise économique et financière qui touche le pays depuis 1627, atteint à compter de cette date l'activité corsaire. Ainsi en cette année 1640, ayant besoin de fonds pour rétablir l'escadre du Nord, le gouvernement espagnol réclame le remboursement des prêts consentis aux armateurs durant la période 1636-1639. À cela s'ajoute deux éléments fondamentaux pour la course. Le premier est la perte de deux de ses principaux

52 Sur la guerre de course comme outil d'une guerre économique, Roberto BARAZZUTTI, « La guerre de course. Guerre au commerce et commerce de guerre », *art. cit.* Enrique OTERO-LANA, « El Corso del Flandes Español como factor de Guerra Económica. *Privateering in the Spanish low countries like a factor of Economic War* », *Studia historica Historia moderna*, n°27, 2005, pp. 111-133.

53 A. P. VAN VLIET, *Vissers en kapers. De Zeevisserij in het Maasgebied en de Duinkerker kapers (ca. 1580-1648)*, Den Haag, Stichting Hollandse Historische Reeks, 1994, *Id.*, *Vissers in oorlogstijd. De Zeeuwse visserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg, Koninklijke Zeeuwse Genootschap der Wetenschappen, 2003.

54 Goncal LOPEZ NADAL, « The Majorcan privateers and the Catalan Revolt of 1640 », *Mariner's Mirror*, 1983, pp. 291-299. Federico MAESTRE DE SAN JUAN DE PELEGRIN, et Vicente MONTOJO MONTOJO, « Cartagena y la Guerra de Restauración Portuguesa (1640-1668) », *Revista de Estudios Extremeños*, 2019, Tomo LXXV, N.º II, p. 381-404.

soutiens à savoir Olivares en 1643 et la fin d'Idiaquez principal organisateur de la course du Nord. Le second est que le développement du principe de la liberté des mers et les nécessités commerciales du pays obligeant celui-ci de plus en plus à recourir aux navires de commerce étrangers même ennemis, réduisent les potentiels victimes de cette course hispano-flamande. La cédule royale du 1^{er} novembre 1647 prohibe la capture de navire amis et autres sauf s'ils transportent des biens de contrebande !

La poursuite de la crise économique, l'épidémie de peste de 1647-1652, la signature de la paix de 1648 et de traité commercial en 1651 avec les Pays-Bas, étendu à la Hanse renforcent la crise qui frappent la guerre de course. Dunkerque est tombé aux mains des Français. Un certain désamour pour la guerre de course apparaît. On ne voit pas d'un mauvais œil le fait que le baron de Bateville l'interdise dans la région du Guipuzcoa principale région corsaire au cours des premiers mois 1655. À la cour, les corsaires qui se dirigent vers les Indes sont suspecter d'y aller principalement pour commercer, d'où la décision prise par Philippe IV de prohiber cette action dans cet espace. Pourtant, les corsaires flamands réfugiés à Ostende et en Espagne maintiennent une pression tout comme en Méditerranée les Majorquins.

1655 marque un tournant. Le maintien du conflit avec le Portugal, et accessoirement la France, mais surtout l'entrée en guerre avec l'Angleterre de Cromwell va redonner à la guerre de course une valeur comme facteur militaire et politique. L'Armada espagnole ne comprend plus en 1659 que 22 navires sans argent. Le gouvernement espagnol reprend sa politique de soutien dans la guerre de course vu comme la seule opposition possible aux républicains anglais. L'asile est donné aux royalistes anglais dans les ports espagnols, des patentes sont données à des Irlandais, Flamands, Zélandais et même Danois pour courir sous drapeau espagnols contre les Anglais⁵⁵. Les années 1655-1660 sont une période faste pour la course ibérique de par le nombre d'armement, certains grands armateurs aux activités liées à la pêche à la morue redeviennent de gros armateurs en course comme Antoine Beroiz et Agustin de Diustegui. Les nombreuses pertes anglaises, même si très peu se retrouvent dans les archives espagnoles, ainsi que les récriminations

55 Enrique OTERO LANA, *op.cit.* ; p. 301 et suivants. Des Français prendront des lettres de marque auprès du roi d'Angleterre. Roberto BARAZZUTTI, « Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVII^e siècle », *Revue d'Histoire Maritime*, PUPS, Juin 2011, n°13, pp. 251-285.

diplomatiques néerlandaises sont un autre signe de cette réussite corsaire, qui cependant n'aura aucune incidence sur la fin des guerres.

La décennie 1660 voit l'Espagne en dehors de la brève guerre de Dévolution conduire ses opérations principalement contre le Portugal soutenu par les autres puissances maritimes européennes. La déclaration de Philippe IV du 22 juin 1662 de considérer ce pays comme bloquée et assiégée, provoque l'opposition des autres nations, mais cette décision a pour effet de favoriser la course espagnole. Celle-ci commet certains excès qui entraîne une réaction notamment des Néerlandais qui capturent plusieurs corsaires. C'est au cours de cette même décennie que l'on voit réapparaître une course ibérique américaine destinée à protéger les colonies des déprédations des flibustiers. Ainsi le gouverneur de Cubadon Francisco Davila Orejon délivre 15 licences en course et en peu de temps 20 navires flibustiers de la Tortue et de la Jamaïque seront pris.

Le règne de Charles III est marqué principalement par les affrontements avec la France entre 1673 et 1697. Le gouvernement a recours à la course dans une stratégie défensive et de protection de son territoire métropolitain et colonial. Cette justification se lit dans les patentes qui sont données ainsi que dans l'analyse de l'ordonnance prise pour les Indes en 1674. La course doit palier les déficiences de l'armada real et coopérer avec celle-ci, transportant parfois du matériel de guerre ou allant secourir les places assiégées. C'est ainsi que l'on verra des corsaires Majorquins servir au côté de la flotte espagnole pour une durée limitée en 1675 lors des opérations en Sicile. Cependant, pour les armateurs l'objectif principal est d'attaquer le commerce ennemi, d'en tirer un profit tant économique que social car cette activité est un vecteur pour certains d'ascension sociale. La volonté de la couronne espagnole de contrôler et d'organiser cette course s'est estompée avec la fin de la guerre avec le Portugal, même si pour un bref moment entre 1680 et 1685 on verra fleurir des projets dont celui en 1685 d'envoyer une escadre corsaire contre les pirates d'Amérique. Les dernières guerres contre la France n'ont pas eu pour effet de produire un attrait pour l'armement en course dans la péninsule ibérique, elle est même un chant du cygne tant pour celle péninsulaire que celle majorquine, et dans une moindre mesure pour celle flamande.

Tableau des armements corsaires flamands selon Roland Baetens⁵⁶ :

56 Ces données sont issues de l'article de Roland BAETENS, « The Organization and Effects of Flemish Privateering in the Seventeenth Century ». Précisons que le nombre de corsaires

Période	Nombre des Propriétaires	Nombre lettres de marque délivrées par Bruxelles	Nombre de corsaires selon le récit des captures
1651-1659	246	279	372
1660-1668	92	125	136
1673-1678	197	222	194
1684	8	11	9
1689-1697	116	162	125
1702-1712	0	170	85

Malheureusement, on ne dispose pas de cette information pour la course majeure ou italienne.

La question se pose enfin de l'impact économique et de la rentabilité de la course. Difficile de répondre à cette problématique.

Entre 1621-1697, Enrique Otero Lana relève 658 prises identifiées, auquel s'ajoute 21 navires pris pour avoir résisté et 25 navires pris pendant les trêves avec la France, soit un minimum de 704 navires. En effet, d'autres documents mentionnent des captures plus nombreuses notamment dans les années 1621-1624 et 1633-1640. Ainsi entre 1622-1640, un document nous indique 739 navires capturés alors que nous n'avons mention que pour 254 soit 34%. Pour 1622-1645, c'est respectivement 1386 & 329 prises (23,7%). Ainsi les premiers chiffres se réfèrent aux prises ramenées à St-Sébastien alors que le second correspond aux prises de toutes la péninsule Atlantique; l'auteur estime avec toutes réserves les prises à 2700 navires de 1621-1697 soit 42 par ans⁵⁷.

selon les récits peut dépasser celui du nombre de lettre de marques délivrées par Bruxelles, car l'amirauté d'Ostende pouvait délivrer des commissions temporaires. Par ailleurs signons, que pour les années 1651, 1652, 1653 et 1673 on ne dispose pas du nombre de propriétaires de navires corsaires ni du nombre de lettre de marques délivrées par Bruxelles ; et que pour les années 1661 et 1695 ce sont le nombre de corsaire selon les récits.

57 Enrique OTERO LANA, *op.cit.* ; pp. 222-226 et 232-237

Tableaux des captures selon les nationalités et périodes

	P-B	France	G-B	Portugal	Autres	Total
1621-47	76	121	10	13	127	347
1648-59	14	6	14	0	40	74
1660-68	28	36	19	20	33	136
1673-78	7	9	15	2	1	34
1683-84		15	1		6	18
1689-97		67	1	6	21	87
Total	125	250	60	41	228	704

Ajoutons, que ces chiffres ne comprennent pas les navires pouvant être rançonnés ou qui ont été détruit lors d'un combat ou d'une tempête, sans oublier ceux repris. Le tonnage moyen des prises est d'environ 75 *toneladas* et l'auteur estime que le tonnage total des captures pour la période 1621-1697 s'élève à environ 200 000 tonnes ce qui est faible si on le rapporte au tonnage mondial pour l'époque moderne. Cela s'explique par la capture de nombreux navires de petites tailles. Ainsi la part des navires d'un tonnage inférieur à 50 *toneladas* représente 40% des captures, mais 6% du tonnage alors que ceux d'un tonnage de plus de 200 *toneladas* équivalent 36% des captures, mais 74,5% tonnage.

La rentabilité de la course se ressent de la faiblesse de ces prises. Même si l'on note la prise de quelques navires transocéaniques riches valant de 20 à 60000 ducats, la majorité des prises sont venues avec leurs cargaisons pour 2500 à 5000 ducats, moins après 1673.

Concernant les résultats de la guerre de course flamande, elle a fait l'objet d'un intense débat entre les historiens, comme il est indiqué dans l'article de Robert Stradling⁵⁸.

Alcala-Zamora estime pour 1635-1638 les pertes infligées par la course flamande à 200000 tonnes et en utilisant les estimations faites par Fernand Braudel, il déclare que les corsaires flamands réussirent à piller près du tiers de la totalité des ressources européennes pour ces 4 années. Ce n'est qu'exagération.

58 Robert STRADLING, « Les corsaires dunkerquois et l'Espagne : 1621-1648, un record de pillage et de destruction », *Revue Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, p. 17-34, n°29, novembre 1995.



Fig. 7 Caricature de Jacques Colaert, commandant corsaire flamand ou amiral de Dunkerque. L'amiral se tenant à terre, au loin son navire est coulé lors d'un combat avec Johan Evertsen, le 20 février 1636. Le corsaire est capturé avec 200 hommes et emmené à Middelbourg. L'image est accompagnée d'une feuille de texte. Salomon Savery, 1636. Rijksmuseum, CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication



Baetens en partant d'une autre source et reprenant pour partie Henri Malo donne 40000 tonneaux. Pour Stradling, on a 2 extrêmes d'autant que toutes les sources n'ont pas été utilisés. Alcalá rapporte même " qu'aucune exactitude statistique ne serait possible en matière de prise ". Stradling qui utilise les listes mensuelles ou trimestrielles déposés au greffe de l'amirauté de Dunkerque à Bruxelles, même si elles ne sont pas complètes (sauf pour les années 1633 et 1634) sont fort utiles par comparaison avec d'autres sources. Voici selon lui les prises amenées estimées :

Estimations totales du nombre de prises ennemies amenées dans les ports des Pays-Bas espagnols de 1629 à 1638 et de leur tonnage

Année	Armada		Corsaire		Total	
	Prises	Tonneaux	Prises	Tonneaux	Prises	Tonneaux
1629	55	8.470	152	15.808	207	24.278
1630	27	3.782	196	21.088	223	24.870
1631	38	5.852	161	17.212	199	23.064
1632	26	4.388	252	27204	278	31.592
1633	19	4.210	145	17.196	164	21.406
1634	8	1.114	106	10.042	114	11.156
1635	20	2.100	151	14.834	171	16.934
1636	18	2.604	144	12.972	162	15.576
1637	54	7.804	151	14.238	205	22.042
1638	22	3.962	135	14.568	157	18.530
Total	287	44.286	1.593	165.162	1.880	209.448

Le tonnage de 210000 tonneaux est estimé à partir d'un chiffre de base de 71000 tonneaux enregistré pour 631 prises et ne peut être comparé à aucune évaluation contemporaine des tonnages totaux. À ces estimations, il faut ajouter les naufrages, soit 500 à 1000 navires (30-60000 tonneaux); et Stradling déduit avec toutes les réserves que le nombre de navire victime de la course flamande pendant cette décennie n'excéda pas 3000 bateaux soit 300000 tonneaux. Ici aussi ce chiffre ne tient pas compte des destructions des flottes faites comme celles de harengs d'Enkhuizen en 1625. Roland Baetens indique qu'entre 1626 et 1634 336 navires seront détruits par les corsaires dunkerquois dont 119 par des navires particuliers et le reste par l'armada.

Stradling, écrit dans cet article qu'il est impossible d'apprécier avec un quelconque degré de précision, l'effet de la course dunkerquoise sur les économies ennemies. Mais en dépit du fait qu'elle n'a pas atteint les espoirs plus grands placés en elle, le gouvernement d'Olivares a eu sûrement raison de consacrer des ressources et une énergie considérable à maintenir une présence navale en mer du Nord. Elle a eu pour effet de déconcerter les Hollandais et d'handicaper leurs progrès économiques durant cette guerre. Il écrit " la vigueur de la réaction hollandaise tant populaire que gouvernementale donne l'impression que leur économie était touchée de façon vitale. C'est ce qui ressort à la fois chez Alcala-Zamora et Israël. En contradiction avec cela, il faut établir le fait que le commerce maritime des Provinces-Unies continua à progresser régulièrement

en volume pendant toute la période 1620-1650 et ne régressa qu'ensuite quand paradoxalement la menace des corsaires eût diminué⁵⁹. Roland Baetens donne diverses estimations des résultats financiers de cette course flamande pour la période. Entre 1626 et 1634, la valeur des navires ramenés est estimée à plus de 11,8 millions de florins⁵⁹. Pour la période 1642-1646, ce sont encore 6,6 millions de florins. Entre 1626 et 1648, Baetens estime à 23 millions de florins les pertes des Néerlandais du fait de la course flamande et un peu moins d'un million entre 1649 et 1697. Les captures françaises entre 1635-1697 représenteraient environs 9,6 à 9,86 millions de florins ; suivit au 3ème rang par les pertes anglaises avec un peu plus d'1,5 millions de florins sur 1635-1697.

Ces chiffres peuvent donner l'impression d'un enrichissement, cependant pour Enrique Otero Lana II est difficile de savoir quand la course ibérique péninsulaire devient rentable : d'après quelques papiers il semble que cela est atteint à partir du second ou troisième voyage et que cela nécessite 2-3 petites prises et 1 importante. Les gros coups restent rares et à défaut de pouvoir effectuer une analyse plus fine de l'armement des navires, il ne paraît pas possible en l'état de donner une réelle vision de l'impact financier de cette activité sur les différentes provinces maritimes de la côte Atlantique et de la Mer du Nord de l'Empire Espagnol.

Ce constat est encore plus difficile à établir pour la course ibérique et italienne en Méditerranée. Salvatore Bono écrivit dans son livre paru en France en 1998, page 80 : « L'activité des corsaires privés est le chapitre le moins connu de l'histoire de la guerre corsaire dans la Méditerranée moderne. On sait peu de choses sur les expéditions de ces corsaires européens autorisés par les Etats, mais œuvrant pour leur propre compte contre d'autres Européens, c'est à dire contre les navires marchands de pays ennemis. L'attaque corsaire individuelle pouvait se dérouler en concordance, ou non, avec les assauts de la marine de guerre... Dans l'état actuel des études historiques, nous pouvons seulement rassembler des informations éparées recueillies dans des chroniques, mais les enquêtes disponibles, bien que limitées à quelques secteurs, nous permettent au moins d'entrevoir la complexité et la variété de la guerre de course conduite par des corsaires

59 Ceci peut paraître conséquent, toutefois rappelons que la capture en 1627 par Piet Hein de la flotte espagnole à Matanzas ramènera près de 11,7 millions de florins officiellement.

européens contre les navires européens. »⁶⁰. Goncal Lopez Nadal dans son étude sur la course majorquine de 1652-1698 ne donne que quelques éléments s'agissant des captures selon le pays de la victime et les relations commerciales que cela frappe. Il n'y a pas de pesée globale de ces captures. Cependant, la lecture de l'ouvrage permet de s'apercevoir que cette course majorquine a été un facteur déstabilisateur pour le commerce français mais aussi génois. Or sur ce point, nous disposons d'une évaluation des prises faites dans le domaine maritime de la République de Gênes selon les capteurs entre 1634 et 1698⁶¹.

Nationalité des navires pris	Nationalité des corsaires					Total
	Espagnole	Française	Anglaise	Hollandaise	Autres	
Génoise	124	168	8	1	14	315
Espagnole	-	29	-		-	29
Française	77		-	2	1	80
Anglaise	6	7	-	-	-	13
Hollandaise	10	9	-	-	-	19
Autres et imprécis	9	15	-	-	-	24
Total	226	228	8	3	15	480

Comme le montre le tableau, 95 % des prises réalisées par des corsaires chrétiens sont le fait des Français et espagnols. Les génois, malgré leur neutralité, firent les frais des guerres franco-espagnoles représentant plus de 65 % du total des victimes contre 17 % pour les Français. Il y a aussi un document aux archives de la Chambre de Commerce de Marseille qui porte sur les pertes subies par la ville sur la période 1688-1703⁶² : 54 navires sont pris par des Majorquins, 35 par des Espagnols, 15 par des corsaires de Trapani, 14 par ceux de Finale, 14 par ceux de Naples, 12 par ceux d'Iviza, 6 par un corsaire de Sicile, 4 par un de Barcelone,

60 Pour une tentative de synthèse de cette activité du côté français, Roberto BARAZZUTTI, « La course française en Méditerranée (1630-1713) », *Nuova Antologia Militare*, 1, n°3, giugno 2020, p. 183-202.

61 Claudio COSTANTINI, « Aspetti della politica navale genovese nel Seicento », *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo* ; *Miscellanea storica ligure*, anno II (nuova serie periodica), Università di Genova, Istituto di Storia Moderna e Contemporanea, sous la direction de Vilma BORGHESI et de Manlio CALEGARI ; n° 1, 1970, pp. 207-235.

62 Archives de la Chambre de Commerce de Marseille registre E 97.

3 par un de Sardaigne, 2 par un minorquins, 4 par ceux de Palerme/Messine, 1 par un biscayen et 1 par un de San Sébastien. Toutes ces prises n'ont pas forcément lieu dans la Méditerranée.

N'oublions pas que cette course hispano-italienne avait aussi pour principale cible, les Barbaresques et les navires appartenant aux sujets de l'Empire Ottoman. Il existe sur ce point tout une historiographie riche⁶³. Le corsaire avait alors pour fonction de nettoyer les côtes de la présence des navires adverses, mais il pouvait aussi servir dans un objectif de récupérer les captifs ou d'espionnage. Ainsi le corsaire de Valence Vicente Parés obtient le 10 septembre 1626 une patente en course du vice-roi de Catalogne pour aller courir sur les côtes barbaresques en contrepartie de ce qu'il informe ce dernier de tout mouvement⁶⁴. Plusieurs données indirectes montrent que même si les côtes italiennes et espagnoles ont eu à subir les actions des barbaresques, la course espagnole a pu provoquer des perturbations dans le commerce des ports nord africains⁶⁵.

Conclusion :

L'histoire de la guerre de course de l'empire espagnol dans son ensemble reste méconnue d'une grande partie du public. Les éléments évoqués ci-dessus montrent cependant qu'elle n'est pas un acteur mineur. Cette activité maritime a eu une importance dans la stratégie des Habsbourg au cours des luttes qu'elle a dû mener. Avec l'arrivée des Bourbon sur le trône, cette guerre de course va connaître une nouvelle époque⁶⁶. La guerre de Succession d'Espagne verra les

63 Nous nous contenterons de renvoyer aux travaux de Salvatore BONO dont sa dernière synthèse, *Guerre corsaire nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie* ; Bologna, Il Mulino, 2019.

64 Raül MOSCOSO GONZÁLEZ, « Corsarios en el Mediterráneo occidental. La actividad corsaria del Principado de Cataluña durante la primera mitad del reinado de Felipe IV (1621-1640) », *Drassana*, n°26, 2018, pp. 41-54.

65 Eloy MARTÍN CORRALES, « Aproximacion al Estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVII », *Aldaba: revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, N°9, 1987, p. 25-39 ; Ibid. ; « Les répercussions de la course espagnole sur l'économie maritime marocaine XVIe-XVIIIe siècles », dans le numéro spécial « Course et jihâd maritime », *Revue Maroc Europe Histoire Economie et Société*, 1997-1998, n°11, pp. 227-242.

66 Sur la course italienne durant cette période, Tamara DECIA, « Corsaires dans la péninsule italienne durant la Guerre de Succession d'Espagne (1702-1713) », *Chronique d'Histoire Maritime*, n°91, 2021, p. 65-90 ; ibid. « Gli atti notarili : una fonte per lo studio sulla guer-

corsaires flamands basculer du côté des Habsbourg d'Autriche après la capture d'Ostende, rejoignant ainsi les Catalans et Majorquins qui soutiennent le prétendant au trône Charles III de Habsbourg.

Lors de ce XVIII^e, cette course connaît une évolution importante avec un étonnement du corpus juridique et législatif, ainsi qu'en pratique avec l'apparition de compagnie de commerce engagée dans cette activité et un emploi non négligeable dans le cadre de lutte contre la contrebande, le commerce illégal dans les colonies⁶⁷. Cette stratégie sera évoquée comme *casus belli* dans ce qui deviendra la guerre dite de l'Oreille de Jenkins (1739-1748).

Le titre initial de cet article se terminait par l'expression : « Une histoire impossible ? ». Cependant au fil de nos recherches, nous avons conclu qu'un essai de synthèse méritait mieux et permettrait de faire découvrir cette guerre de course. Bien des pans et des points restent cependant à approfondir afin de permettre des comparaisons avec d'autres pays. Quelques pistes peuvent être évoquées comme

ra di corsa e sulla quotidianità dei marittimi. Il caso del Marchesato del Finale nel XVII e XVIII secolo », *RIME Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea*, n°9/1, décembre 2021, pp. 415-432.

67 Cette course coloniale espagnole a connu ces dernières années un certain essor, même si elle est principalement orientée sur le XVIII^e siècle. Voici une liste non exhaustive de ces travaux en sus de ceux déjà cités. Julio César RODRÍGUEZ TREVIÑO, « La organización jurídica, económica y social del corso español en la isla de Santo Domingo: su uso en el siglo XVIII para perseguir el comercio ilícito », *Ulúa, Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Universidad de Vera Cruz, 2013, n°22, p. 11-44. Rafal REICHERT, « Juan de Cadiz, un pirata del Caribe », *Revista del Cesla*, Centro de Estudios Latinoamericanos Universidad de Varsovia, n°14, 2011, p. 167-176; *Ibid.*, « Piratas, situados y naufragios. Financiamiento militar novohispano para los presidios del Gran Caribe, siglos XVI y XVII », dans *Discursos históricos, literarios y culturales desde el sur de México y Centroamérica*, Rafal REICHERT et alii, Tuxtla Gutierrez, Chiapas, UNICAH, 2017, p. 13-30. Vera MOYA SORDO, « Cautivos del corso español. El trato a los prisioneros durante el siglo XVIII », *Cuadernos de Historia Moderna*, n°44, 2019, p. 129-158 ; *Ibid.*, « Imperios de corsarios y piratas: visiones globales de violencia marítima, comunidades polítmica y expansión de poder », *RUHM Revista Universitaria de Historia Militar* Vol. 10, N° 20, 2021, p. 11-17 et « Los corsarios guardacostas del Golfo-Caribe hispanoamericano a lo largo del siglo XVIII », *RUHM Revista Universitaria de Historia Militar* Vol. 10, N° 20, 2021, p. 125-147. Victoria STAPPELLS JOHNSON, *Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779: un estudio socio-económico*. Lleida, Universitat de Lleida, 1992. César GARCÍA DEL PINO, *El corso en Cuba. Siglo XVII*, Havana, Editorial de Ciencias Sociales, 2001. Rafael LARA MARTINEZ, « Análisis jurídico de los corsarios y tribunales de presas en Norteamérica. *Legal Analysis of Privateer Pirating and Prize Courts in North America* », *DÍKÊ, Revista de investigación en Derecho, Criminología y Consultoría, Jurídica* / Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México, Año 14, n°27, Abril-Septiembre 2020, p. 29-43.



Fig. 8 Amiral Jan Evertsen, gravure d'Abraham Blooteling, (1640-1690), de un tableau par Hendrick Berckman (1629 –1679), Philadelphia Museum of Art

la composition de l'équipage, la nature et le type de navire utilisés par ceux de Majorque ou ceux relevant des territoires italiens⁶⁸. D'autres éléments tout aussi intéressants concernent l'économie de la guerre de course, tels que les résultats financiers de cette activité et de son ruissellement dans l'économie portuaire des espaces impliquées⁶⁹. Bien d'autres aspects observés dans les travaux que nous avons consultés n'ont pu être ici par ailleurs évoqués, mais ce travail de synthèse nécessiterait un ouvrage en lui-même.

La richesse de la documentation administrative espagnole a permis de combler certaines lacunes concernant la flibuste (activité à la croisée de la course et de la piraterie) et d'identifier plusieurs de ces acteurs et leurs parcours. Il n'est pas impossible que dans le cadre du projet européen des Prize Papers, ces sources espagnoles révèlent des informations sur l'activité des corsaires d'autres nations, voir permettront d'améliorer notre connaissance des trafics commerciaux, ainsi que d'autres aspects de l'histoire des populations à l'époque moderne. Un autre vaste chantier s'ouvre pour les chercheurs.

68 Nous n'avons pas connaissance de travaux concernant les corsaires napolitains ou siciliens sur cette période, alors que nous savons que ceux-ci existent comme l'attestent les références que nous avons pu trouver dans nos différentes lectures dans les travaux de Tamara DECIA, Luca LO BASSO ou de Salvatore BONO. Ce dernier dans son livre, *Les Corsaires en Méditerranée*. Editions Paris-Méditerranée, Paris, 1998, signale à la page 70 l'existence d'un document concernant les navires corsaires qui se ravitaillent à Trapani entre 1675 et 1678, soit une vingtaine de navires notamment des tartanes de 60 à 150 hommes ou des brigantins de 18 à 30 hommes.

69 Voir notre article sur le cas en Zélande, « Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720 », art .cit. . Par ailleurs, nous n'avons pu avoir accès aux communications du colloque *Las Cifras del Corso. Un primer balance de las capturas efectuadas en el mutuo enfrentamiento corsario entre la Monarquía hispánica y las potencias magrebíes y el Imperio otomano en la edad moderna* sous la direction de Eloy MARTÍN CORRALES et Andreu SEGUÍ BELTRÁN du 17 et 18 septembre 2018, Universitat Pompeu Fabra de Barcelona.



Fig. 9 Un Snauw navigant avec le vent dans la poupe, gravure Gerrit Groenewegen, Zuiderzeemuseum, Europeana, CC BY SA.

BIBLIOGRAPHIE

- ALVARO, Karen et LOPEZ, Maria Dolores, « Taxation and Privateering in the Medieval Mediterranean: The Conformation of Privateering Regulations and its Application on the Island of Mallorca », *Journal of Maritime Research*, vol. X, n°3, 2013, pp. 13-22.
- AUMONT, Michel, *Les Corsaires de Granville. Une culture du risque maritime (1688-1815)* ; Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013
- DE AZCARRA Y DE BUSTAMANTE, Jose Luis, *El corso marítimo*, Madrid, C.S.I.C, 1950.
- BAETENS, Roland, « The Organization and Effects of Flemish Privateering in the Seventeenth Century »; in *Acta Historiae Neerlandicae*, volume 9, pp. 48-75, La Hague 1976 ; publié en français dans *Revue dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n°17 de décembre 1983, pp. 47-78.

- BARAZZUTTI, Roberto, « Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVIII^e siècle », *Revue d'Histoire Maritime*, PUPS, Juin 2011, n°13, pp. 251-285.
- BARAZZUTTI, Roberto, « Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720 », *Revue d'histoire maritime*, n°17, 2013, pp. 55-78.
- BARAZZUTTI, Roberto, « La course française en Méditerranée (1630-1713) », *Nuova Antologia Militare*, 1, n°3, giugno 2020, p. 183-202.
- BEAUPREZ, Thomas, *De Oostendse kaapvaart tijdens de Negenjarige Oorlog (1688-1697). Een overzicht van de werking, het scheepsbestand, de betrokken personen en de opbrengsten*. Master sous la direction de Michael LIMBERGER, Universiteit Gent, 2008.
- BONO, Salvatore, *Les Corsaires en Méditerranée*. Editions Paris-Méditerranée, Paris, 1998.
- BONO, Salvatore, *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie* ; Bologna, Il Mulino, 2019.
- BROMLEY, John Selwyn, « The Jacobite Privateers in the nine years War », *Corsairs and Navies 1660-1760*, Hambledon Press, London, 1987, pp. 139-165.
- BROMLEY, John Selwyn, « Les équipages des corsaires sous Louis XIV 1688-1713 », *Corsairs and Navies 1660-1760*, Hambledon Press, London, 1987, pp. 167-186.
- BUTI, Gilbert et HRODEJ Philippe, *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, Paris, CNRS Editions, 2013.
- BUTI Gilbert et HRODEJ Philippe, *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours*, Paris, CNRS Editions, 2016.
- CALAFAT, Guillaume, *Une mer jalouée. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée XVII^e siècle)*, Paris, éditions du Seuil, 2019.
- CALIXTO GARRIDO, Daniel, *Las Ordenanzas de Corso y El Marco de Actuación Corsario*, thèse sous la direction de David García HERNÁN, Departamento de Humanidades: Historia, Geografía y Arte Universidad Carlos III Madrid, 2016.
- COSTANTINI, Claudio, « Aspetti della politica navale genovese nel Seicento », *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo* ; Miscellanea storica ligure, anno II (nuova serie periodica), Università di Genova, Istituto di Storia Moderna e Contemporanea, sous la direction de Vilma BORGHESI et de Manlio CALEGARI ; n° 1, 1970, pp. 207-235.
- CRUZ BARNEY , Oscar, *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo xix*. Mexico, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997.
- CRUZ BARNEY, Oscar, *El corso marítimo. Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en el derecho hispano-indiano*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2009.
- CRUZ BARNEY , Oscar, *El corso marítimo*, México, Secretaría de Marina, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2013.
- DECIA, Tamara, *Contra infieles y enemigo de Su Majestad. I finalini e la guerra di*



Fig. 10 Détail de la toile «Christ de l'Humilité et de la Patience» de l'Ermitage de Notre-Dame du Rosaire (Rosario, Tenerife), dans laquelle apparaît le corsaire espagnol Amaro Pargo, pseudonyme d'Amaro Rodríguez Felipe y Tejera Machado (1678-1747)

corsa durante la dominazione spagnola, Studi Storici marittimi, New Digital Press, Palermo, 2018.

DECIA, Tamara, « Corsaires dans la péninsule italienne durant la Guerre de Succession d'Espagne (1702-1713) », *Chronique d'Histoire Maritime*, n°91, 2021, p. 65-90.

DECIA, Tamara, « Gli atti notarili : una fonte per lo studio sulla guerra di corsa e sulla quotidianità dei marittimi. Il caso del Marchesato del Finale nel XVII e XVIII secolo », *RIME Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea*, n°9/1, dicembre 2021, pp. 415-432.

FERRER I MALLOL, Maria Teresa, « Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico o en

- la Baja Edad Media », La Peninsula Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico siglos XIII-XV: [Jornadas celebradas en] Cádiz, 1-4 de abril de 2003 / coord. Por Manuel González Jiménez, 2006, p. 255-322.
- FRANCKE, Johan, *Utilitey voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog 1688-1697*, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, n°12, Middelburg, 2001
- GARCÍA DEL PINO, César, *El corso en Cuba. Siglo XVII*, Havana, Editorial de Ciencias Sociales, 2001.
- HRODEJ, Philippe, « Les étrangers sur les corsaires malouins (1691-1712) : une variable d'ajustement ? Essai de quantification » dans *Les étrangers sur les littoraux européens et méditerranéens. À l'époque moderne (fin XVe-début XIXe siècle)*, sous la direction de François BRIZAY et Thierry SAUZEAU, Presses Universitaires de Rennes, 2021, p. 91-108.
- LARA MARTINEZ, Rafael. « Análisis jurídico de los corsarios y tribunales de presas en Norteamérica. *Legal Analysis of Privateer Pirating and Prize Courts in North America* », *DÍKÊ, Revista de investigación en Derecho, Criminología y Consultoría, Jurídica* / Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México, Año 14, n°27, Abril-Septiembre 2020, p. 29-43.
- LARGUIER, Gilbert, *Le Drap et le Grain en Languedoc. Narbonne et le Narbonnais* ; Presses Universitaires de Perpignan, 1999, p. 521.
- LE GUELLAF, Florence, *Armements en course et Droit des prises maritimes 1792-1856*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999.
- LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997.
- LO BASSO, Luca, « Finale porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento », in Id., *Capitani, Corsari e Armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2011.
- LO BASSO, Luca, « Livorno, gli Inglesi e la guerra corsara nel Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVIII secolo, in Id., *Capitani, Corsari e Armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2011.
- LOPEZ NADAL, Goncal, « The Majorcan privateers and the Catalan Revolt of 1640 », *Mariner's Mirror*, 1983, pp. 291-299 ;
- LOPEZ NADAL, Goncal, *El corsarismo mallorquí a la mediterrània occidental 1652-1698 : un comerç forçat*, 1986, Barcelone.
- LUCENA SALMORAL, Manuel, « Algunas notas sobre el corso español en América durante los siglos XVI a XVIII », *XVIIe Coloquio de Historia Canario-Americana*, 2006, Las Palmas, Cabildo de Gran Canaria, 2008, pp. 1570-1583.
- LUGAT, Caroline, « Les Traités de « Bonnes Correspondances » entre les trois provinces maritimes basques (XVIe-XVIIe siècles) » ; *Revue Historique*, n°623, 2002/3, pp. 611-655.

- MAEKELBERG, Daan, *De kapernetwerken tussen de Vlaamse steden Oostende, Duinkerke en Nieuwpoort tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*, mémoire sous la direction du professeur Michael LIMBERGER et de Wim DE WINTER, Universiteit of Gent, 2019.
- MAFFI, Davide, *En Defensa del Imperio. Los Ejércitos de Felipe IV y la guerra por la hegemonia europea*, Madrid, Actas Editorial, 2014.
- MAFFI, Davide, *Los Últimos Tercios. El Ejército de Carlos II*, Madrid, Desperta Ferro Ediciones, 2020.
- MAGOSSE, Reinoud, *Al die willen te kap'ren varen : de Oostendse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*, Stadsarchief Oostende, *Oostendse historische publicaties n°7*, Oostende, 1999.
- MAESTRE DE SAN JUAN DE PELEGRIN, Federico et MONTOJO MONTOJO, Vicente, « Cartagena y la Guerra de Restauración Portuguesa (1640-1668) », *Revista de Estudios Extremeños*, 2019, Tomo LXXV, N.º II, p. 381-404.
- MARTÍN CORRALES, Eloy, « Aproximacion al Estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVII », *Aldaba: revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, N°9, 1987, p. 25-39.
- MARTÍN CORRALES, Eloy, « Les répercussions de la course espagnole sur l'économie maritime marocaine XVIe-XVIIIe siècles », dans le numéro spécial « Course et jihâd maritime », *Revue Maroc Europe Histoire Economie et Société*, 1997-1998, n°11, pp. 227-242.
- DE MESA GALLEG0, Eduardo, *The Irish in the Spanish Armies in the Seventeenth Century*, Woodbridge: The Boydell Press, 2014
- MOLLAT DU JOURDIN, Michel, « De la piraterie sauvage à la course réglementée », in *Vues sur la Piraterie*, sous la direction de Gerard JAEGER, Paris Tallandier, 1992, pp. 70-94.
- MOSCOSO GONZÁLEZ, Raül, « Corsarios en el Mediterráneo occidental. La actividad corsaria del Principado de Cataluña durante la primera mitad del reinado de Felipe IV (1621-1640) », *Drassana*, n°26, 2018, pp. 41-54
- MOYA SORDO, Vera, « Cautivos del corso español. El trato a los prisioneros durante el siglo XVIII », *Cuadernos de Historia Moderna*, n°44, 2019, p. 129-158.
- MOYA SORDO, Vera, « El corso español. Política estatal y evolución legal durante el siglo XVIII », in *Redes Empresariales y administración estatal : la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII* ; sous la direction de Iván VALDEZ-BUBNOV, Sergio SOLBES FERRI et Pepijn BRANDON, Mexico, UNAM, série Historia General n°39, 2020, pp. 194-197.
- MOYA SORDO, Vera, « Imperios de corsarios y piratas: visiones globales de violencia marítima, comunidades políticas y expansión de poder », *RUHM Revista Universitaria de Historia Militar* Vol. 10, N° 20, 2021, p. 11-17.
- MOYA SORDO, Vera, « Los corsarios guardacostas del Golfo-Caribe hispanoamericano a lo largo del siglo XVIII », *RUHM Revista Universitaria de Historia Militar* Vol. 10, N° 20, 2021, p. 125-147.

- NERZIC, Jean Yves, *La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1702-1713)*, Milon la Chapelle, Éditions G&D, 2010.
- LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, Stéphane de, *La Course et les corsaires du port de Nantes*, édition Laffitte Reprints, Marseille, 1978 réédition du livre de 1896, pp. 43-53.
- OTERO-LANA, Enrique, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias, el curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Editoria Naval, Madrid, 1992.
- OTERO-LANA, Enrique, « El Corso del Flandes Español como factor de Guerra Económica. *Privateering in the Spanish low countries like a factor of Economic War* », *Studia historica Historia moderna*, n°27, 2005, pp. 111-133.
- PAESIE, Ruud, « Op een avontuertje met 't vergat Vlissinge. Het verslag van een Zeeuws kaper tijdens de Derde Engelse oorlog », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, 2010, n°2, pp. 23-42.
- PARFOURU, Paul, « Capture d'un corsaire espagnol près de Perros-Guirec par des habitants de Lannion le 28 août 1648 », *Bulletin de la société d'études historiques et géographiques de Bretagne*, 1898.
- PARKER, Geoffrey, *The Army of Flanders and the Spanish Road 1567-1659*, Cambridge, Cambridge University Press, 1972.
- PÉRET, Jacques, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Gestes Edition, 2012.
- PLANAS, Natividad, « Navegar con Rumbo. Actividad corsaria y sociedades insulares en un Mediterráneo 'Conectado' 'S.XVII' », *Miramegh*, n°21, 2011, pp. 79-101.
- PRÉTOU, Pierre, *L'invention de la piraterie en France au Moyen Âge*, Paris, Presses Universitaires de France, 2021.
- REICHERT, Rafal, « Juan de Cadiz, un pirata del Caribe », *Revista del Cesla*, Centro de Estudios Latinoamericanos Universidad de Varsovia, n°14, 2011, p. 167-176.
- REICHERT, Rafal, « Piratas, situados y naufragios. Financiamiento militar novohispano para los presidios del Gran Caribe, siglos XVI y XVII », dans *Discursos históricos, literarios y culturales desde el sur de México y Centroamérica*, Rafal REICHERT et alii, Tuxtla Gutierrez, Chiapas, UNICAH, 2017, p. 13-30.
- REICHERT, Rafal, « Corsarios españoles en el Golfo de Honduras 1713-1763 », *Estudios de Cultura Maya*, LI, 2018, pp. 153-154.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R, *Corsarios Españoles*, Madrid, Edaf, 2020.
- RODRÍGUEZ TREVIÑO, Julio César, « La organización jurídica, económica y social del corso español en la isla de Santo Domingo: su uso en el siglo XVIII para perseguir el comercio ilícito », *Ulúa, Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Universidad de Vera Cruz, 2013, n°22, p. 11-44.
- SCHNAKENBOURG, Eric, *Entre la guerre et la paix. Neutralités et relations commerciales XVIIe-XVIIIe siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013.

- STAPPELLS JOHNSON, Victoria, *Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779: un estudio socio-económico*. Lleida, Universitat de Lleida, 1992.
- STARKEY, David J, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*. Exeter, University of Exeter Press, 1990.
- STARKEY, David J et VAN EYCK VAN HESLINGA, E.S., *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Exeter, University of Exeter Press, 1997.
- STORRS, Christopher, *La resistencia de la Monarquía Hispánica 1665-1700*, Madrid, Actas Editorial, 2013.
- STRADLING, Robert, *The Armada of Flanders. Spanish maritime policy and European War, 1568-1648* ; Cambridge, Cambridge University Press, 1992.
- STRADLING, Robert, « Les corsaires dunkerquois et l'Espagne : 1621-1648, un record de pillage et de destruction », *Revue Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, p. 17-34, n°29, novembre 1995.
- UNALI, Anna *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media*, Sevilla, Renacimiento, 2007.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván, « Piezas, toneladas, quintaladas y arqueo en el Pacífico hispano. Fundamentos para una interpretación tecnológica de la construcción naval española en Asia entre los siglos XVII y XVIII », in *Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII* sous la coordination de Iván VALDEZ-BUBNOV, Sergio SOLBES FERRI et Pepijn BRANDON ; México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, pp. 345-382.
- VILLIERS, Patrick, *Les Corsaires du Littoral. Dunkerque, Calais et Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2000
- VILLIERS, Patrick, *Pirates, corsaires et flibustiers*, Editions Gisserot, Paris, 2018.
- VAN VLIET, Adri P, *Vissers en kapers. De Zeevisserij in het Maasgebied en de Duinkerker kapers (ca 1580-1648)*, Den Haag, Stichting Hollandse Historische Reeks, 1994.
- VAN VLIET, Adri P, *Vissers in oorlogstijd. De Zeeuwse visserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg, Koninklijke Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2003.
- VAN VLIET, Adri P, « Kaapvaart als een middel voor economische en maritieme oorlogvoering. 1568-1702. De Vlaamse, Zeeuwse en Hollandse optie », in Victor ENTHOVEN, Gerard ACDA en Alexander BRON (red.), '*Een saluut van 26 schoten. Liber Amicorum aangeboden aan Ger Teitler*', Amsterdam, 2005, pp. 295-308.

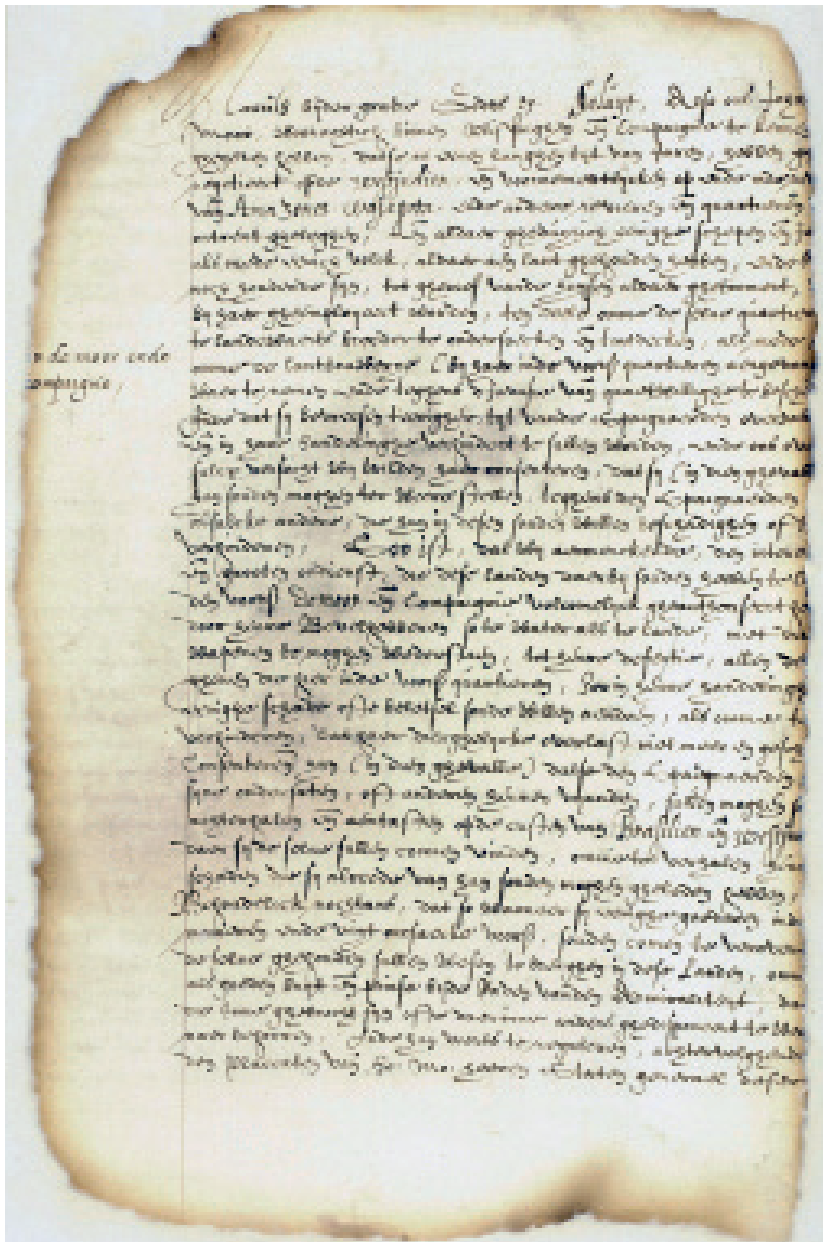


Fig. 11. Copie d'une lettre de marque et de représailles émise par Maurice, prince d'Orange au capitaine Johan de Moor de Vlissingen pour l'Amérique du Sud, 1er juin 1618, page 1. Dutch National Archives, The Hague. Archieven van de Admiraliteitscolleges [nr. toegang 1.01.46] inv.nr 2425. Wikimedia Commons.



Storia Militare Moderna

Articoli / Articles

- Nuove fonti veneziane sulla battaglia di Mohács
di MÁRTON SZOVÁK
- Cultural and Knowledge Exchange between Dubrovnik and Livorno at the Time of Ferdinando I de' Medici,
by MIRELA ALTIC
- Dall'armata a cavallo all'arma di cavalleria. Trasformazione militare e mutamento sociale attraverso la trattatistica italiana della prima età moderna,
di LUCA DOMIZIO
- Vittorioso ad Alessandretta? L'«impresa navale» di Kenelm Digby fra autopromozione, miti nazionali e frammenti di realtà,
di VIVIANA CASTELLI
- Due dispacci cifrati al veleno nella guerra di Candia,
di PAOLO BONA VOGLIA
- Breitenfeld and Montecuccoli. How to learn from a battle,
by MARCO MOSTARDA
- Guerre de course dans l'Empire des Habsbourg d'Espagne (1621-1697). Corsaires flamands, italiens, majorquins, basques et autres. Essai de synthèse,
par ROBERTO BARAZZUTTI
- La mobilitazione dei cittadini di Pavia in occasione dell'assedio del 1655,
di FABIO ROMANONI
- «Con questo candido, et ordinario stile dà soldato». *Il Diario dell'Assedio di Valenza* dell'ingegnere Gaspare Beretta,
di MARCO GIUSEPPE LONGONI
- Informazioni e spie negli stati sabaudi tra Seicento e Settecento: dinamiche, studi e prospettive di ricerca,
di FRANCESCO BIASI
- L'Ordine di Malta nella Seconda guerra di Morea attraverso i diari di viaggio del cavaliere fra' Afranio Petrucci, maggiore dei vascelli (1715-1717),
di MAURO DIFRANCESCO
- La battaglia di Petrovaradino. 1716,
di ADRIANO PAPO e GIZELLA NEMETH
 - «Una nazione assai ardata et azzardosa». Le forze navali inglesi nel bacino alto tirrenico al tempo della guerra di Successione austriaca,
di SAMUELE VIRGA
- Uomini che scrivono e parlano come operano, e come sentono. Eloquenza politica e retorica militare nelle riflessioni di Francesco Algarotti,
di DENISE ARICÒ
- People at arms and soldiers in Lefkada during the Septinsular Republic (1801-07),
by SEVASTI LAZARI
- La difficile mise sur pied des Tirailleurs du Pô,
par BRUNO PAUVERT
- Le gendarmerie dei principati di Lucca e Piombino e di Benevento e Pontecorvo,
di PIERO CROCIANI

Prospettive. • Nelson and the Naval Crisis of 1790s, by JEREMY BLACK

Recensioni / Reviews

- BÉATRICE HEUSER, *War A Genealogy of Western Ideas and Practices*
(by LUCA DOMIZIO)
- JEREMY BLACK (ed.), *Global Military Transformations: Change and Continuity, 1450-1800*
(di COMESTOR)
- MARK FISSEL (Ed.), *The Military Revolution and Revolutions in Military Affairs*
(di FEDERICO MORO)
- ALEXANDER QUERENGÄSSER, *Before the Military Revolution. European Warfare and the Rise of the Early Modern State 1300-1490*
(by MARK CHARLES FISSEL)
 - GIAMPIERO BRUNELLI (cur.), Dimensioni e problemi della ricerca storica, 2/2022. Sezione monografica: *La rivoluzione militare dell'età moderna*
(di MARCO MOSTARDA)
- SVANTE NORRHEM & ERIC THOMSON, *Subsidies, Diplomacy, and State Formation in Europe, 1494-1789. Economies of Allegiance*
(di STEFANO CATTELAN)
- GHEORGIOS THEOTOKIS and Aysel YILDIZ, *A Military History of the Mediterranean Sea*
(by EIRINI VRETTOU)
- ALEXANDRE JOUBELIN, *Par le fer et par le feu. Combattre dans l'Atlantique (XVIe-XVIIe siècles)*
(di STEFANO CATTELAN; par ROBERTO BARAZZUTTI)
- FRANCESCO FRASCA, *Il sorgere delle potenze atlantiche. Mercantilismo e guerra*
(di ANTHONY CISFARINO)
 - ANTONIO VIOLANTE, *Giovanni Caboto. El gran ammirante verso il sogno del Catai*
(di COMESTOR)
- OLIVIER CHALINE, *Apprendre la mer. Au temps de la voile en France XVIIe-XVIIIe*
(par ROBERTO BARAZZUTTI)
 - ALESSANDRO METLICA ed ENRICO ZUCCHI (cur.), *La res publica di Galeazzo Gualdo Priorato (1606-1678)*
(di CHIARA SILVAGNI)
 - MARIA DEL PILAR MESA CORONADO, *Fuerzas Terrestres del Reino de Sicilia 1665-1700*
(by CHRISTOPHER STORRS)
- BRUNO MUGNAI, *Armies of the Italian States 1660-1690*
(di COMESTOR)
 - CARLA BENOCCHI, *L'ultima Lega Santa 1683-1691. Dalla liberazione di Vienna alla Transilvania e alla riconquista cristiana della Morea e dei Dardanelli nel Diario romano di Carlo Cartari*
(di ANTHONY CISFARINO)
- STEFANO SANTAGATA, *I Montecuccoli. I Successioni feudali e patrimoniali*
(di PAOLO CARRARO)
- FABIO FIORENTIN, *Luzzara 1702. La battaglia di Ferragosto*
(di FRANCESCO BIASI)
 - RODOLFO TERRAGNO, *Maitland & San Martín - Cesáreo Jarabo Jordán, El fin del imperio de España en América. El imperio inglés contra el español*
(por ISRAEL VIANA)
- JESÚS CHAPELA REY, *Medallas y órdenes de las guerras napoleónicas y revolucionarias 1792-1815*
(by JONATHAN IACOBO BAR SHUALI)
- PAOLO PALUMBO, *Da Venaria a Saumur. Gli ussari piemontesi e il 26° Cacciatori a cavallo*
(di VIRGILIO ILARI)
- AAVV, *La cartografia italiana in età napoleonica (1796-1815). Mappe atlanti e manuali per il disegno del territorio*
(di SIMONETTA CONTI)
- LUCA GANDINI, *Rivoli e il suo duca. André Masséna*
(di COMESTOR)
- LUCA GANDINI, *Rivoli Storia di un Monumento*
(di COMESTOR)