



HAL
open science

Être un port sans la mer. La construction urbaine d'une Rome maritime au XVIIIe siècle

Christopher Denis-Delacour

► **To cite this version:**

Christopher Denis-Delacour. Être un port sans la mer. La construction urbaine d'une Rome maritime au XVIIIe siècle . 2014. halshs-01809660

HAL Id: halshs-01809660

<https://shs.hal.science/halshs-01809660>

Preprint submitted on 7 Jun 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Être un port sans la mer

La construction urbaine d'une Rome maritime au XVIII^e siècle

Christopher DENIS-DELACOUR

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Centre de recherches d'histoire moderne (EA 127)

Projet *Mediterranean Reconfigurations* (ConfigMed)

(Advanced Grant n° 295868 – European Research Council)

Dans le sillage d'une histoire maritime toujours plus proche des rives³²⁰, la caractérisation socioéconomique de l'ensemble de l'espace littoral est une conséquence naturelle des récentes évolutions historiographiques. Qu'il se concentre sur la définition de la « portualité » ou sur les aspects sociaux de la pluriactivité économique³²¹, le changement d'échelle multiplie les champs d'investigation tout comme les problèmes de définition. Ports, mouillages et plages décuplent les points de vue et les encastres institutionnels propres aux littoraux en faisant varier la focale de l'individu à l'État. Si les recoupements existent assurément, il faut souvent faire flèche de tout bois pour extraire une grille de lecture satisfaisante de la dimension sociale des trafics. C'est d'autant plus essentiel quand on se penche sur le cas d'un État s'étant construit autour d'une cité aussi importante et éclatante que Rome.

Centre de la chrétienté et auparavant capitale d'Empire, la résonance de la Rome moderne frappe cependant moins les esprits en termes d'activité portuaire. À ce titre, appréhender la qualité maritime de la cité comme productrice d'une identité urbaine s'avère une entreprise intellectuelle absente de la réflexion historiographique. Outre l'éloignement géographique de la mer³²², l'horizon spirituel de la cité a souvent éludé une perspective méditerranéenne

³²⁰ Consulter le numéro spécial de la *Revue d'Histoire maritime* : Gérard Le Bouëdec (dir.), *Histoire du cabotage européen aux XVIe-XVIIe siècles*, 8, 2008 ; Gilbert Buti, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime », *Rives méditerranéennes*, 13, 2003, p. 7-21 et « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne aux XVIIe et XVIIIe siècles », *Rives méditerranéennes*, 13, 2003, p. 75-92 ; Gérard Le Bouëdec, « Les enjeux du cabotage européen (XIVe -XIXe siècles) » dans Christian Buchet, Jean Meyer et Jean-Pierre Poussou (dir.), *La puissance maritime*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2004, p. 377-394.

³²¹ Gérard Le Bouëdec, François Ploux, Christophe Cérino et Aliette Geistdoerfer (dir.), *Entre terre et mer : sociétés littorales et pluriactivités (XVe-XXe siècle)*, Rennes, PUR, 2004 ; Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan aux XVIIe et XVIIIe siècles. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre (vers 1660-1794). Étude sociale*, Paris, Publisud, 1991 ; Gilbert Buti, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVIIe-XVIIIe siècles)*, Rennes, PUR, 2010.

³²² Il existe tout de même une réflexion sur la circulation fluvio-maritime. Entre autres : Paola Scavizzi,

plurielle et l'échelle des circulations urbaines qui l'accompagne³²³. En ce sens, si le rôle du Tibre fut essentiel³²⁴, nous postulons également que l'activité des gens de mer contribuait à la structuration d'une projection littorale faisant interagir les problématiques citadines et maritimes. La présence *in città* d'une catégorie professionnelle proprement maritime nécessitait des institutions, des normes, des savoirs adaptés et connectés à des marchés proches ou lointains et inversement. En fonction de ces éléments, la Rome-portuaire est une réalité économique qui se concrétise à partir d'un socle social particulièrement mouvant. Pour ne prendre qu'un exemple, les contraintes spécifiques liées à la mobilité des gens de mer doit nous amener à prendre en compte les périphéries urbaines, sociales et économiques que leurs navigations connectent. D'un port à l'autre, les capitaines font en permanence interagir l'ensemble de ces données.

Pour révéler toute l'essence maritime de cette **portualité urbaine**, aussi physique sur le plan géographique qu'abstraite dans ses représentations, il faut ainsi être attentif aux apports de la sociologie, de l'anthropologie et du droit, en les appréhendant de manière concomitante, mais également aux nouvelles orientations d'une histoire économique de plus en plus liée au monde institutionnel³²⁵. Construits à partir d'une superposition de structures, d'espaces et de normes, il est également nécessaire d'affronter les multiples intervalles des trafics pontificaux, tant littoraux que portuaires, afin de saisir les caractéristiques socioéconomiques de l'implantation **urbaine** de la **portualité** romaine. La seconde moitié du XVIII^e siècle représente à ce titre un moment clé sur le plan des trafics : alors que le commerce maritime concentre toute l'attention du mercantilisme pontifical, les différentes échelles des trafics romains, et leurs articulations au cœur de la capitale, sont au centre des grandes transformations étatiques et marchandes du XVIII^e siècle.

Navigazione e regolazione fluviale nello Stato della Chiesa fra XVI e XVIII secolo, Rome, EdilStampa, 1991.

³²³ Ce jeu d'échelle excluant la donnée maritime trouve une intéressante formulation dans Géraldine Djament-Tran, « *Urbi et Orbi* : la trajectoire urbaine de Rome et les jeux d'échelles », *L'espace géographique*, 4, 2009, p. 303-316.

³²⁴ Concernant le rôle structurant des fleuves en milieu urbain : Carlo Travaglini, *La città e il fiume (secoli XIII-XIX)*, Rome, École française de Rome, 2008.

³²⁵ Consulter la très bonne synthèse de Arnaud Fossier et Éric Monnet, « Les institutions, mode d'emploi », *Tracés*, 17, 2009, p. 7-28.

Les problèmes de définition historiographique : de la Péninsule au triptyque portuaire

L'Italie maritime, mythes et représentations

Le rapport de la Péninsule à ses littoraux a souvent fait l'objet d'une caractérisation historique excluant le caractère pluriel des économies littorales³²⁶. Surtout, véhiculant les représentations et les mythes, notamment le concept de *mare nostrum*³²⁷, les débats autour du fait maritime restent sous bien des aspects irrésolus et contradictoires. C'est notamment le cas pour l'époque contemporaine marquée par les crispations autour de « l'identité maritime » italienne. La question fut en effet au cœur des tensions induites par le *Risorgimento*, les dérives nationalistes puis fascistes³²⁸. Oscillant difficilement entre les formes d'étatisation, le cadre géopolitique, diplomatique et les aspects militaires, l'historiographie de cette période a matérialisé le littoral italien par le « haut », laissant dans l'ombre l'espace des pratiques et négligeant dans une certaine mesure la période moderne³²⁹. Si l'analyse micro-historique a permis une redécouverte de l'activité des populations maritimes, l'étude des diverses marines marchandes italiennes dessinent une extraterritorialité contredisant le paradigme étroit d'une identité italienne globalisante et qui ne se serait que récemment politisée dans la perspective des littoraux³³⁰. Cependant, l'approche portuaire des circulations maritimes reste dans une certaine mesure prisonnière d'un modèle univoque et paralysant. Cette interprétation historiographique trouve sa source au sein d'un contexte précis.

Au début du XVII^e siècle, Vincenzo Scamozzi affirmait dans son fameux traité d'architecture: « ...Per mezzo della navigazione dei mari si fanno i più importanti progressi e le maggiori ricchezze del mondo : o per conquista di guerra, o per traffichi in pace : la qual cosa insegna la storia...»³³¹. Loin d'être une réflexion isolée et proprement 'italienne', ces préoccupations

³²⁶ Paolo Frascani, *Il mare*, Bologne, Il Mulino, 2008.

³²⁷ L'idée d'un rapport privilégié avec la Méditerranée, voire exclusif, est constitutif de l'identité italienne et a jalonné les représentations et les mythes notamment lors du *Risorgimento*: Marco Armiero, *Mare nostrum : materiali per una bibliografia sui rapporti tra l'Italia e il mare in età contemporanea*, Campobasso, Università degli studi di Molise, 2002.

³²⁸ Paolo Frascani, *op. cit.*

³²⁹ Antonio Di Vittorio et Carlos Barciela Lopez (dir.), *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea: tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Bari, Caccuci Editore, 2001.

³³⁰ Entre autres Annastella Carrino, «Fra nazioni e piccole patrie. «Padroni» e mercanti liguri sulle rotte tirreniche del secondo Settecento», *Società e storia*, 131, 2011, p. 36-67. Je me permets également de renvoyer à mes propres travaux sur la question: Christopher Denis-Delacour, *Entre normes et pratiques : les étrangers des trafics maritimes romains (1742-1797)*, Thèse de doctorat soutenue le 28 juin 2012 à la MMSH d'Aix-en-Provence en cotutelle avec le SUM de Naples.

³³¹ « ...Les navigations sur mers permettent les plus grandes avancées et les richesses du monde : que ce soit par la conquête de la guerre, ou par les échanges pacifiques : c'est ce que nous enseigne l'histoire... » (Vincenzo Scamozzi, *Dell'Idée dell'Architettura Universale* (1. ed. 1615), Borroni e Scotti, Milano, 1838).

maritimes sont opérantes dans de nombreux États modernes, comme c'est le cas en France dès le XVI^e siècle³³². Néanmoins, aux écrits de l'architecte placentin répond un siècle plus tard le témoignage de Lione Pascoli au sujet du littoral romain : «...Vi sono [...] molti porti, alcuni de' qualita tuttoché non capaci di grossi bastimenti e non sicuri si dovrebbero per maggior capacità, e comodo de' sottili e de' piccoli, e per benefizio maggiore del commercio votare, ingrandire e ampliare...»³³³. Outre l'orientation mercantiliste prônée par sa réflexion, les déficiences maritimes de l'État pontifical sont ici abordées en termes de structures portuaires et renvoient à une politique économique essentiellement basée sur une traditionnelle économie de subsistance. Penseurs et élites intellectuelles qualifient à ce titre d'insuffisante l'offre portuaire romaine. Ils préconisent son amélioration dans l'optique d'un accroissement quantitatif des trafics pour une meilleure insertion dans le cadre d'un système économique d'échange à une plus vaste échelle. Ce type de réflexion met au cœur de la problématique littorale les articulations entre les structures portuaires, l'*hinterland* (c'est-à-dire l'arrière-pays) et la donnée maritime. Sous certains aspects, et en tenant compte des nombreuses évolutions de nature technique et économique, les représentations du XVIII^e siècle sont toujours d'actualité³³⁴. Cependant plusieurs problèmes méthodologiques se posent quant à l'interprétation de la définition contemporaine et historique de la « place portuaire ». Les enjeux analytiques sont importants. Les critères conceptuels ici utilisés donnent l'exclusivité à un « triptyque » opérant pour le contexte politique et économique actuel mais qui reste théorique pour la période préindustrielle. L'articulation d'un avant-pays maritime et d'un arrière-pays terrestre autour du pôle central de la ville-portuaire donne à cette dernière un rôle exclusif en termes de structuration et de développement marchand, mais en limitant la portée structurelle de la définition portuaire à un littoral géo-économiquement aménagé.

Ce type de réflexion est particulièrement prégnant dans le cas de l'état pontifical et de son rapport au discours mercantiliste. En se fiant à la sémantique des élites, tels Vincenzo Scamozzi et Lione Pascoli, l'analyse historique interprète la politique maritime romaine en se concentrant sur sa réussite ou non à structurer l'espace littoral. Capacité d'investissement et

³³² Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer XIII^e- XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 38.

³³³ « ...Il y a certes beaucoup de ports [...] certains de qualité quoique ne pouvant accueillir de grands navires et peu sûrs. On devrait pour augmenter leur capacité, également pour le bien des bâtiments légers, et pour le bien du commerce, les vider, les agrandir, les étendre... » (Lione Pascoli, *Testamento politico d'un academico fiorentino in cui con novi, e ben fondati principi, si fanno vari, e diversi progetti per istabilire un ben regolato commercio nello Stato della Chiesa, e per aumentare notabilmente le rendite della Camera*, Colonia, Per gli eredi di Cornelio D'Egmond, 1733, (i. e. Perugia) Costantini, p. 30).

³³⁴ Concernant les modifications géoéconomiques de la fonction portuaire de nos jours : Delphine Dubreuil, « Le triptyque portuaire est-il toujours pertinent ? L'exemple des services maritimes de cabotage », *Flux*, 59, 2005, p. 46-58 ; André Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.

résultats comptables sont alors les éléments centraux de cette mise en perspective. Si la validité de ce type de travaux n'est pas ici remise en cause³³⁵, le risque de « paralysie analytique » est réel. Outre une réflexion bâtie sur des conceptions anachroniques, la hiérarchisation statique des réseaux portuaires est loin de constituer une démarche neutre. Elle peut conduire à une représentation univoque des échanges et de leurs structures sans embrasser l'ensemble d'un système littoral plutôt asymétrique que hiérarchique. Car il est désormais acquis que les économies maritimes du XVIII^e siècle s'articulaient également à partir d'un environnement technique et structurel beaucoup plus fragmenté mais non moins essentiel³³⁶. De simples mouillages et plages constituent souvent l'interface vitale des échanges locaux. Or cette réalité littorale d'Ancien Régime nous amène dans une certaine mesure à remettre en cause la centralité du pôle portuaire. Par exemple, une cité comme Rome n'entretient son lien maritime que par la seule force de son fleuve. Afin d'éviter une interprétation anachronique de la structure des échanges, il apparaît ainsi nécessaire de se distancier des conceptions contemporaines en matière de donnée portuaire et d'encastrement économique malgré certaines coïncidences bienvenues avec les discours du XVIII^e siècle³³⁷. En fonction de ces éléments, il s'agit de réélaborer les modèles d'interprétation de la donnée portuaire en évoquant la coexistence des systèmes mais sans privilégier une structuration économique particulière.

Interpréter les littoraux : modélisation et pratiques maritimes

Le choix se limite souvent à deux concepts que l'on peut ainsi résumer : une fonction portuaire considérée comme en partie autonome sur le plan de ses organes dirigeants, des statuts, de l'autorité juridique et de l'usage du droit tout en s'adaptant aux influences extérieurs, ou bien alors intégrée au sein d'un système économique plus vaste diluant la personnalité portuaire. L'une et l'autre de ces représentations rejoignent le triptyque classique **hinterland/port/mer** ou bien **mer/port/hinterland** en donnant un rôle central au port, mais selon une définition fermée et « totalisante » sur le plan des acteurs. Ces présupposés

³³⁵ Luciano Palermo, « I porti dello Stato della Chiesa in età moderna : infrastrutture e politica degli investimenti », dans Giorgio Simoncini (dir.), *Sopra i Porti di mare...op. cit.*, p. 84-85.

³³⁶ Concernant la portée économique des petits ports, mouillages et plages du littoral : Gilbert Buti et Gérard Le Bouëdec (dir.), « Les petits ports : Usages, réseaux et sociétés littorales (XV^e-XIX^e siècle) », *Rives*, 35, 2010, p. 7-9 ; Annastella Carrino et Biagio Salvemini, « Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846) », *Quaderni storici*, 121, 2006, p. 209-254 ; Giovanni Assereto, « Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica (secc. XIII-XVIII)*, Florence, Le Monnier, 1988, p. 271-306.

³³⁷ C'est notamment le cas dans Luciano Palermo, « I porti dello Stato della Chiesa in età moderna : infrastrutture e politica degli investimenti », dans Giorgio Simoncini (dir.), *Sopra i Porti di mare...op. cit.*, p. 84-85.

conceptuels ouvrent la voie à une concentration des aspects sociaux au sein du port entendu comme entité structurée et structurante de la donnée maritime (arsenaux, assistance aux marins, règlement juridique, entrepôt et lieu privilégié d'échange des marchandises). La caractérisation du lieu portuaire se fait alors sous l'angle d'une transformation physique nécessaire au rôle qui lui a été théoriquement assigné. Or seule l'intervention d'une autorité, étatique ou citadine, peut initier des processus de transformation de grande ampleur qui sont également un révélateur des capacités structurantes. En d'autres termes, le port est le symbole de la concrétisation d'une politique de puissance commerciale sur mer. Cette grille de lecture est particulièrement présente dans l'analyse du cas romain : «...Se la funzione è l'aspetto che apparentemente viene posto in maggiore evidenza da una analisi di tipo economico, in ogni caso non va sottovalutato il fatto che essa veniva realizzata in un luogo fisico, collocato lungo la costa del mare o sulla riva di un corso d'acqua, di un stagno, di un lago, e queste luogo doveva essere organizzato, strutturato e reso fisicamente idoneo a svolgere il suo ruolo...»³³⁸. La polysémie des représentations portuaires se réduit ainsi à une expression économique exclusivement structurée au « ras des littoraux ». Or la donnée maritime peut faire interagir les espaces au-delà du port, notamment à partir de son socle social.

Dans le cadre des représentations contemporaines et historiques, l'influence des aspects sociaux des trafics est pourtant longtemps passée au second plan, et le cas romain représente l'expression la plus aboutie du phénomène. C'est selon moi la conséquence la plus importante de la partialité du modèle *hinterland/port/mer* tel qu'il a été diffusé et réutilisé par l'historiographie. Loin de réinventer les modèles précédemment pensés, l'ambition est ici d'en compléter la connectivité. Une extension de l'analyse à la multitude des triptyques **littoraux** et non plus uniquement portuaire, en prenant en compte la pluralité sociale et spatiale des échanges sans se limiter aux grandes structures dites « portuaires », peut ainsi replacer l'interface principale des trafics « au bord de l'eau » tout en intégrant la diversité des systèmes. Il s'agit alors d'explorer le modèle suivant : *hinterland/littoral/mer/littoral/hinterland*. Cette grille de lecture intègre mieux la donnée maritime et les aspects socioéconomiques et surtout souligne le rôle essentiel d'acteurs s'adaptant à la diversité des espaces, des marchés et des modèles juridiques qui les englobent. Surtout, flux maritimes et places portuaires méritent d'être dissociés sur le terrain social. Les

³³⁸ «...Si la fonction (d'un « port ») est l'aspect qui semble s'imposer dans le cadre d'une analyse économique, dans tous les cas il ne faut pas sous-estimer le fait que cette fonction se réalise dans un lieu physique, situé le long du littoral maritime ou sur les rives d'un cours d'eau, d'un étang, d'un lac, et ce lieu doit être organisé, structuré, et rendu physiquement apte à jouer son rôle...» (*Ibid.*, p. 87-88).

aspects maritimes, et les pratiques des capitaines en particulier, ne sont jamais évoqués alors qu'ils constituent le socle d'un triptyque littoral qu'ils sont en capacité de modifier et déplacer sur le plan géographique, fréquentant aussi bien les ports structurés que de modestes plages, et remontant les cours d'eau jusqu'aux ports fluviaux urbains. Il est frappant de remarquer combien la réflexion historiographique concentre la donnée sociale au sein de la cité-portuaire littorale sans prendre en compte le caractère souvent diffus des échanges³³⁹.

La **portualité** ne doit ainsi pas être déconnectée des individus qui en constituent le lien. Données étatiques et pratiques se recoupent alors, certes parfois imparfaitement, et offrent un panorama socioéconomique à la fois plus riche et plus complexe de la donnée portuaire. Surtout, cette dernière peut alors se concrétiser dans le cadre des espaces « accueillant » la donnée maritime sans préjuger des structures et de la géo-économie caractérisant une partie de la réflexion portuaire.

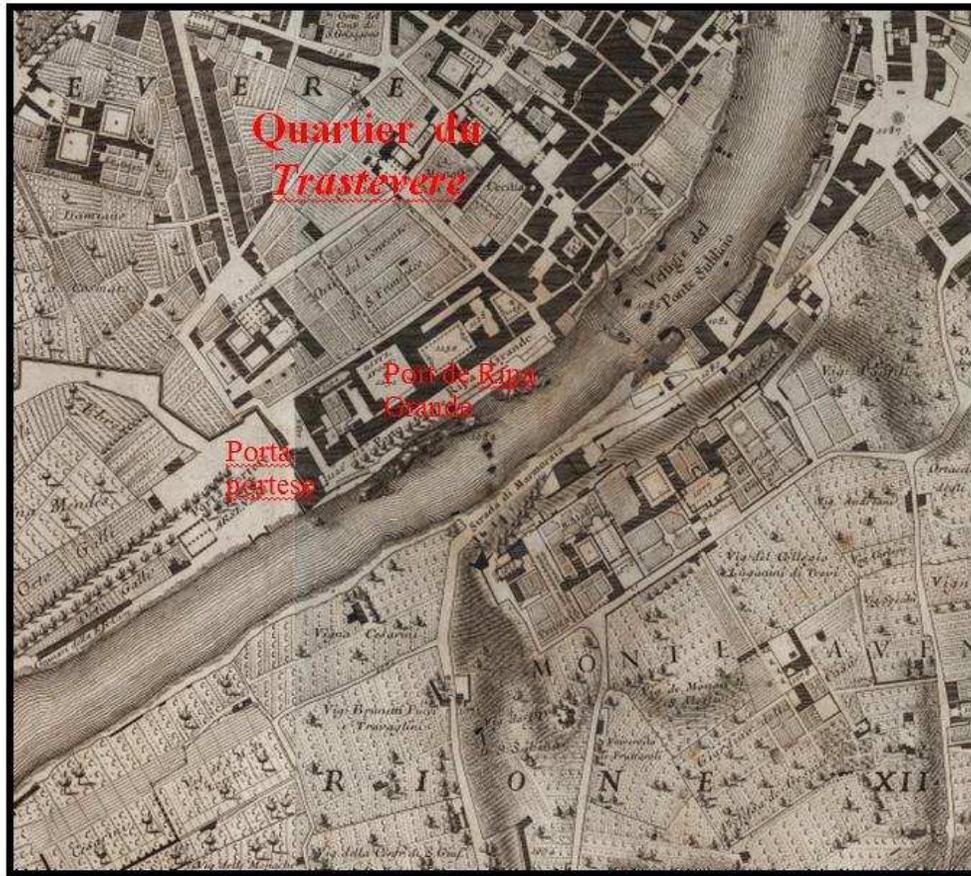
Donnée maritime et urbanité abstraite : l'institutionnalisation du lieu portuaire à Ripa grande et dans le quartier du Trastevere

Symbiose, fragmentation des identités ou bien encore « confrontation » : les formes de sociabilité issues des rapports entre Rome et son fleuve sont souvent analysées au sein d'un espace dont les horizons dépassent rarement le cadre urbain³⁴⁰. Pourtant, au-delà de la gestion économique d'une donnée naturelle fluctuante, la question d'une navigabilité commerciale conditionnée par une connexion maritime invite à faire intervenir l'échelle étatique et internationale. À ce titre, si les trafics destinés à la capitale romaine posèrent de tout temps plusieurs équations structurelles, le XVIII^e siècle les déplace au cœur de nouvelles problématiques. Alors que la frange maritime, en tant qu'espace d'interaction privilégié entre *fuori e dentro stato* (entre l'extérieur et l'intérieur du territoire de l'État), devient l'un des terrains d'expression essentiel de mercantilismes antagonistes - par l'intermédiaire d'institutions, de législations et d'une production normative visant à un strict

³³⁹ Les capitaines fréquentant les côtes pontificales ont moins retenu l'attention que les populations « littorales ». Celles-ci sont toutefois surtout évoquées dans le cadre de la cité-portuaire et des phénomènes démographiques associés (Luciano Palermo, «Economie e insediamenti umani sulle coste tirreniche dello Stato della Chiesa», dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare...op. cit.*, p. 471-476). Concernant le caractère « exclusif » des discours sur la cité-portuaire : Peter Rietbergen, «Porto e città o Città-porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano», dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica (secc. XIII-XVIII)*, Florence, Le Monnier, 1988, p. 615-624.

³⁴⁰ Maria Margarita Segarra Lagunes, *Tevere e Roma : storia di una simbiosi*, Rome, Gangemi, 2004; Massimo Cattaneo, *La sponda sbagliata del Tevere: mito e realtà di un'identità popolare tra Antico Regime e Rivoluzione*, Naples, Vivarium, 2004; Paolo Marconi (dir.), *Roma versus Tevere*, Rome, Carocci, 2006.

protectionnisme³⁴¹ - le Tibre, qui s'intègre à un vaste système fluvio-maritime dont Rome représentait l'aboutissement, hérite à son niveau du renforcement du contrôle administratif des circulations.



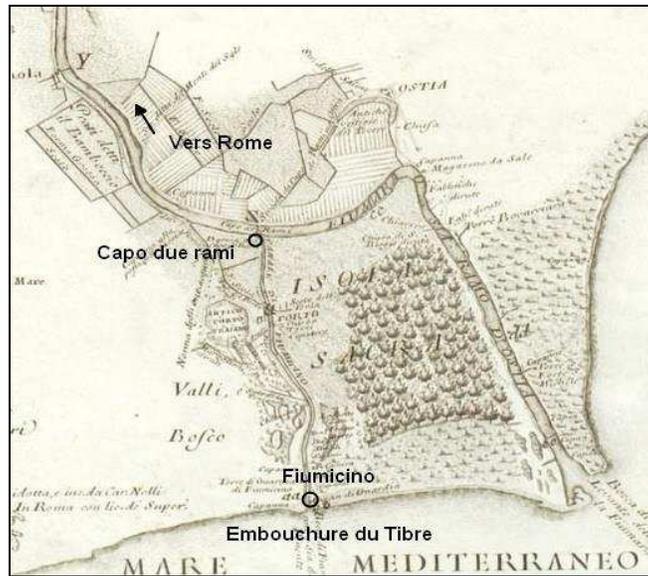
Le port de Ripa Grande et l'arsenal au sein du quartier du Trastevere (1748)³⁴²

Au centre du littoral pontifical le système d'échange *tiberino* (c'est-à-dire empruntant la voie du Tibre) comprenait les escales de Fiumicino, Ostie, Ripa Grande, port de la capitale, et les autres mouillages fluviaux jusqu'à Orte. Il était traditionnellement intégré à celui du Patrimonio (région de Civitavecchia) dont il dépendait en grande partie : le port de Civitavecchia était la porte d'entrée du centre de consommation internationale de la capitale. Notons qu'Ostie, nœud stratégique des trafics à destination de Rome depuis l'antiquité, fut

³⁴¹ Si la question de la navigabilité du Tibre est de façon récurrente présente dans les problématiques romaines, le XVIIIe siècle pontifical la place dans un contexte politique où le commerce actif modifie les représentations des marchés maritimes et leur appréciation organisationnelle (Lione Pascoli, *Il Tevere navigato e navigabile : in cui si prova con autorità evidenti e non sospette che ne' tempi passati sin da sua scaturigine si navigava ...*, Rome, Per Antonio de' Rossi, 1740).

³⁴² Extrait du plan de Rome de Giovanni Battista Nolli (1748) numérisé par la Biblioteca Hertziana et disponible en ligne (<http://db.biblherz.it/cipro/CIPROinfofra.htm>).

progressivement abandonné dans la seconde moitié du XVI^e siècle suite à de fortes inondations au profit du port d'embouchure de Fiumicino. Ce dernier bénéficia à partir de 1612 de l'amélioration du canal reliant la mer au fleuve ce qui rendit le passage plus aisé.



L'embouchure du Tibre, d'après Carlo Nolli, *Pianta del corso del Tevere e sue adiacenze da Roma ad Ostia* (1744).

Rome utilisait deux ports fluviaux permettant le déchargement et la redistribution quotidienne des marchandises au sein de la cité. Les cargaisons en provenance de la mer aboutissaient à Ripa Grande, près de la Porta Portese. Le port de Ripetta, dont les quais se situaient près de l'église San Girolamo degli Schiavoni et du Palazzo Borghese, concentrait en revanche les échanges en provenance de l'amont du fleuve, notamment avec les régions de l'Ombrie et la Sabine. Au cours de la deuxième moitié du XVIII^e siècle les marchandises débarquées dans les deux ports consistaient principalement en des cargaisons de combustibles -bois et charbon- et des denrées alimentaires tels les grains, le vin et l'huile. Cependant, l'animation de ces trafics se fit par l'intermédiaire de marines de cabotage exclusivement étrangères, eu égard la quasi-absence de capitaines romains. Cette situation se renforça lorsque le déficit socioprofessionnel se doubla d'une problématique idéologique.

Comment alors concilier le manque de transporteurs nationaux tout en se réclamant d'une politique mercantile visant un commerce actif ? Il s'agit d'une équation socioéconomique à laquelle l'État pontifical apporta une réponse institutionnelle et déterminante dans la construction et la caractérisation de la Rome-portuaire du XVIII^e siècle. La politique

pavillonnaire pontificale fut à ce titre rendue accueillante en 1749. A partir de cette date la concession du pavillon romain aux embarcations de commerce nationalisait *de facto* celles-ci et leur capitaine³⁴³. La mesure eut d'importantes conséquences car de nombreux capitaines étrangers voulurent en profiter. Eu égard l'importance du phénomène et de sa progression, les caboteurs « romains » étaient essentiellement des *stranieri* (des étrangers)³⁴⁴. Une particularité prise en compte par les institutions régulant les marchés maritimes de la capitale. Si la présence de catégories professionnelles étrangères spécialisées dans l'approvisionnement maritime de Rome témoignait d'une capacité d'adaptation à la structure économique locale, elle rentrait également dans le cadre d'un *negozio marittimo* construit à partir d'impératifs politiques et socioéconomiques spécifiques. Qu'elles se regroupent en « nations », « Universités » ou groupes plus informels, ces catégories mouvantes surent s'intégrer à l'environnement institutionnel pontifical au moyen d'intenses relations où les fonctions et les intérêts s'enchevêtraient. Surtout, elles bénéficièrent clairement d'un entre-deux juridique par l'intermédiaire du tribunal de Ripa Grande, institution qui devait régler tous les litiges maritimes mais également assurer la certification d'une population maritime vivant dans un quartier spécifique de la ville et adjacent à Ripa, le Trastevere.

Les acteurs des échanges maritimes constituent cependant une catégorie professionnelle soumise à des impératifs spécifiques qui ne pouvait se définir selon une dynamique migratoire. Il est difficile de retrouver la trace d'un cadre corporatif uniforme propre à favoriser une migration et une intégration urbaine. Aux périodes d'éloignement physique, rendant la visibilité sociale plus aléatoire, s'ajoutait également les spécificités d'une activité s'intégrant difficilement à la récente réflexion sur la mobilité³⁴⁵. Dans le cas des navigants officiant à Ripa Grande, il n'existait pas de rupture par rapport aux pratiques d'origine au profit de nouvelles. L'espace des trafics romains, plutôt que de se définir selon un dualisme classique entre un intérieur et un extérieur, n'était pas intégré à la ville mais constituait une situation intermédiaire propre aux intervalles maritimes des structures littorales. Une

³⁴³ Archivio di Stato di Roma (ASR), Camerale II Camerlengato e tesorerato, b. 4: Motu-proprio du 4 juillet 1749.

³⁴⁴ Christopher Denis-Delacour, « 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.

³⁴⁵ Par exemple les travailleurs saisonniers ont pu être qualifiés d'individus laissés aux marges de la communauté urbaine (Eleonora Canepari, « Mestiere e spazio urbano nella costruzione dei legami sociali degli immigrati a Roma in età moderna », in Angiolina Arru et Franco Ramella (dir.), *L'Italia delle migrazioni interne*, Rome, Donzelli, 2003, p. 33-76). Or les gens de mer, dont la projection marchande sur plusieurs espaces et la fréquente mobilité, avec des allers-retours plus ou moins longs, ont une activité en quelque sorte saisonnière. Ils sont pourtant loin de n'avoir pas intégré la communauté urbaine, même s'ils jouaient avec les marges institutionnelles de cette intégration.

spécificité qui transpirait de la qualification différentielle des acteurs pratiquée par les institutions.

Le notaire de Ripa Grande, qui exerçait son office sous la juridiction du Camerlengo di Ripa Grande et se chargeait de la rédaction des actes judiciaires du tribunal de Ripa, institution régulant les différends maritimes, s'occupait également de la rédaction des actes privés pour le compte des individus sous la juridiction de la Presidenza delle Ripe : entre autres les *padroni di macchie*, les marchands de vin, de bois, de charbon, ainsi que les *barcaroli*, *bufalari*, *scaricatori*, *carrettieri* (respectivement manutentionnaires sur barques, préposés au halage par buffle, déchargeurs, charretiers) et autres membres des corporations du Trastevere³⁴⁶. Cette activité était également étendue à tous les autres acteurs économiques de Ripa et témoignait d'un tissu social maritime dense par l'intermédiaire de contrats de nolis, de vente d'embarcation mais également des actes certifiant les mariages, les dots et les autres aspects de la vie quotidienne. Outre leur nombre important, ces documents précisaient souvent le lieu d'habitation des gens de mer, essentiellement dans le Trastevere tout proche de Ripa. Pourtant, la qualification de Romains pour ces capitaines, marins et leurs familles n'était pas « régulière » dans les actes notariés. À titre d'exemple, le notaire de Ripa Grande, dans le cadre de ses attributions, définissait les *Gaetani* liés aux trafics (c'est-à-dire les personnes originaires de Gaète alors dans le Royaume de Naples) tantôt comme Romains tantôt comme originaire de Gaète (donc napolitains)³⁴⁷. Cette « oscillation » juridique perdure tout au long de la période et témoigne de l'incapacité de la machine institutionnelle à définir précisément la position des individus par rapport à l'espace des acteurs du commerce. On peut également y voire le signe d'une adaptation normative aux spécificités des gens de mer. Cette interprétation différentielle invite l'analyse historique à s'affranchir d'une perception de Ripa Grande comme un espace fermé et totalement urbain ; allons même plus loin : au sein de cet espace les individus ne sont pas obligés de s'intégrer totalement et définitivement afin de devenir des locaux. Il ne s'agit pas non plus d'un syncrétisme institutionnel parfaitement dosé, régulé et linéaire. À ce titre, la capacité d'autodéfinition des acteurs gagne dans une certaine mesure en autonomie. Outre les marchands, les capitaines livournais et génois, pourtant présents tout au long de la période dans les activités de Ripa Grande, n'expriment jamais leur

³⁴⁶ Carla Nardi, *La presidenza delle Ripe (Secc. XVI-XIX) nell'Archivio di Stato di Roma*, Rome, Archivio di Stato, 1979 et *Il Tevere e la città-L'antica magistratura portuale nei secoli XVI-XIX*, Rome, Multigrafica, 1989. Concernant la source de notre analyse: Archivio di Stato di Roma, Trenta Notai Capitolini, Ufficio 39, Notai Cancellieri del Tribunale delle Ripe curia di Ripa grande (par la suite ASR, Notai RG), Vol. 49 à 97 (1739-1800).

³⁴⁷ Christopher Denis-Delacour, «I Gaetani di Ripa...», *op. cit.*

appartenance selon une construction personnelle locale ou étrangère mais selon des pratiques territoriales. C'est par exemple se lier à un marchand de Ripa qui permettra d'être intégré aux structures du tribunal et de bénéficier de l'appui du notaire de Ripa en cas de litiges. De ce point de vue, Rome est un port car la cité se conçoit alors en partie comme un espace socioéconomique où s'enchevêtre et interagit l'identité commune et individuelle au-delà d'une origine et d'une géographie fixe des appartenances. Cette échelle d'interprétation institutionnelle se base sur des savoirs techniques et juridiques permettant d'être mobile au sein de plusieurs espaces, autour de la donnée maritime, et par l'intermédiaire de l'intervalle social des trafics. En cela, les capitaines et leurs activités définissent le caractère portuaire de la capitale³⁴⁸.

Un port ne meurt jamais ?

En 1871 le nouvel état italien approuva le projet de Raffaele Canevari, spécialiste en ingénierie hydraulique et ferroviaire, pour la reconfiguration des berges du Tibre³⁴⁹. C'est la loi du 30 juin 1876 qui permit de débiter des travaux qui allaient profondément transformer Rome. Il s'agissait de protéger la cité des crues du fleuve mais également de symboliser, par des ouvrages de grande ampleur, la toute récente unité italienne. Concrètement, on procéda à l'élévation de véritables « murs » (*muraglioni*) sur chaque rive, ce qui impliqua des sacrifices architecturaux importants. Entre autres, les ports de Ripa Grande et de Ripetta furent détruits au profit d'une meilleure régulation du Tibre³⁵⁰. Pour autant, la disparition « physique » du port de Ripa doit-elle être retenue comme la fin de la Rome « maritime » ? Notre analyse a privilégié les aspects socioéconomiques comme étant les marqueurs de la **portualité urbaine**. En découle la centralité des institutions et des normes chargées de réguler la circulation fluviomaritime, matérialisées et nourries par les pratiques des acteurs qui en ont l'usage. En d'autres termes, la présence concomitante de ces organes de régulations et des individus qui les subissent, les contournent ou en ont tout simplement l'usage dans leur activité quotidienne, dans un espace précis, localise plus le lieu portuaire qu'une structuration physique de grande ampleur. Dans cette perspective, les reconfigurations de la portualité urbaine romaine sont à l'œuvre bien avant la fin du XIX^e siècle.

³⁴⁸ Christopher Denis-Delacour, *Entre normes et pratiques : les étrangers des trafics maritimes romains (1742-1797)*, Thèse de doctorat soutenue le 28 juin 2012 à la MMSH d'Aix-en-Provence.

³⁴⁹ Raffaele Canevari, *Studi e sistemazione del Tevere nel tronco entro Roma: relazione alla Commissione istituita con decreto 1 gennaio 1871*, Rome, Tip. e lit. del Giornale del Genio civile, 1875.

³⁵⁰ Les « sacrifices » architecturaux liés aux reconfigurations urbaines de la fin du XIX^e siècle trouvent un autre exemple dans la construction du *Vittoriano* (Catherine Brice, *Monumentalité publique et politique à Rome : le Vittoriano*, Rome, École française de Rome, 1998).

Certes, la connexion fluviomaritime reste une priorité. A partir de 1826 on cherche difficilement à mettre en place un système de remorquage par des embarcations à vapeur³⁵¹. Celui-ci sera définitivement adopté en 1842 et permettra de remonter le cours du fleuve, de Fiumicino à Ripa Grande, en 6 heures au lieu de 2 à 3 jours avec l'utilisation de buffles. Cette modernisation fut cependant balayée par une autre évolution technique : la création d'une ligne ferroviaire entre Civitavecchia et Rome en 1859 qui remit en cause toute l'organisation de la navigation à destination de Ripa³⁵². Une analyse des archives témoigne toutefois d'une temporalité différente sur le plan social.

Au niveau institutionnel, le tribunal de Ripa Grande perd ses compétences au profit du tribunal de commerce de Rome à partir de 1824³⁵³. Associée à la création des chambres de commerce, la mise en place de ces nouveaux tribunaux - également à Civitavecchia et à Ancône - correspond à une reconfiguration juridique certes majeure de l'État romain mais initiée depuis la Restauration³⁵⁴. S'il est difficile de mesurer les effets directs de cette mesure, les actes du notaire de Ripa Grande témoignent en revanche de la diminution de la présence des gens de mer *in città* dès la fin du XVIII^e siècle³⁵⁵. Autant les actes relatifs aux testaments, aux dots et aux filiations que ceux ayant trait aux reventes d'embarcations et aux courtages de nolis deviennent de plus en plus rares dans le travail quotidien du notaire³⁵⁶. Le phénomène n'est pas étonnant. Certes, le cadre normatif du début du XIX^e siècle ne se superposait plus aux anciens systèmes. La présence « étrangère » dans les trafics maritimes était désormais rendue responsable des maux dont souffrait l'économie romaine³⁵⁷. Basant sa politique maritime sur l'exclusion plutôt que sur de véritables mesures de soutien étatique au développement d'une marine marchande, la restauration pontificale s'accompagna d'une radicalisation envers les structures d'Ancien Régime. Pourtant, d'autres dynamiques avaient précédé cette réorganisation et en donne une toute autre lecture. Vers 1820 les bâtiments marchands battant pavillon romain et circulant sur le littoral tyrrhénien se trouvaient tous à Civitavecchia³⁵⁸. On en dénombrait à peu près 32 de divers types, la plupart étant destinés au

³⁵¹ ASR, Camerale II, Tevere, busta 1.

³⁵² Gabriele Mariano, *L'industria armatoriale nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, Rome, Archivio economico dell'unificazione italiana, 1961, p. 43-44.

³⁵³ Un transfert de juridictions amorcé depuis 1816 (Elio Lodolini, *Camere e tribunali di Commercio nello Stato romano (sec. XIX)*, Milan, Giuffrè, 1962).

³⁵⁴ Monica Calzolari et Elvira Grantaliano, *Lo Stato pontificio, tra Rivoluzione e Restaurazione, Istituti e archivi (1798-1870)*, Rome, Archivio di Stato, 2003.

³⁵⁵ ASR, Notai RG, Vol. 98 à 118 (1800-1835).

³⁵⁶ Par exemple 76 % des actes relatifs à la construction et aux ventes et reventes d'embarcations entre 1740 et 1800 ont lieu entre 1740 et 1770. Nous avons à peu près le même taux pour les actes concernant les nolis (74 %).

³⁵⁷ Gabriele Mariano, *L'industria armatoriale...op. cit.*, p. 23-24.

³⁵⁸ ASR, Camerlengato Parte I Titolo IX, Marina, b. 82: *'Specchio dei bastimenti da Commercio montati con*

cabotage, avec notamment 9 felouques, 3 *navicelli* et 5 *leuti*³⁵⁹. La moitié de ces embarcations avaient été construites dans d'autres États italiens, surtout à Livourne. Toutefois, si la liste ne recensait que 9 capitaines étrangers, les conséquences des profondes migrations à l'œuvre depuis le XVIII^e siècle étaient extrêmement fortes.

Entre 1819 et 1821, chaque propriétaire d'embarcation battant pavillon romain dut justifier la nationalité des membres d'équipage, y compris le capitaine, pour obtenir le nouveau passeport permettant de naviguer sous la *bandiera pontificia* (le pavillon pontifical)³⁶⁰. Sans un ratio équivalent à la moitié de *sudditi*³⁶¹, le pavillon pouvait être retiré et l'embarcation ne plus bénéficier d'avantages fiscaux réservés aux Pontificaux³⁶². Si les marins nés à Civitavecchia étaient nombreux, tous étaient des Pontificaux de première ou deuxième génération. La plupart étaient issus de familles originaires du Royaume de Naples et plus modestement de Gênes, de Livourne et de Malte. Or, en étudiant la parenté de chaque membre d'équipage, nous retrouvons les capitaines et gens de mer ayant animé les trafics de Ripa dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Le cas de la famille Biferale est à ce titre exemplaire. Le fils de Cristofaro Biferale, Giuseppe, était ainsi devenu propriétaire de la felouque *San Antonio*. Un certificat devant justifier son statut au sein de l'État pontifical précisait qu'il était également conseiller public à Civitavecchia, marié avec une femme de la cité et que tous les membres de

Paviglione Pontificio in questo porto di Civitavecchia e sue dispenze, con loro rispettivo passaporto rilasciatogli da sua Eminza Rma il Sign. Card. Camerlengo du 28 août 1822.

³⁵⁹ La felouque est un petit bâtiment léger, long, étroit, non ponté, se déplaçant à voile et à rames, réputé pour sa vitesse à marche forcée. Il peut comporter de 5 à 9 rames de chaque côté et posséder un gouvernail à l'étrave et à l'étambot. La voilure se compose de deux ou trois mâts et de voiles latines, le grand mât et le mât de misaine penchés vers l'avant. Leur fond plat et leur légèreté permettent, comme pour les *navicelli*, de remonter les rivières ou de décharger à même la plage (Simone Stratico, *Vocabolario di marina in tre lingue :italiana, francese ed inglese*, 3 v., Milan, Stamperia reale, 1813). Les *navicelli* étaient des embarcations à fond plat de diverses portées adaptées à la navigation fluviale (en moyenne 10 tonneaux). Ils pouvaient être couverts d'une natte pour protéger les marchandises. Leur activité était également importante en Toscane et sur l'Arno. Ils assuraient un actif cabotage le long des rivages toscans, mais aussi vers Gênes, Marseille et Rome (Jean-Pierre Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814). Vol. Secondo*, Naples, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998, p. 46-48). Les *leuti*, également nommés *lahut* en Provence, étaient de petits bâtiments à voile très répandus en Ligurie, avec un ou deux mâts grésés de voiles latines. D'une longueur de 7, 50 à 14,25 mètres, ils pouvaient être armés à la pêche ou au cabotage. Largement utilisés par les Génois, leur rayon d'action était supérieur aux *navicelli*. On les rencontrait dans le port de Livourne, mais également sur l'ensemble du littoral tyrrhénien (Gilbert Buti, « Colporteurs des mers et caravaniers en Méditerranée occidentale. L'exemple des relations entre la France méridionale et l'Italie du sud au XVIII^e siècle », in Biagio Salvemini, *Lo spazio tirrenico nella grande trasformazione. Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Bari, Edipuglia, 2010, p. 263-286).

³⁶⁰ ASR, Camerlengato Parte I Titolo IX, Marina.

³⁶¹ *Sudditi* peut se traduire par « sujets de » et s'oppose à *stranieri* et *forestieri* (étrangers). Dans ce cas précis il s'agit de sujets de l'État pontifical. Il s'agit là d'une notion d'appartenance à l'État et au territoire qui s'avère cependant fluctuante tout au long du XVIII^e siècle. Consulter par exemple Roberto Zaugg, *Stranieri di antico regime-Mercanti, giudici e consoli nella Napoli del Settecento*, Rome, Viella, 2011, 334 p.

³⁶² Il s'agissait de contrôler les embarcations bénéficiant du *sesto*, l'exemption d'1/6^{ième} des taxes sur les transports sous pavillon romain, datant de 1788 et supprimé le 9 janvier 1817 à cause des nombreux abus. L'exemption du 'Sesto' fut rétablie en 1823 avant d'être définitivement abolie le 27 juillet 1826 sous la pression de l'Autriche et du Royaume de Naples (Gabriele Mariano, *L'industria armatoriale...*, op. cit., p. 22).

sa famille étaient natifs de Civitavecchia. Lui-même s'était installé dans la cité portuaire à l'âge de 5 ans et y habitait sans discontinuer depuis 35 ans, possédait sa maison *ed altri fondi e legni*³⁶³. Sa naissance à Gaète était qualifiée « d'accident » mais ne l'empêchait nullement de bénéficier de la *cittadinanza civitavecchiese*. Le document permet d'estimer le transfert de la famille de Cristofaro à Civitavecchia vers 1785, à la même période qu'un autre membre du clan Biferale, Erasmo³⁶⁴. Avant cette date Cristofaro avait néanmoins déjà établi des liens solides avec les acteurs économiques de la place. Le 21 août 1779 il prit part à l'achat d'une des deux frégates pontificales destinées à la surveillance des côtes³⁶⁵. Pour mener à bien cette acquisition, il se fit représenter par Giulio Capalti, issu d'une des plus importantes familles de négociants de Civitavecchia et régulièrement juge au tribunal du Consulat de la mer de la cité³⁶⁶. Au-delà de ce parcours, l'intégration des marins de Ripa à Civitavecchia obéissait aux stratégies personnelles et trajectoires individuelles entrevues au cœur de Rome au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle. La plupart des navigations de ces capitaines consistaient en des acheminements de denrées entre Civitavecchia et Rome³⁶⁷.

Une grande part de cette évolution nous est certes inconnue, mais les divers témoignages relatifs au degré d'intégration des marins *ripali* (de Ripa) à Civitavecchia témoignent que la première génération de « natif » date du début du XIX^e siècle. Leurs intérêts économiques ont à ce titre clairement migré de Ripa Grande vers le port franc au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Certains, comme les Biferale, concentrèrent alors leurs activités entre Gênes, Livourne et Civitavecchia³⁶⁸. D'autres marins, capitaines et propriétaires d'embarcations de cabotage présents à Civitavecchia avaient également suivi ce parcours migratoire qui, d'abord des littoraux tyrrhéniens jusqu'à Rome, a ensuite conduit une partie des capitaines *ripali* à s'affirmer *civitavecchiese*. Les listes d'équipages des bâtiments de guerre pontificaux arrimés aux quais du port franc nous apprennent combien ces individus représentent l'expression maritime la plus aboutie de l'État romain : ils participent à la fois au commerce et à la « guerre », sur plusieurs générations³⁶⁹.

³⁶³ En d'autres termes, des capitaux et des navires (ASR, Camerlengato Parte I Titolo IX, Marina, b. 85: certificat de la paroisse de *San Antonio* daté du 29 juillet 1819).

³⁶⁴ ASR, Camerlengato Parte I Titolo IX, Marina, b. 85 : certificat du 27 août 1819. Le certificat était demandé dans le cadre d'un renouvellement de pavillon pour la felouque *Nostra Signora del Carmine* appartenant à Giuseppe Biferale.

³⁶⁵ Il s'agissait de la frégate *San Clemente* (Alberto Guglielmotti, *Gli ultimi fatti della squadra romana-Da Corfù al Egitto*, Rome, Voghera, 1884 p. 208-209).

³⁶⁶ Son frère Giuseppe était le consul de la nation napolitaine à Civitavecchia.

³⁶⁷ ASR, Camerlengato Parte I Titolo IX, Marina, b. 86: 'Listini settimanali dell'arrivo dei bastimenti alla Ripa Grande, 1820-1821'.

³⁶⁸ ASR, Camerlengato Parte I Titolo IX, Marina, b. 83.

³⁶⁹ La seconde génération, entre autres, des Di Janni, Scapuzzo, Jacono, Albani, Volpe, Petricone, Sposito et

Au-delà de la mauvaise politique pontificale en matière de trafics, de ses faiblesses et de ses hésitations, l'ensemble des actions législatives, des contextes et des interprétations personnelles et collectives ont accouché d'un modèle original construit à partir d'un « syncrétisme du quotidien » ayant permis de s'approprier le port de Ripa Grande et le quartier du Trastevere, de le dominer et d'y perdurer. Mais lorsque cette « personnalisation » déclina, sans être remplacée par d'autres dynamiques sociales, c'est la caractérisation maritime de la cité romaine qui fut remise en cause. Loin d'être brutale, la migration des marins et des capitaines entre la fin du XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle peut s'envisager comme la fin de la Rome maritime ; une dynamique portuaire ayant un socle social et qui précède la disparition physique de Ripa Grande. Actuellement, les projets de reconstruction des édifices présents sur les berges du Tibre au XVIII^e siècle marque une volonté de se « réapproprier » le fleuve³⁷⁰. Si cette étonnante nostalgie d'un passé maritime, non exempte d'obscur ambitions touristiques, peut permettre l'éventuelle « renaissance » physique de Ripa Grande, « l'âme » maritime de la cité n'en restera pas moins consubstantielle à l'essence sociale des navigations du fleuve.

Conclusion

L'absence d'une clarification nette et tranchée entre le statut d'étranger et celui de *sudditi*³⁷¹, consciemment entretenue par le cadre juridique et institutionnel propre au port de Ripa Grande, s'avère ici essentielle. Il en allait de la fluidité de trafics qui ne pouvaient se passer de ces capitaines que l'on pouvait qualifier de *ripali* (c'est-à-dire « de Ripa ») : un statut dépassant le concept d'étranger au cœur de la cité, basé sur une notion géographiquement ouverte et mobile. Cette stratégie d'inscription « itinérante » contribuait au positionnement économique favorable des acteurs étrangers sur le plan des échanges maritimes et en retour à la construction d'une Rome portuaire³⁷².

Tous ces capitaines et les réseaux qu'ils sous-tendent, au-delà des impératifs nationaux, façonnaient la place de Ripa Grande en nourrissant une sociabilité portuaire propre. La

Biferale sont présents dans les rôles d'équipage des navires de guerre en 1793 (Alberto Guglielmotti, *Gli ultimi fatti...op. cit.*, p. 246-261).

³⁷⁰ Francesco Giovanetti et Michele Zampilli, « Roma da ricostruire. Le ripe del Tevere » dans Paolo Marconi (dir.), *Roma versus Tevere*, p. 47-53.

³⁷¹ Concernant cet aspect de la problématique: Annastella Carrino, «Fra nazioni e piccole patrie. «Padroni» e mercanti liguri sulle rotte tirreniche del secondo Settecento», *Società e storia*, 131, 2011, p. 36-67.

³⁷² Simona Feci, «Cambiare città, cambiare norme, cambiare le norme. Circolazione di uomini e donne e trasformazione delle regole in antico regime», dans Angiolina Arru et Franco Ramella (dir.), *L'Italia delle migrazioni...op. cit.*, p. 3-31.

régularité du comportement des acteurs selon une projection marchande commune valide alors l'appellation de *ripali*. Elle se traduit par l'intervention d'un tiers institutionnel - comme par exemple le notaire mais également les agents des tribunaux et des douanes - qui était chargé d'assurer l'équilibre du compromis marchand entre les agents, mais dont l'activité ne faisait sens que par la présence de ces capitaines. Difficile de dire combien de négociations avec chacun des agents, du *buffalare* au marchand de Ripa, de passages devant le notaire de Ripa Grande et de marchandises débarquées sur les quais furent nécessaires pour forger la caractérisation du **lieu** portuaire de la capitale. Une forme « d'esprit de corps » jamais mentionnée et formalisée dans les documents mais qui se devine au fil des oscillations du système institutionnel de Ripa. Définitivement basé sur l'interaction socioéconomique entre les acteurs et leur forme d'implantation urbaine - même si coexistaient plusieurs modèles d'exploitation marchands recouvrant une réalité spatiale asymétrique - la structure *ripali* révèle toute l'épaisseur mais également la faiblesse de la donnée sociale. Du point de vue de la qualification portuaire, la disparition des acteurs *ripali*, avant l'avènement du chemin de fer et l'abandon de la navigation sur le Tibre dans la seconde moitié du XIX^e siècle, retire à Rome son essence maritime, tant sur le plan social qu'institutionnel. À ce titre, la centralité de ces catégories professionnelles dans la réflexion portuaire peut être étendue aux villes proprement littorales. Il reste dans de nombreux cas à définir la nature du lien citoyen avec la mer au-delà d'une donnée géographique et des prédéterminismes « maritimes ».

Discussion de la contribution par Gilbert BUTI (AMU/CNRS/Telemme – UMR 7303)

La proposition de Christopher Denis-Delacour est intéressante à plusieurs titres. Le poste d'observation retenu, à savoir Rome au XVIII^e siècle, est original pour la période considérée et le questionnement retenu. Il n'est certes pas totalement inédit puisqu'il se situe au cœur de sa thèse de doctorat, mais il permet d'en prolonger certaines réflexions, notamment au sujet de cette situation en apparence paradoxale sinon provocatrice de « port sans mer ». Les sources mises en œuvre pour répondre à la problématique et la bibliographie font montre d'une bonne connaissance du dossier scientifique, avec toutefois une réserve de fond sur laquelle je reviendrai ci-dessous.

D'entrée de jeu Christopher Denis-Delacour se montre à juste titre prudent au sujet de l'histoire dite maritime ; nous partageons avec lui les réserves formulées hier par Alain Cabantous et aujourd'hui par Catia Antunès (Deuxième congrès international d'Histoire maritime, Nantes, juin 2013 : « La recherche en Histoire maritime : enjeux, objets et méthodes »). L'histoire « dite maritime » n'est pas une histoire autonome ; elle est un « syncrétisme scientifique » à l'interdisciplinarité obligatoire qui appelle à conceptualiser, « en dépassant les modes et les mots à la mode » (Catia Antunès) (connectés...encastré...phénomène). En revanche, l'affirmation de Christopher Denis-Delacour, selon laquelle cette « histoire maritime » se veut « toujours plus proche des rives » me paraît réductrice et à reconsidérer car nombre de travaux anciens et récents se sont efforcés de prendre en considération l'épaisseur des arrière-pays ; les ports n'apparaissent quelquefois que comme des lieux commandés par des cités intérieures (pour nous limiter à l'exemple français rappelons simplement que Bordeaux a été jusqu'au XVII^e le port de Toulouse pour la diffusion du pastel, et Marseille largement celui des banquiers italiens de Lyon).

Le rapport de la péninsule italienne à ses littoraux est présenté de manière très convaincante, en replaçant cette vision dans une perspective historiographique bien maîtrisée. C'est aussi l'occasion de rappeler, à travers l'étude de la fonction portuaire, la richesse et la complexité du cas romain avec petits ports et mouillages. Le port apparaît bien comme « le symbole de la concrétisation d'une politique de puissance commerciale sur mer ». La politique pavillonnaire pontificale, à partir du milieu du XVIII^e siècle, est analysée avec finesse et justesse, combinant souci mercantiliste et adaptation normatives aux spécificités des gens de mer ; le

contrôle de la « nationalité » des équipages n'est cependant pas original et reste, ici comme en d'autres ports, aléatoire. De même ces gens de mer participent également, comme dans le royaume de France avec le système des classes, au commerce et à la guerre.

Car, et c'est un des éléments important de la démonstration, la « portualité » ne saurait être séparée des individus ou catégories mouvantes qui en constituent le lien. Rome est certes bien un port dans la mesure où la cité se conçoit en partie comme un espace socioéconomique aux savoirs techniques et juridiques qui permettent une relative mobilité et intégration autour de la donnée maritime. Le rôle majeur des notaires est bien perçu qui s'estompe néanmoins, comme en d'autres espaces, avec la mise en place de nouvelles institutions. Les capitaines dont on peut suivre quelques trajectoires individuelles ou familiales (cas des Biferale), participent assurément à la définition du caractère portuaire de la capitale des États pontificaux. L'intégration des marins dont on aimerait connaître le nombre tout au long de cette étude, de Ripa Grande à Civitavecchia, n'est cependant ni totale, ni définitive et les pratiques territoriales tendent à prendre le pas sur l'appartenance originelle. En est-il de même dans d'autres cités portuaires ? Des Catalans, « Génois » et Napolitains à Marseille à la même époque ? Les voies de l'intégration n'empruntent-elles pas celle d'institutions ?

Toutefois, nous nous séparons de Christopher Denis-Delacour, lorsque le cas romain le fait douter, *in fine*, qu'« un port ne meurt jamais ». Au vrai, à considérer les trajectoires portuaires sur le temps long il nous paraît difficile de renoncer à cette affirmation, à moins de ne retenir du port qu'une définition étriquée, réduite aux composantes commerciales. Pour nous, comme décrit dans une publication déjà ancienne mais à laquelle nous nous rattachons, un port est un espace en perpétuelle recomposition, un territoire en permanente restructuration et nous ne rejetons pas dans l'écriture du destin des cités portuaires les « obscures ambitions touristiques » dénoncées ou refusées dans le cas romain³⁷³.

Les épreuves traversées par les ports conduisent à des adaptations, à des recompositions, à des reconstructions à partir de ruines ou de friches. Les sites portuaires demeurent, mais leurs biographies sont faites d'effacements et de reconquêtes³⁷⁴. Le littoral méditerranéen n'est pas celui des hiérarchies de longue durée. Les cycles de prospérité, les phases d'essoufflement et les périodes de déclin se succèdent et participent à la définition d'un système méditerranéen, ou plutôt à la succession voire à la concomitance de systèmes complexes et entrecroisés. Dans

³⁷³ Gilbert Buti, « Ports de Méditerranée (fin du XVIII^e s.- début XIX^e s.). Qu'est-ce qu'un port méditerranéen ? » dans Morales Moya Antonio (dir.), *1802. España entre dos siglos. Ciencia y Economía*, Madrid, SECC, 2003, p. 377-400.

³⁷⁴ Fañch Roudaut (dir.), *La ville maritime. Temps, espaces et représentations*, Brest, 1996.

ces conditions ne sommes-nous pas invités à penser le port en terme de réajustements continuels et d'incessants remodelages ? Cette reconstruction sans cesse recommencée n'est-elle pas précisément le dénominateur commun à nos ports, méditerranéens ou non, pour lesquels une situation économique n'est jamais acquise sur le long terme ?

Aussi, « l'âme maritime » (version nouvelle de l'identité maritime ?) ou « l'essence maritime » ne saurait évacuer la multiplicité des usages du domaine maritimo-portuaire, ne saurait refuser les configurations incessantes – patrimonialisation des « vieux ports », opérations événementielles, « mise en tourisme » de l'activité de pêche... – qui font toujours dans une certaine mesure de Carthage, d'Aigues-Mortes ou d'Arles des ports. Marseille, que d'aucuns souhaiteraient présenter, par originalité forcée, comme une cité sans port n'illustre-t-elle pas ces mutations continues de son rapport à la mer ?

Dans le prolongement de cette trop brève réflexion, outre à la publication signalée ci-dessus, nous ne pouvons que renvoyer aux journées d'études de la Société française d'histoire urbaine (Caen, janvier 2014) qui invitent à réfléchir aux aménagements, réaménagements, réhabilitations ou requalifications des zones portuaires de l'Antiquité à nos jours, les spécificités des villes portuaires ayant à toutes les époques, étaient liées à leur intimité avec l'eau, à la morphologie des quartiers du port et des zones proches ou plus lointaines qui accueillent les navires et en commandent les usages.

1 – Quelles furent les modalités d'intégration de ces gens de mer ? Qu'en est-il dans les autres cités portuaires, et notamment à Marseille ?

Concrètement, ce sont au moins 257 capitaines *ripali* qui étaient intégrés, avec leurs équipages, au système fluvio-maritime romain et formaient la flotte de cabotage qui alimentait régulièrement Rome en marchandises³⁷⁵. Comme expliqué précédemment, j'ai retenu l'analyse des sociabilités maritimes car elles offrent de nouvelles perspectives. Elle peut s'envisager comme une clef de lecture construite à partir de catégories socioprofessionnelles liées à la définition originelle du port, à la concomitance entre un espace et des opérateurs qui participent de la dimension socioculturelle de la cité. Il s'agirait ainsi d'une « âme maritime » que notre conceptualisation de l'espace portuaire pourrait mieux intégrer en s'inspirant des

³⁷⁵ 144 capitaines originaires de la République de Gênes, 60 capitaines originaires de Gaète dans le Royaume de Naples, 53 capitaines originaires du Val d'Arno et de Livourne dans le Grand-duché de Toscane.

réflexions interprétatives connectant l'espace géographique à la donnée culturelle³⁷⁶. Trop souvent mythifiée ou secondaire, la présence des gens de mer conditionnent et renseignent sur l'organisation du lien maritime entre la cité, l'État, leur horizon et leur limite. Elle en définit en quelque sorte les frontières et la temporalité. J'estime à ce titre qu'il existe un **moment** où chaque port peut se définir comme tel, un début et une fin qui se nourrit à la fois de la nécessité économique, de son extraterritorialité et de la localité des pratiques et de leur contrôle politique.

Je rejoins donc Gilbert Buti quant à la pertinence d'intégrer à mon analyse le cas de Marseille et d'évaluer la réalité de l'intégration catalane, génoise et napolitaine. J'objecterai cependant que le cadre institutionnel et étatique est totalement différent entre les ports provençal et romain. À Marseille, au XVIII^e siècle, il existe une flotte locale dont le pavillon est privilégié depuis l'ordonnance de Marine de Colbert de 1681³⁷⁷. L'organisation des navigations associait également des institutions offrant la possibilité d'un contrôle renforcé du caractère national des échanges : c'est notamment le cas de l'amirauté de Marseille par l'intermédiaire de la délivrance des congés³⁷⁸. Tout au long du XVIII^e siècle il s'agit donc de « traquer » les pavillons étrangers plus que d'en faciliter leur intégration. Nous sommes alors dans le cas d'une concurrence fermée entre capitaines nationaux (Français) et étrangers, comme le démontre les travaux de Luca Lo Basso³⁷⁹. Nous sommes donc loin du cadre *ripali*. L'État pontifical est un État « faible » alliant une politique institutionnelle accueillante car souffrant d'un déficit de gens de mer – l'intégration marseillaise des capitaines étrangers définie donc une sociabilité portuaire étrangère aux pratiques romaines.

La donnée sociale ne peut donc se révéler simplement par l'analyse de la structure portuaire et de son implantation urbaine, mais par l'intermédiaire de la diversité des modes d'intégration des gens de mer à la cité et à l'État. J'ai pu en partie explorer cette piste de réflexion au cours

³⁷⁶ Je pense notamment au *spatial turn in history* : Charles W. J. Withers, « Place and the "Spatial Turn" dans Geography and in History », *Journal of the History of Ideas*, 4, 2009, p. 637-658; Angelo Torre, « Un "tournant spatial" en histoire? Paysages, regards, ressources », *Annales HSS*, 5, 2008, p. 1127-1144; Thomas Zeller, « The Spatial Turn in History », dans *GHI Bulletin*, 35, 2004, p. 123-124; Felix Driver, Raphael Samuel, « Rethinking the Idea of Place », *History Workshop Journal*, 39, 1995, p. V-VII.

³⁷⁷ Gaston Rambert (dir), *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1949-1966, 7 vol.

³⁷⁸ Pour résumer, il s'agit de l'autorisation de quitter les ports du Royaume de France pour aller naviguer. Le document précise la nationalité du capitaine, de son équipage, sa destination et la durée accordée par le congé selon le voyage envisagé. Véritable « carte d'identité » du navire, il permet d'hisser le pavillon français en conformité avec l'ordonnance de 1681 et par là est le moyen d'exercer un étroit contrôle des navigations (voir Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, Thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille, Faculté de droit d'Aix, 1942, p. 270-272).

³⁷⁹ Luca Lo Basso, « Il Sud dei Genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento », dans Biagio Salvemini, *Lo spazio tirrenico nella grande trasformazione. Mercanti, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Bari, Edipuglia, 2010, p. 239-262.

de ma thèse en intégrant les grilles de lecture d'une micro-histoire devenue alors « itinérante », eu égard à la mobilité des acteurs. Se limiter à un cadre géographique et/ou institutionnel pour définir la donnée portuaire prive en effet le port des périphéries sociales qui le définissent. En retour, il s'agit de révéler les stratégies d'inscription socioéconomique des individus au sein de la cité et des structures étatiques, s'ils peuvent en profiter ou non, des de leurs difficultés ou facilités d'accès. Il faut donc jouer sur les échelles, entre « micro » et « global », afin de restituer la nature des articulations entre le local et l'international³⁸⁰.

2 – Le destin de villes maritimes, comme Rome, peut-il éviter de se décliner sur le mode de la crise ? La reconstruction permanente des ports n'appuie-t-elle pas au contraire la proposition qu'« un port ne meurt jamais » ?

Le destin de la Rome maritime du XVIII^e siècle à nos jours, de par son originalité, mais également la politique citadine actuelle, constitue des cas bien réels et tangibles de « mort portuaire ». Il n'y a ni reconversion économique locale ou internationale, ni stratégie touristique et les préoccupations patrimoniales sont épisodiques et inabouties. D'ailleurs, l'architecture portuaire de l'époque moderne a été pratiquement détruite en totalité et il n'y a plus aucune utilité économique à faire transiter par voie fluvio-maritime les marchandises et les personnes. Le chemin de fer ou le fret aérien puis routier ont depuis longtemps pris (définitivement) le relais dans les circulations économiques de la cité. À ce titre, loin de mésestimer la portée des travaux connectant les arrière-pays à la frange littorale, mon propos s'efforce plutôt de redessiner le cadre conceptuel de la **portualité** en restituant toute sa place à la composante sociale. En fonction de cette dernière, il s'agit alors de répondre aux impensés de la donnée portuaire au-delà d'un lieu physique. C'est pour cela que j'ai insisté, de manière appuyée, sur la définition du triptyque portuaire : pour évacuer les concepts étriqués qui, de la géo-économie urbaine au quantitativisme naval, éludent trop souvent le rôle structurant des sociabilités maritimes. Cette dernière notion retient toute mon attention.

Historiciser la donnée portuaire est d'autant plus aisée qu'elle se concrétise bien souvent de manière éclatante sur le temps long. L'archéologie, tout comme la cartographie et les interventions politiques, permettent entre autres à l'historien d'identifier une multitude de trajectoires portuaires, de la fondation d'un port jusqu'aux restructurations modernes et

³⁸⁰ Concernant l'inscription de la micro-histoire dans le courant de l'histoire globale : Francesca Trivellato, « Is There a Future for Italian Microhistory in the Age of Global History ? », *California Italian Studies*, 2-1, 2011 [URL : <http://escholarship.org/uc/item/0z94n9hq>], consulté le 15 janvier 2013.

contemporaines. À ce titre l'analyse tend naturellement à reconstituer l'espace portuaire comme central dans le cadre des évolutions urbaines et socioéconomique de la cité ou des politiques économiques d'État. Ces reconstructions historiques ne sont cependant pas exemptes de risques méthodologiques. Par exemple, la définition d'un port n'a-t-elle pas tendance à s'obscurcir au gré des typologies contemporaines (commerce, plaisance, *hub*...) ? J'ai voulu démontrer, sans peut-être assez approfondir mon analyse, combien ces représentations historiques peuvent être en décalage avec les structures sociales. Ces dernières ne sont ni pérennes ni ancrées au sein d'un espace portuaire qu'elles caractérisent pourtant. J'estime que cette problématique est essentielle, car en découle une temporalité spécifique. Qui plus est, en fonction de ces éléments, l'analyse des possibles reconversions de la donnée portuaire peut conduire à des impasses analytiques. D'identifiable, après un temps « économique primitif », la donnée portuaire semble se complexifier ensuite autour de la notion d'intégration postérieure à l'espace urbain. Que cette dernière soit réussie ou non, il s'agit finalement de s'interroger sur la place d'un port dont on peine à définir la fonction dans le cadre de la cité. De manière provocatrice, nous pourrions nous demander à quoi servent désormais certains ports ? C'est d'ailleurs le fil conducteur de la présente publication. Il y a selon moi un « avant » et un « après » qui demandent à être redéfinis et clarifiés, plutôt que de maintenir la donnée portuaire sous perfusion par l'intermédiaire de manipulations patrimoniales et/ou touristiques. À ce titre, le port de Rome est définitivement « mort ».

3 – Qu'en est-il du cas particulier de Marseille et de cette question de la reconversion ?

En reprenant les éléments de définition précédents, l'exemple marseillais et sa reconversion, si souvent évoqué par Gilbert Buti, me laisse sceptique. Manifestement la ville ne vit aujourd'hui plus du port, c'est le contraire dans le cadre d'une survie qui tient plus de la carte postale que d'une réelle reconversion, et il ne rentre plus dans les enjeux socioéconomiques immédiats de la cité³⁸¹. *Quid* du réel impact de la plaisance et de la croisière ? N'y a-t-il pas un acharnement à définir Marseille comme une ville portuaire alors que la cité est plus une ville du bord de mer ? Une étape sur un parcours touristique plus qu'une escale... Certes, on peut objecter qu'il existe un « nouveau port » qui se situe désormais à l'extérieur de la ville (50 kilomètres) et qui fait montre d'une activité certaine : le port de Marseille-Fos est en effet classé 5^{ème} port européen mais son impact local reste

³⁸¹ Une intéressante analyse de la situation actuelle dans Simon Ronai, « Marseille : une métropole en mutation », *Hérodote*, 4, 2009, p. 128-147.

extrêmement limitée³⁸². Il s'intègre dans des circuits internationaux d'approvisionnement qui ne profitent nullement à la ville, restant une enclave de pauvreté au sein du département des Bouches-du-Rhône³⁸³.

Cette longue divergence entre ville et port s'opère entre le XVIII^e siècle et le XIX^e siècle, à la révolution industrielle, et invite notre analyse à ne pas envisager le port en termes de reconversion mais de rupture. Si nous nous intéressons aux recherches concernant le travail portuaire comme producteur d'espace et aux logiques qui doivent être prises en compte, il ne s'agit pas de simples reconversions successives. L'histoire des relations entre Marseille et son port, c'est celle d'un « long divorce », d'une « lente dépossession », et d'une « insularisation du port »³⁸⁴, expressions présentes dans le travail de Jean-Lucien Bonillo et auxquelles je ne peux qu'adhérer. La force de travail portuaire (marins mais également personnel de manutentions, d'organisation et autres activités connexes), n'est plus intégrée à la cité à partir de la rupture du XIX^e siècle, quand le port devient un point de régulation et de transit intégré à un vaste système d'échange et soumis à des impératifs de productivité sur une toute autre échelle³⁸⁵. Il existe alors une autonomisation d'un espace dédié, spécifique, qui n'est plus intégré à la ville elle-même.

Que faire alors de l'identité « citadine » du port ? Il apparaît de prime abord malaisé d'exploiter une notion qui, pour Marseille, se greffe à un ensemble de représentations et un imaginaire qui contribuent à créer une identité spécifique³⁸⁶. Mais dans le cadre de mon approche, il ne s'agit pas d'étudier cet imaginaire pas plus que ces représentations. Les matériaux ici mis en jeu ne sont ni « urbanistiques » ni iconographiques, il s'agit de documents mettant en lumière la présence tangible et quotidienne des acteurs maritimes. Cette population vivant au cœur de la cité matérialise par sa présence le lien étroit entre le port et la ville, en scandant la vie de la cité au rythme des navigations, des flux d'hommes et de marchandises qu'elles impliquent. C'est également une question d'imaginaire, mais à partir des récits dont les gens de mer nourrissent la cité. Ce dernier point est certes plus difficile à appréhender mais mérite toute notre attention et reste un pivot de l'analyse de la sociabilité portuaire.

³⁸² Cour des Comptes, 2011, *Le Grand Port Maritime de Marseille : blocage social et déclin*, rapport annuel 2011.

³⁸³ *Ibid.*

³⁸⁴ Jean-Lucien Bonillo (dir.), *Marseille, ville et port*, Marseille, Parenthèses, 1992, p. 9-10.

³⁸⁵ *Ibid.*

³⁸⁶ Marcel Roncayolo, *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1990, 368 p.

4 – Ne faut-il pas étendre l’analyse et le modèle d’analyse proposé ici à d’autres ports ? L’ampleur comme la nature des trafics ainsi que le nombre d’individus ou de familles ne sont-ils pas des paramètres à prendre en considération si l’on prétend modéliser les situations portuaires ?

Je rejoins Gilbert Buti quant à l’opportunité d’étendre l’analyse au-delà des ports de Marseille et de Rome. Oui, il est nécessaire d’évaluer les multiples situations émergent des places portuaires, tant sur le plan institutionnel que social. Il convient d’aller à la rencontre des capitaines sur d’autres places portuaires, de Naples à Barcelone, mais il s’agit là aussi, à l’image de Marseille, de cités évoluant dans une configuration étatique beaucoup plus développée que dans le cas pontifical.

Outre les situations méditerranéennes, nous pourrions également nous inspirer des travaux concernant le Nord de l’Europe qui a étrangement fait l’objet de plus d’attention concernant les identités portuaires. Citons par exemple les travaux de Thierry Allain et son intervention dans le présent séminaire (« Déclin économique et maintien des identités portuaires : le cas d’Enkhuizen aux Provinces-Unies au XVIII^e siècle »). La Méditerranée, un espace recouvrant à la fois une circulation économique, social, technique et politique aussi dense qu’ancienne, paraît dans une certaine mesure sous-estimer l’importance de la question. L’exemple de Naples est à ce titre tout à fait stimulant. Cité portuaire ayant fait l’objet de nombreuses recherches, de l’époque moderne à nos jours, l’intégration de la population maritime à la cité reste cependant un objet historiographique finalement peu exploré³⁸⁷. On peut ainsi questionner la durée et la portée de l’influence des gens de mer sur la cité, dans le cadre d’un port intégré à une gouvernance étatique très charpentée sur la question maritime³⁸⁸. Ici la cité semble détachée du port, car elle n’appréhende pas la sociabilité maritime comme un lien mais comme une production du port³⁸⁹. La grille de lecture que j’utilise dans le cadre de ma démonstration, dont j’ai conscience qu’elle est imparfaite, peut modestement renverser les perspectives de l’interprétation portuaire en intégrant le port à la cité et inversement.

De plus, la temporalité du modèle proposé, basée sur la sociabilité maritime, et son domaine d’application vont bien au-delà du XVIII^e siècle et de la simple **portualité** ou de la nature des

³⁸⁷ Antonio Di Vittorio et Carlos Barciela Lopez (dir.), *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea: tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Bari, Caccuci Editore, 2001, 450 p.

³⁸⁸ Maria Sirago, *Le città e il mare : economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, Naples, Edizioni scientifiche italiane, 2004, 216 p.

³⁸⁹ C’est en partie le cas des excellents travaux de Maria Sirago cités précédemment.

trafics. Il met en jeu une série de questionnements sur l'influence de la mobilité des gens de mer comme entre autres la perméabilité des politiques pavillonnaires, « l'imperfection » du droit maritime, les tensions autour des recrutements des équipages, les niveaux de concurrence marchande entre États et la validité des monopoles commerciaux. Explorer ces différents thèmes en corrélation avec les espaces du maritime affaiblit dans une certaine mesure la donnée portuaire au profit d'une externalisation des pratiques. En d'autres termes, le port n'est pas un élément central des problématiques du commerce maritime. Cela est d'autant plus vrai qu'il ne fait sens que par sa seule structure pour une grande partie de l'historiographie.