

*Crossing the shadow-line.*  
**"Passions" maritimes et raisons marchandes des capitaines de Procida en Atlantique (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> s.)**

Christopher DENIS-DELACOUR  
Université Paris 1- Panthéon-Sorbonne

*« ...Que le navire soit un temple ou un « enfer flottant », la cabine du capitaine est sans contredit l'endroit auguste dans tous les vaisseaux ... »<sup>1</sup>.*

Le talent avec lequel Joseph Conrad restitue un part de son expérience au travers de ses récits nous laisse entrevoir des territoires « maritimes » qui restent inégalement connus par l'historien. Il s'agit de la vie à bord, et tout particulièrement du rôle des capitaines et des rapports que ces derniers entretiennent avec leur équipage. Des liens qui, malgré l'organisation sociale stricte d'un navire, ne sont pas exempts des « passions » humaines. Si ces « passions » sont particulièrement exacerbées par cet univers clos et le mystère des navigations, la « raison marchande » accompagne également ces hommes. Le commerce n'est jamais perdu de vue et on compte alors sur la force de caractère et de persuasion du capitaine pour que l'équipage mène à son terme des navigations bien souvent difficiles. Or, parfois le capitaine peut lui aussi franchir « la ligne d'ombre » et s'interroger sur le sens de son capitonat.

Nous proposons ici d'analyser cette dimension des trafics en nous basant sur des ego-documents extraits des archives privées de la famille Moreu-Lubrano. La correspondance des capitaines liés à l'armateur Lubrano di Scampamorte de Marseille entre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup> siècle laisse entrevoir toutes les facettes de la vie à bord dans une perspective sociale, juridique et géographique inédite. Les écrits de ces marins de Procida affrontant le commerce atlantique témoignent en effet des difficultés liées à l'éloignement et de leurs limites face à l'adversité quelle soit commerciale ou climatique, et ce au-delà des aspects contractuels de leur engagement. Entre déchirements intérieurs et contraintes marchandes, l'exemple des capitaines de l'armateur Lubrano permet

---

<sup>1</sup> Conrad, Joseph, *Le miroir de la mer*, Paris, Gallimard, 2008, p. 39.

d'envisager le commerce maritime dans ce qu'il a d'essentiel : une entreprise humaine face aux incertitudes de la mer.

### **Appréhender la figure du capitaine**

Nous l'avons déjà dit, la figure du capitaine est bien souvent mal connue alors qu'il constitue la pierre angulaire de l'entreprise maritime. Or, donner toute sa dimension à un personnage ayant à la fois un rôle économique, social et technique de premier plan apparaît de prime abord mal aisé. Quel trait saillant privilégier dans notre analyse ? Comment articuler et même définir une grille de lecture appréhendant de manière concomitante les domaines du droit commercial, de la sociologie et de l'économie ? On peut naturellement être amené à privilégier l'une des thématiques fortes de l'activité des capitaines : son rôle navigant, sa représentation juridique ou bien encore le contrôle social qu'il doit exercer. Ces choix sont dictés par le type d'analyse mené mais également, et tout simplement, par les sources à notre disposition. Il y a donc souvent une tension autour de l'élaboration de grilles d'analyse et de concepts fédérant les multiples activités des capitaines. C'est évidemment une contrainte inhérente au travail d'historien : la matière archivistique disponible nous invite parfois à restreindre notre ambition. Pourtant, il est possible de concilier ces paramètres, du moins tenter de le faire, à partir de fonds documentaires potentiellement en capacité de répondre aux impensés du rôle du capitaine. Ce dernier point retient toute notre attention et si nous paraphrasons le titre du roman de Joseph Conrad<sup>2</sup>, il s'agit d'une démarche analytique précise. Mais à quoi peut nous servir cette notion de « ligne d'ombre » ?

Si Joseph Conrad l'évoque comme un passage, celui d'un jeune officier de la marine marchande entrant dans une maturité d'homme façonnée par les épreuves maritimes auxquelles il doit faire face, il s'agit également d'une notion ayant trait aux sentiments contradictoires qui peuvent habiter un capitaine d'embarcation : face à la solitude de sa fonction, aux « situations-limites » qui découlent des navigations, qu'elles aient pour origine la gestion des affrètements ou celle du déchaînement des forces de la nature. Autant d'éléments pouvant amener le capitaine à un point de rupture avec son équipage et à l'abandon de son poste. Ce cadre analytique est selon nous essentiel. Mais le roman de Conrad reste un écrit entre fiction et vécu personnel. Comment alors atteindre les capitaines dans leur dimension humaine, et à partir de là établir les facteurs à même de déstabiliser l'organisation économique et sociale de l'entreprise maritime ?

---

<sup>2</sup> Conrad, Joseph, *The Shadow-Line: a Confession*, Cambridge, Cambridge University Press, 2013.

Pour analyser l'envers des navigations, il sera d'abord question du type de source qu'il est possible de mettre en jeu, puis de présenter l'étude d'un fonds et ses données exploitables et enfin les pistes envisagées pour appréhender un objet de recherche à la frontière de différents champs des sciences humaines et sociales.

Il est possible d'envisager une telle étude à partir de ce qu'il est convenu d'appeler les « égo-documents ». Il s'agit des autobiographies, des journaux, des livres de raison, des mémoires et des correspondances. Ils permettent d'enrichir l'analyse méthodique des informations sur la vie matérielle, les rencontres, les transactions ou les échanges, et les observations en apparence triviales ou fragmentaires nichées dans ces textes, complètent la connaissance des stratégies mises en œuvre par les individus et les groupes. En d'autres termes, ces documents sont des supports à l'étude dans l'espace et dans le temps des liens tissés entre les personnes, les idées et les objets<sup>3</sup>.

Concernant la figure du capitaine ces documents sont rares et souvent difficiles à exploiter ; délicat également d'en dresser une typologie. Ainsi, les journaux de bord sont souvent d'une grande « sécheresse » au niveau qualitatif : ils sont souvent rédigés de manière impersonnelle et les données présentes, si elles sont précieuses, laissent dans l'ombre une grande part du déroulement des navigations. Certes, des documents autobiographiques existent mais ils ne peuvent pas non plus être considérés comme totalement neutres. Quel capitaine serait enclin à avouer ses faiblesses, ses doutes et les déboires de sa navigation<sup>4</sup> ? Si Joseph Conrad « confesse », c'est le sous-titre de son roman, les problèmes d'autorité ou le mal-être du capitaneat, leurs véritables raisons sont souvent méconnues, cachées voire taboues.

À ce titre, les archives privées de la famille Moreu-Lubrano semblent en capacité de répondre à ces interrogations<sup>5</sup>. Il y a d'abord une histoire, celle d'une famille qui a quitté Procida pour Marseille au XIX<sup>e</sup> siècle, plus exactement en 1854, et sur l'initiative de Michele Arcangelo Lubrano di Scampamorte, alors âgé de 37 ans et père de 4 enfants. Loin d'exercer originellement le métier de marin, Michele Arcangelo Lubrano semble avoir été cordonnier à Procida. Fuyant la misère, il a embarqué sur des navires, comme le fit son père qui a également beaucoup navigué. Par ailleurs, il semble qu'une branche parallèle des Lubrano di Scampamorte avait déjà investi le secteur de l'armement à la même époque. On en

---

<sup>3</sup> Concernant ce type de source : Beaufort, Pierre-Yves et Taurisson, Dominique dir., *Les Ego-documents à l'heure de l'électronique. Nouvelles approches des espaces et réseaux relationnels*, Montpellier, Publications de Montpellier III, 2003.

<sup>4</sup> La sociologie nous aide à mieux appréhender les tensions qui habitent tout individu et les différentes formes d'équilibre qui en résultent (Lahire, Bernard, *L'homme pluriel : les ressorts de l'action*, Paris, Pluriel, 2011).

<sup>5</sup> Je remercie tout particulièrement la famille Moreu-Lubrano pour son accueil et la confiance qu'ils m'ont témoignée en me laissant consulter des documents personnels inestimables.

retrouve la trace dans les archives napolitaines<sup>6</sup>. En outre des Lubrano de Scampamorte sont présents depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle dans l'entreprise maritime, notamment dans le chargement de bois sur les côtes romaines<sup>7</sup>. Si les liens entre ces différentes branches de la famille restent à confirmer, Procida et la mer, c'est une histoire ancienne<sup>8</sup>.



Carte 1. La baie de Naples (1865)

Source : Bibliothèque nationale de France (Bnf)<sup>9</sup>, département Cartes et plans, GE D-9682 :

*Italie méridionale*, par A. Petermann ; dressé par G. Habenicht (1865)

Durant tout le XVIII<sup>e</sup> siècle les capitaines et marins de Procida sont impliqués dans les trafics méditerranéens et n'hésitent pas, dès le XIX<sup>e</sup> siècle, à fréquenter l'océan Atlantique. La tradition maritime de l'île, largement contrainte par la pauvreté du terroir, incite le royaume de Naples, qui entend développer son

<sup>6</sup> Entre autres, le capitaine Antonio Lubrano di Scampamorte fait escale à Zante en provenance de Bagnara chargé de céréales pour Messine sur le Brick Scooner *l'Unione dei santi e la pietà* en juin 1849 (Archivio di Stato di Napoli, affari esteri, busta 5269: Corrispondanza tenuta dai consoli del Levante (Corfu et Zante) al ministero degli affari esteri (1848-1853)).

<sup>7</sup> C'est le cas du capitaine Pasquale Lubrano di Scampamorte venu dans les années 1780 charger du bois sur les plages du nord de l'État pontifical (Archivio di Stato di Napoli, Processi antichi-Tribunale dell'Ammiragliato e consolato (1783-1808), busta 51 (diverse): Nota delle barche che sono andate a legna e carbone).

<sup>8</sup> Concernant les marins de Procida : Zazzera, Sergio, *Procida marinara*, Naples, Edizioni napolitane de Il Sebeto, 1997; Di Taranto, Giuseppe, *Procida nei secoli XVII e XIX, economia e popolazione*, Genève, Librairie Droz, 1985.

<sup>9</sup> Les extraits des cartes et des plans provenant de la Bibliothèque nationale de France ont été importées à partir du site de numérisation de l'institution *gallica* ([gallica.bnf.fr](http://gallica.bnf.fr)).

commerce maritime, à implanter en 1807 une école de navigation à Procida<sup>10</sup>. Concernant l'émigration de Michele Arcangelo, s'il reste assurément une part d'ombre sur ses motivations, ce contexte économique a certainement participé à ce choix<sup>11</sup>. En revanche, ce qui est certain, c'est qu'il décide de louer deux grands hangars dans la rue de la Guirlande à Marseille, près de l'hôtel de ville, pour ouvrir un espace de restauration<sup>12</sup>. La communauté napolitaine se retrouvait en ce lieu qui fit la fortune de Michele Arcangelo. À partir du capital amassé, il se lança par la suite dans l'armement naval et s'établit rue du chantier, à Marseille, sur le quai de Rive neuve, près de la place aux huiles.



Carte 2. Marseille en 1891 : rue de la Guirlande et rue du chantier

Source : Bibliothèque nationale de France (Bnf), GED-1361

Marseille, plan de la ville et des environs de M. Fouque et A. Matheron (1891)

Les liens de l'armateur Lubrano avec l'île de Procida restent cependant étroits. Pratiquement tous ses capitaines et les équipages de ses navires seront recrutés à Procida et dans les communautés voisines (Ischia, Sorrento...). De plus, la plupart des embarcations sont immatriculées à Naples ou à Castellamare di Stabia et battent donc pavillon italien. Cette implantation « partielle » n'est pas nouvelle

<sup>10</sup> Sirago, Maria, *Le città e il mare : economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, Naples, Edizioni scientifiche italiane, 2004, p. 13-14.

<sup>11</sup> Corti, Paola et Sanfilippo, Matteo dir., *Migrazioni*, Turin, G. Einaudi, 2009.

<sup>12</sup> L'épopée de Michele Arcangelo nous est connue grâce au travail de compilation des documents familiaux effectué par Roseline Moreu-Lubrano di Scampamorte et son père.

sur le port de Marseille. Nous pouvons faire le parallèle avec les travaux d'Éliane Richard et de Roland Caty concernant la réussite d'Antoine Vidal, catalan émigré à Marseille et prenant lui aussi part au négoce maritime puis à l'activité bancaire entre 1806 et 1868<sup>13</sup>. Toutefois l'activité des Lubrano est moins diversifiée.

La famille Lubrano acquiert entre 1874 et 1903 près de seize navires à voile pour naviguer en Méditerranée, dans l'océan Atlantique, mais également dans l'océan Indien. Regroupée dans des classeurs et par embarcation, la documentation relative à l'entreprise des Lubrano se compose de documents nautiques et « économiques » en liaison avec les armements, les frets, les nolisements et diverses dépenses et bénéfices. Elle comprend surtout la correspondance entre l'armateur et ses capitaines qui, loin d'être impersonnelle, révèle l'envers du rôle du capitaine et l'univers clos des longues navigations. De ces précieuses sources c'est d'abord le rôle commercial du capitaine qui émerge et retient notre attention.

### **Le capitaine, pivot commercial de l'entreprise maritime**

Le rôle marchand du capitaine ne constitue pas une surprise. Il existe une grande continuité entre la période moderne et l'époque contemporaine quant au rôle prépondérant que joue ce dernier dans le domaine commercial<sup>14</sup>. L'armateur Lubrano, s'il se démène pour trouver des contrats d'affrètement, s'appuie bien souvent et presque totalement sur ses capitaines pour les déchargements, les problèmes qu'ils occasionnent et les économies ou bénéfices éventuels qu'ils doivent être capables de réaliser. Si c'est au capitaine qu'il revient de gérer la caisse de bord, le passage entre pratique contractuelle et portuaire est souvent difficile comme en témoigne la correspondance du capitaine Salvatore Albano.

Celui-ci commande le *Saint Joseph*, ancien voilier norvégien construit à Amsterdam, en 1888, portant 1017,52 tonnes brut pour près de 60 mètres de long<sup>15</sup> et immatriculé à Naples à la suite de son achat par l'armateur Lubrano. Après plusieurs longues navigations, dont 104 jours de mer entre Marseille et Cap Town en 1904, le capitaine se plaint, à son arrivée au port d'Iquique au Chili, le

---

<sup>13</sup> Richard, Éliane et Caty, Roland, « La réussite d'un catalan émigré à Marseille », *Rives méditerranéennes*, 45, 2013, p. 9-17.

<sup>14</sup> Parmi les nombreux exemples méditerranéens : Denis-Delacour, Christopher, « I Gaetani di Ripa Grande-Tra le città e lo Stato, essere sudditi pontifici sul mare nel Settecento », *Quaderni Storici*, 138, 2011, p. 729-764 et Lo Basso, Luca, « Il Sud dei Genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento », dans Biagio, Salvemini dir, *Lo spazio tirrenico nella grande trasformazione. Mercè, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Bari, Edipuglia, 2010, p. 239-262.

<sup>15</sup> 1 tonneau = 2,8 m<sup>3</sup> depuis 1872.

23 avril 1905, du contrat de l'armateur<sup>16</sup>. En effet, une clause l'oblige à débarquer au minimum 80 tonnes de charbon par jour, ce qui est impossible avec la quinzaine personnes qui composent l'équipage du *Saint-Joseph*. Dans sa lettre il prend l'exemple du navire génois le *Marie Thérèse*, à Iquique avec le même type de chargement, et dont l'équipage, fort de 22 personnes, débarque avec beaucoup de peine, pareille quantité. Au reste, le capitaine Albano prévient l'armateur qu'il a omis de préciser qu'une certaine quantité de charbon devait rester à bord. Le réceptionnaire du charbon est donc en droit de faire débarquer l'ensemble de la cargaison, ce qui serait dommageable pour la sécurité du navire qui se retrouverait sans lest. Ces craintes étaient justifiées car Albano dut consigner les 1540 tonnes prévues et informer par télégramme de la situation en demandant la marche à suivre, d'autant qu'une grève des barques d'allèges complique la situation. D'autres exemples puisés dans la correspondance des différents capitaines employés par l'armateur révéleraient la confiance que ce dernier doit placer en ses « hommes de pont » sur le plan commercial et la nécessité d'un dialogue soutenu malgré la distance.

Outre ces problèmes récurrents de gestion des déchargements et des engagements passés, le capitaine doit également porter ses efforts sur la recherche de nouveaux contrats d'affrètement dans les ports où il se rend. Il participe donc directement aux côtés de son armateur à assurer la rentabilité des navigations. Ainsi, le 31 mars 1896 le capitaine Domenico Romeo informe par télégramme de son arrivée à Point-à-Pitre mais également, non sans soulagement, qu'il a trouvé un fret de retour<sup>17</sup>. Il commande alors un trois-mâts barque de 525 tonneaux construit en 1878 à Lussinpiccolo (Mali Losinj en Croatie) et donc anciennement autrichien. Il s'agit de *La Pietà* acheté en 1890 et dans un premier temps confié à un capitaine nommé Assante. La correspondance de Romeo indique qu'il cherche également à vendre son chargement au plus offrant, quitte à faire des enchères ou à négocier en propre avec les marchands locaux. Les réponses de Giuseppe Lubrano, fils de Michele Arcangelo qui décèdera la même année, sont riches d'enseignement. Après les félicitations d'usage pour le contrat il lui demande, dans une lettre datée du 4 avril 1896, s'il peut intervenir auprès du courtier local pour obtenir un fret de retour pour un autre de ses navires, à savoir le *San Michele*, sur le point d'arriver, en essayant de fixer le nolis aux mêmes conditions. Pour obtenir une remise sur le courtage, les Lubrano s'appuient clairement sur le « savoir-faire » du capitaine Romeo, autrement dit sur ses capacités à négocier dans un milieu qu'il connaît et maîtrise.

L'armateur, globalement satisfait de son capitaine, lui en demande donc plus. Au vrai, toute la correspondance concernant le volet économique des navigations

---

<sup>16</sup> Archives privées Moreu-Lubrano (par la suite AML), dossier *Saint-Joseph* (1903-1910).

<sup>17</sup> AML, dossier *La Pietà* (1890-1912).

témoigne des attentes énormes qui pèsent sur les épaules des capitaines. Dans le cadre d'une entreprise économique, ces réponses, finalement normales car il s'agit d'assurer la rentabilité de l'outillage nautique, sont parfois interprétées par les capitaines comme un manque de reconnaissance et par là sources de tension entre les acteurs. Les capitaines invoquent à ces occasions les autres paramètres à prendre en compte, au-delà des aspects marchands, et qui ont une influence cruciale sur leur rôle commercial. Ainsi, alors qu'il est à la Barbade, le capitaine Florentino, commandant le *San Michele* cité précédemment (trois-mâts barque construit à Aberdeen, anciennement *Adam Siedgewick*, et jaugeant 459 tonneaux), reçoit en décembre 1901 une lettre pleine de reproches de son armateur lui faisant remarquer assez sévèrement le montant exagéré de ses dépenses<sup>18</sup>. Le capitaine Florentino répond que celles-ci ont été surtout occasionnées par ses hommes d'équipage, ayant dû en enrôler de nouveaux à la suite du débarquement de quatre de ses marins. Il évoque d'ailleurs en termes peu élogieux ces derniers, indiquant qu'il devait constamment être aux aguets et « dormir avec le revolver sous l'oreiller ». Les tâches de bord tout comme les ordres étaient mal exécutés et la navigation entre Rio et la Barbade fut épuisante.

Quel crédit accorder aux propos de Florentino ? Ce discours, récurrent lui aussi, est important car il permet de lier le rôle marchand du capitaine à son rôle de commandant de navire. Il s'agit d'une gestion humaine qui va au-delà de la simple intermédiation économique qui, nous l'avons vu, est elle-même déjà âpre et difficile. Le capitaine doit être plus qu'un simple transporteur ou qu'un agent commercial : il doit assurer une gouvernance maritime en prenant en compte ces deux fonctions. C'est cet aspect particulier qui peut constituer une clé de lecture du rôle et des limites du capitaine. À ce titre, les archives de la famille Moreu-Lubrano mettent en lumière les aspects humains que doivent prendre en considération ce dernier.

### **Être un capitaine : surveiller et punir<sup>19</sup>**

Disons-le d'emblée : pratiquement aucune des traversées ne s'est déroulée sans ennui avec l'équipage. En général, celui-ci est recruté par un agent à Procida qui peut étendre ses recherches à toute la baie de Naples. Le capitaine participe

---

<sup>18</sup> AML, dossier *San Michele* (1883-1906).

<sup>19</sup> La référence aux travaux de Michel Foucault est loin d'être anodine. L'embarcation et les navigations peuvent s'apparenter à une « institution totale ». L'anthropologie et la sociologie peuvent donc offrir quelques pistes interprétatives sur le rôle du capitaine qui officie dans une forme d'institution totalitaire, eu égard l'absence d'une catégorie de sexes dans une société d'individu, l'équipage, dans laquelle chacun se reconnaît et dont les aspects identitaires sont renforcés et obéissant à des règles strictes (Foucault, Michel, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975)



parfois à ces opérations. C'est le cas du capitaine Salvatore Fevola, commandant la goélette *Vierge de la Garde* de 188 tonneaux, anciennement *Robert Peel* avant son achat en 1874<sup>20</sup>. Au mois de novembre 1876, le capitaine Fevola est en effet à Ischia puis à Procida où il signe la convention d'enrôlement qui lui fournit un nouvel équipage. Cette convention fixe les droits des engagés, mais les soumet également à plusieurs obligations précises réglant le salaire et les navigations. Il s'agit par exemple de partir d'Ischia où se trouve alors le navire et de suivre les ordres de navigation du commandant au cours des divers voyages qu'il entreprendra le long des côtes de la Méditerranée, de la mer Noire, de la mer d'Azov et de « l'océan Nord ». Concernant la solde des équipages, celle-ci est de 80 liras pour le second ; 72, 25 pour chaque marin et pour les mousses 68 liras et parfois moins. Le mousse (*mozzo*) Lubrano Tommaso aura par exemple seulement droit à la gratuité de la nourriture, tandis que pour le reste de l'équipage elle reste à leur charge, moins l'eau. Les soldes sont réglées à la fin de l'engagement mais le capitaine accorde au départ une avance à ses marins pour les provisions et peut en octroyer en cours de voyage ; aussi il tient une comptabilité précise pour que le paiement final se fasse en fonction des dépenses et avances de chacun. Dans cette convention, il est précisé que le capitaine assure la gouvernance de ses hommes pour dix mois, pouvant en licencier quand il le souhaite tout en étant tenu de les rapatrier jusqu'à Procida. Il est surtout spécifié que l'équipage a obligation de travailler en tout temps et tout lieu si nécessaire. Comment se traduisent ces conventions dans la réalité des navigations ? Si elles donnent un large pouvoir au « chef » d'embarcation, ce dernier n'en reste pas un moins un individu ayant une autorité qui dépend de sa personnalité et de sa capacité à faire face aux événements. La gouvernance maritime est également liée à l'équipage dont la motivation peut être fluctuante face aux difficultés et à la dureté des navigations, voire des aspirations personnelles. La correspondance des capitaines témoigne d'un jugement particulièrement sévère et unanime à propos de leurs équipages. Avant de quitter Cardiff pour l'Atlantique en octobre 1896, le capitaine Salvatore Albano évoque l'état de ses hommes sans s'appesantir sur leur sort<sup>21</sup>. Il déclare avoir trois hommes malades, ayant les « poumons pourris », et surtout qu'il est difficile de naviguer avec « cette maudite race de chien ». Les traversées sont éprouvantes, avec des maladies aussi nombreuses que leurs simulations et de très fréquentes désertions. Au mois de juillet 1897, le capitaine Domenico Romeo, qui part Marseille pour Rio avec *La Pietà*, met 14 jours pour atteindre Gibraltar à cause de vents défavorables<sup>22</sup>. Mais surtout le voyage est à peine commencé qu'il

---

<sup>20</sup> ALM, dossier *1<sup>er</sup> Vierge de la Garde* (1874-1881).

<sup>21</sup> ALM, dossier *Leonara* (1891-1910). Le *Leonara* est un voilier construit à Belfast en 1869 de 1367 tonneaux et naviguant anciennement sous pavillon anglais avant son achat par l'armateur Lubrano en 1891.

<sup>22</sup> AML, dossier *La Pietà* (1890-1912).

a déjà un homme malade, donc indisponible, et un autre, originaire d'Ischia, qui a menti sur son expérience maritime et qui s'avère être inutile à bord. Un matelot qui a perdu un œil au cours de la traversée est envoyé à l'hôpital à Rio, le 6 octobre, après 72 jours de mer. L'équipage arrive usé mais le capitaine ne les plaint pas. Il regrette d'avoir recruté de piètres marins, des *schifosi* (affreux, dégoûtants) paysans de l'île de Procida, et évoque sa solitude dans la gouvernance de l'embarcation. Aussi demande-t-il à l'armateur qu'on lui transfère un timonier du navire *Vierge de la Garde* afin qu'il puisse avoir au moins quatre hommes de barre à bord.

Pour les capitaines, les malades sont également sources de frais supplémentaires à cause des séjours hospitaliers qui grèvent leur comptabilité. Le 9 juin 1905 le nouveau capitaine du *Leonora*, Annibale Mancino, quitte Galveston (Texas) pour Malaga qu'il rejoint le 28 août avec trois hommes atteints de scorbut et un quatrième d'une maladie de peau<sup>23</sup>. Mais ce qui ennuie surtout Mancino dans sa correspondance avec l'armateur, c'est que ces problèmes de santé ont « plombé » son compte de caisse en fin de campagne.

De même, en septembre 1895, arrivant à Philadelphie le capitaine Romeo signale à son armateur que son maître d'équipage a fait une grave chute, et que l'hôpital se paie un dollar par jour ; si le marin vient à mourir pendant la période à quai, il fera le maximum d'économie pour l'enterrement, mais un départ avant son décès l'obligerait à déposer l'argent nécessaire au paiement des journées d'hospitalisation<sup>24</sup>. C'est ce qui arrive et le capitaine, étant obligé de quitter Philadelphie, doit payer au consulat italien huit semaines d'avance en frais de traitement tandis que l'équipage est complété par un cousin du capitaine Romeo qui se trouvait à Philadelphie.

L'empathie est un sentiment qui trouve difficilement sa place dans l'univers des acteurs maritimes. Loin d'être éludées par les équipages, la maladie et la mort sont le lot de navigations qui éloignent les individus de leurs foyers et de leurs intimes. L'interprétation du fait maritime oublie parfois la dureté de la vie à bord<sup>25</sup>. Partir et prendre la mer ne vont pas de soi comme en témoignent certains recrutements<sup>26</sup>. C'est le cas pour le capitaine Annibale Mancino qui se rend dans le sud de l'Italie au mois d'avril 1906 pour le recrutement de son équipage<sup>27</sup>. Le

---

<sup>23</sup> AML, dossier *Leonara* (1891-1910).

<sup>24</sup> AML, dossier *La Pietà* (1890-1912).

<sup>25</sup> Sur les conditions de vie à bord et la « vocation » maritime voir : Buti, Gilbert et Cabantous, Alain, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, PUR, 2016.

<sup>26</sup> Par exemple la conception « religieuse » et politique de la mer et des rivages, dans l'ensemble assez négative, a fait peu à peu place à une vision progressiste, thérapeutique et historique. Il s'agit selon nous de constructions culturelles qui bien souvent éludent la réalité pratique de l'univers maritime (Corbin, Alain, *Le territoire du vide : L'Occident et le désir du rivage*, Paris, Aubier, 1988)

<sup>27</sup> AML, dossier *Leonara* (1891-1910).

navire est alors affrété pour le Brésil (Rio) mais personne ne veut partir pour cette destination car le pays est jugé malsain. Une précédente campagne brésilienne avait décimé les équipages à cause de la fièvre jaune. Le capitaine Mancino a beau se rendre à Procida, Ischia et Torre del Greco, il essuie les mêmes refus. Notons que les habitants de Procida, patrie de son armateur et de ses héritiers, ne veulent rien entendre et que le capitaine évoque les locaux comme des gens dont il convient de se méfier. Il peut finalement compléter son rôle d'équipage, mais les difficultés ont été grandes pour trouver des hommes, même du côté des Pouilles et de la Sicile.

Une fois réglés ces problèmes de recrutement, le navire quitte Marseille seulement le 14 juillet chargé de 1990 tonnes de tuiles et de carreaux. Très vite après le départ, le 31 juillet, le capitaine écrit à son armateur que l'équipage refuse de continuer car l'embarcation a une voie d'eau. Il semble qu'il ait pu raisonner ses hommes car le *Leonara* rejoint Rio après 103 jours de navigation. En revanche, dès le mois de novembre 1906, il signale des rixes entre marins à bord, puis la désertion de huit d'entre eux, avec des dépenses énormes à quai. Le capitaine fait appel au consul italien sur place pour arrêter les déserteurs, mais un seul est effectivement repris et les autres disparaissent. Les rapports entre le capitaine et son armateur se détériorent à la suite de ces événements et Mancino, qui se dit malade, insiste pour se faire remplacer.

Il est difficile de dire dans quelle mesure la sévérité des jugements des capitaines est justifiée. Comme en témoigne le dernier exemple, le rythme soutenu des navigations et certaines escales effectuées dans des espaces « malsains » provoquent de vives tensions que le capitaine doit gérer au mieux. La durée des navigations est-elle un facteur déterminant de ces tensions ? En creux se pose la question de la durabilité de l'entreprise maritime des derniers grands voiliers. Les navigations sont rythmées par une vie à bord bien réglée et si l'usure matérielle et humaine est certaine, peut-elle remettre en question toute l'organisation socioéconomique de l'entreprise ? Ainsi, entre octobre 1880 et avril 1882 le capitaine Gerolamo Assante effectue près de 18 mois de navigation, avec son lot de péripéties, entre Marseille, Buenos-Aires, Le Havre, Cardiff, Santos et la Nouvelle-Orléans<sup>28</sup>. L'Atlantique est sillonné cinq fois et malgré des frictions au sein de l'équipage Assante parvient à réaliser tous ses affrètements. Si l'on considère l'ensemble de la correspondance des capitaines, ce n'est pas la longue durée des navigations qui rendent compte des tensions dans les équipages. Quelques épisodes sont certes à la limite de la rupture mais les capitaines savent en général prendre les mesures qui s'imposent pour l'éviter. En octobre 1894, le capitaine Domenico Romeo fait face à une mutinerie lors de son escale à Santos

---

<sup>28</sup> AML, dossier *Giulio e Clemenza* (1879-1901). L'embarcation est un brigantin construit en 1860 à Sunderland et d'une portée de 357 tonneaux.

car l'équipage qui s'estime mal payé veut quitter le bâtiment<sup>29</sup>. Selon Romeo cette rébellion aurait été compréhensible après treize ou quatorze mois de voyage, mais non après le récent départ, ce qui l'oblige à sévir. En d'autres termes, le capitaine accepte l'épuisement de son équipage et les protestations si elles sont justifiées par de longues navigations. Finalement le chef de la sédition et un autre membre de l'équipage sont envoyés en prison, un matelot est débarqué tandis que deux autres désertent. Les hommes sont remplacés sur place avec notamment un marin anglais. Le renouvellement des équipages et la gouvernance maritime font partie du quotidien des navigations et ne déstabilisent pas fondamentalement la fonction économique du capitaine. Les marins, lorsqu'ils vont jusqu'au bout d'une campagne, sont payés et disparaissent souvent, tout comme les tensions « maritimes » qui ne s'inscrivent pas dans la durée. Ce sont les dures conditions de travail à bord, le poids des fatigues et les effets du confinement qui expliquent les tensions. Mais lors de phénomènes précis, celles-ci se prolongent et mènent à la rupture. Or, ce dont témoignent les papiers de l'entreprise d'armement de la famille Lubrano di Scampamorte, c'est que cette rupture n'est ni provoquée par l'équipage, ni par l'intermédiation marchande. Elle se situe au niveau de la définition de la responsabilité du capitaine en tant que maître de son navire dans les procédures juridiques.

La possibilité d'appréhender de manière concomitante et sur une longue période les divers aspects des campagnes des capitaines permet de mieux comprendre les conflits juridiques, leurs enjeux et leurs motivations.

### **Le capitaine face aux aléas maritimes, un homme comme les autres ?**

Le 9 octobre 1904 le capitaine Nicola Muro quitte Fort-de-France pour Nantes. Après être resté près de cinq mois à quai il doit faire face à une fortune de mer au cours de sa navigation<sup>30</sup>. Le 22 novembre une tempête provoque d'importants dommages sur son navire qui réussit tout de même, le 24 novembre, à rejoindre le port de Fayal aux Açores. Débute alors un intense dialogue à distance entre le capitaine et son armateur notamment au sujet de l'estimation des réparations à effectuer. Rapidement les difficultés s'amoncellent. L'armateur proteste des coûts énormes que lui communique son capitaine tandis que les assureurs conditionnent le début de la procédure de règlement de l'avarie à l'acheminement des marchandises à Nantes. Cette procédure qui permet le règlement des sommes dues à chacun est essentielle<sup>31</sup>. C'est seulement le 2 mars 1905, soit plus de trois mois

---

<sup>29</sup> AML, dossier *La Pietà* (1890-1912).

<sup>30</sup> *idem*

<sup>31</sup> Il s'agissait du calcul de la contribution commune à l'avarie. Il était fait en fonction du capital de

plus tard, que Nicola Muro peut quitter Fayal pour Nantes. Toutefois, il affronte à nouveau une mauvaise mer qui cause une autre voie d'eau : face aux vents contraires et aux périls le capitaine décide de relâcher à Falmouth le 18 mars 1905 et c'est le 8 avril seulement qu'il peut rejoindre Saint-Nazaire puis Nantes. Nicola Muro y est attendu de pieds fermes par le représentant de l'armateur spécialement dépêché à Nantes pour régler l'affaire.

Dès l'accostage s'engage la procédure. On dresse la liste exacte des dépenses faites à Fayal pour les présenter au liquidateur, mais le rapport de mer du capitaine est loin d'épargner l'armateur de la responsabilité d'une grande partie des avaries. On conteste également la note d'expédition de Fayal, jugée trop élevée, et on met en doute la probité de Nicola Muro. Depuis la fortune de mer les rapports entre le capitaine et son armateur sont extrêmement tendus et se dégradent, mêlant incompréhensions et rancunes. Aussi, face à tous ces reproches, le capitaine déclare que le navire ne partira pas de Nantes avant que ses comptes soient liquidés et démissionne de son capitanat. Il s'agit là d'une rupture définitive. Dans sa correspondance Nicola Muro évoque l'intervention du représentant de l'armateur qui lui aurait fait perdre toute crédibilité et autorité auprès de son équipage. Il passe à l'action et demande officiellement son remplacement et son rapatriement, en prévenant également le consul d'Italie en poste à Nantes.

Cependant, l'armateur est loin de se laisser impressionner. Il fait intervenir, par l'intermédiaire de son représentant, un certain Émile Davy, huissier à Nantes, qui met en demeure Nicola Muro de réembarquer sur le navire dont il est responsable pour rejoindre Marseille. Faute de quoi le capitaine n'obtiendra pas le règlement de ses comptes et devra régler les frais de son remplacement et de son rapatriement. Nicola Muro cède même si entre temps l'équipage se révolte à son tour. En effet, les marins demandent eux aussi leur rapatriement immédiat après une campagne qui n'a que trop duré. L'agent consulaire de Nantes intervient alors à la suite des réclamations de l'équipage. Si l'article 3 de la convention d'enrôlement oblige les marins à rapatrier le navire, ces derniers estiment que la procédure de liquidation pourrait encore prendre quelques mois. Contre l'avis de l'armateur, qui s'appuie sur la convention, le consul italien de Nantes juge qu'il n'est pas possible de retenir plus longtemps les marins car le navire n'est pas près de partir. L'équipage est débarqué au mois de mai et il faudra l'intervention du ministère de la Marine italien pour trouver les deux-tiers de marins italiens obligatoires pour naviguer sous le pavillon de la Péninsule.

---

chacune des parties impliquées, du capitaine aux destinataires, et en procédant à l'estimation des dommages subis par l'embarcation et les marchandises. Cette procédure ancienne remonte au droit romain (Vialard, Antoine, *Droit maritime*, Paris, PUF, 1997).

Le 15 Juillet 1905 le capitaine Muro arrive enfin à Marseille puis se rend directement à Procida. Une nouvelle procédure judiciaire est alors engagée. Elle concerne le règlement du salaire du capitaine et sanctifie la rupture avec son armateur. À la suite d'un procès l'armateur Giuseppe Lubrano di Scampamorte est condamné à régler les comptes du capitaine le 22 décembre par le tribunal civil et pénal de Naples qui siège au Castel Capuano. Les lenteurs de la procédure tout comme les appels, notamment devant la Cour d'Aix, contribueront à un paiement tardif des sommes dues, le 30 août 1909. Or, ce type d'affaire est loin d'être isolé. C'est en général auprès du tribunal napolitain que la rupture est consommée entre l'armateur et ses capitaines.

À l'instar de Nicola Muro, le capitaine Gennaro Lubrano fait également appel à la justice « napolitaine » pour régler le conflit qui l'oppose à son employeur<sup>32</sup>. Ce qu'il faut retenir ici, c'est que les événements ayant mené à cette situation sont similaires au cas précédant. Pour résumer, le capitaine Gennaro Lubrano doit faire face à plusieurs fortunes de mer successives entre 1903 et 1904, avec de nombreux dommages, qui occasionnent d'importants frais de réparations, et l'extrême fatigue de l'équipage. Il parvient cependant toujours à éviter l'avarie définitive. Néanmoins, Gennaro Lubrano se voit au final reprocher sa comptabilité et les frais engagés. Le 11 août 1904 il quitte Point-à-Pitre pour Bordeaux avec 508 tonnes de tafias. Quand il accoste à Bordeaux, le représentant de l'armateur l'y attend pour juger de l'état du navire, car après plusieurs campagnes successives, celui-ci n'a pas touché Marseille depuis près de deux ans. Si l'équipage souhaite quitter le bord, le capitaine demande qu'on lui accorde une période de repos avant de reprendre éventuellement la mer. Seulement l'armateur, qui conteste le compte de caisse et une partie des lourdes dépenses, refuse de lui payer son salaire. Le capitaine quitte alors définitivement le navire et proteste depuis Procida avant de s'adresser au tribunal civil et pénal de Naples. Un jugement du 17 août 1906 condamne l'armateur Giuseppe Lubrano di Scampamorte à régler à son capitaine une partie des sommes demandées. Dans son discours, le capitaine Gennaro Lubrano ne comprend pas pourquoi il est l'objet de tant de réclamations alors qu'il a sauvé plusieurs fois le navire et mené de longues campagnes pour son armateur. Il demeure certes difficile de démêler les fils des justifications de chacun des partis et inutile de chercher à savoir si l'exemplarité est du côté des capitaines ou de l'armateur de manière univoque. Il n'y a pas de coupables à proprement parlé. En fait ce sont surtout deux logiques commerciales qui s'opposent ici et se justifient. L'armement investit et définit les risques comme des accidents ponctuels et les envisage selon des aspects financiers à court terme. C'est une entreprise globale dont on doit assurer la sauvegarde. La logique des navigateurs intègre le risque à leur quotidien, l'envisage selon leur

---

<sup>32</sup> AML, dossier *San Michele* (1883-1906).

capacité à s'en prémunir et à l'éviter sur le long terme. Pour les capitaines, cette interprétation prévaut sur toute autre considération car elle se forme dans le cadre de « situations-limites » qui imprègnent leur manière d'appréhender leur environnement<sup>33</sup>.

Si les archives consultées regorgent de ces « situations-limites », signalons qu'il existe un ou deux cas suspicieux de baraterie tant le capitaine semble ne pas avoir fait tout ce qui était en son pouvoir pour éviter la fortune de mer. Mais dans ces cas précis, il s'agit aussi de processus cumulatif où le capitaine invoque des difficultés techniques mettant en danger sa navigation. Ainsi, le capitaine Annibale Mancino, malade et manifestement aux limites de ses capacités de commandant après d'éprouvantes navigations, entre en conflit ouvert avec son armateur depuis Rio en novembre 1906<sup>34</sup>. Il refuse d'abord de reprendre la mer, malgré les ordres de son armateur, et au début de l'année suivante, le 14 janvier, il annonce que le reste de l'équipage fait de même. S'il reprend finalement la navigation il prévient que l'armateur sera responsable des conséquences car il se dit toujours malade. Il quitte Rio le 31 janvier 1907 et atteint Cap Haïti le 20 mars. Après avoir terminé son chargement de bois de campêche le 6 juin, Mancino signale que le navire fait de l'eau et que l'équipage s'est révolté. Puis, le 8 juin le *Leonara* fait naufrage, sans blessé, à la sortie du port d'Haïti par grosse mer. Le capitaine Mancino ne se fait pas prier pour quitter ce port, après avoir remis son rapport, et rejoindre Procida. On embarque le chargement sur un voilier norvégien pour le compte de l'armateur. L'affaire se poursuit une fois de plus devant le tribunal napolitain, le capitaine attaquant son armateur au sujet de la solde de ses diverses campagnes. Après de nombreuses procédures, il est décidé de nommer un expert à Naples chargé de trancher le cas. Le tribunal, devant la complexité de l'affaire, nomme alors un arbitre le 7 janvier 1910, en la personne d'un éminent représentant du droit commercial et maritime, un certain professeur Serafini. Le procès menace d'être interminable car l'arbitre ne tranche pas. Finalement, les deux parties décident d'un accord à l'amiable et le capitaine renonce à une partie des sommes demandées le 22 septembre 1911. Il reçoit alors 1000 livres sur les 7777 qu'il espérait...

---

<sup>33</sup> Avec cette expression proposée par Karl Jaspers, nous touchons au champ de la psychologie pour mieux appréhender la partie « intime » de l'expérience traumatisante que peut revêtir la mer. Ces éléments apparaissent essentiels pour comprendre les ressorts de l'action du capitaine (Hersch, Jeanne, *Karl Jaspers*, Lausanne, l'Âge d'homme, 2002, p. 32) et pour un point de vue pratique Bataillon, Gilles et Merklen, Denis dir., *L'expérience des situations-limites*, Paris, Karthala, 2009)

<sup>34</sup> AML, dossier *Leonara* (1891-1910).

Les documents de la famille Moreu-Lubrano, dont il n'est ici donné qu'un modeste aperçu, permettent de reconstituer les différentes facettes ou « cycles » du capitonat avec ses composantes économique, sociale et juridique. Il s'agit bien entendu d'une étude de cas qui doit être étendue à d'autres entreprises d'armement, dans le temps et dans l'espace. En évoquant le terme de cycle, cette présentation entend pointer les régularités de comportements des capitaines lorsqu'ils atteignent cette « ligne d'ombre » que matérialisent deux éléments précis.

Il s'agit des fortunes de mer et de leur négociation financière avec l'armateur. En d'autres termes, quel est le prix du risque ? Là est la rupture au niveau de la définition de la responsabilité juridique et de l'interprétation des aléas maritimes. Mais cette rupture ne revêt pas non plus un caractère ponctuel ou soudain. Elle est fonction de processus d'accumulation de défiance, de ressentiment et d'épuisement qui s'expriment par voie juridique.

Cette analyse remet également en question la supposée ignorance des capitaines italiens souvent cantonnés à un rôle de transporteur. Paolo Frascani dans son ouvrage *Il mare* cite les protestations d'un capitaine italien en 1899 contre l'injustice des tribunaux italiens et sa « honte » d'appartenir à cette nation<sup>35</sup>. L'auteur souhaite ainsi illustrer la perception des institutions par les gens de mer qui subiraient les nouvelles institutions de l'Italie post-unitaire. Pourtant, l'exemple de l'activité des armateurs Lubrano di Scampamorte témoigne de l'utilisation des tribunaux napolitains par les capitaines et leurs équipages pour s'extirper des conflits avec leur employeur<sup>36</sup>. Le postulat d'une passivité du capitonat italien mérite d'être révisé car les capitaines semblent savoir exploiter toutes les ressources dont ils disposent, des rivages atlantiques aux méditerranéens. Tribunaux de commerce, instances consulaires et autorités douanières sont en effet loin de s'imposer à eux de manière univoque et quand ils estiment nécessaire d'en user pour faire valoir leur droit, droit qui puise sa justification dans les aléas maritimes qu'ils affrontent, ils n'hésitent pas à franchir le pas.

---

<sup>35</sup> Frascani, Paolo, *Il mare*, Bologne, Il Mulino, 2008, p. 65.

<sup>36</sup> Archives privées de la famille Moreu-Lubrano.





Gravure de Gustave Doré illustrant *La chanson du vieux marin* de Samuel Taylor Coleridge<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup> « ...Ses lèvres étaient rouges, ses regards hardis ; elle avait les cheveux jaunes comme de l'or, et la peau blanche comme celle d'un lépreux. C'était ce cauchemar qui gèle et ralentit le sang de l'homme, Vie-dans-la-mort. Le navire squelette passa près de notre bord, et nous vîmes le couple jouant aux dés. "Le jeu est fini, j'ai gagné, j'ai gagné !" dit Vie-dans-la-mort ; et nous l'entendîmes siffler trois fois... » (Samuel Taylor Coleridge, *La chanson du vieux marin*, Paris, Hachette, 1877, p. 8, traduction Auguste Barbier).