

numéro

10-11

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation*

D'Angelo – 979-10-231-1743-1



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue 10-11 d'histoire maritime

La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5
Tranchant – 979-10-231-1733-2
Marzagalli – 979-10-231-1734-9
Marnot – 979-10-231-1735-6
Emmer – 979-10-231-1736-3
Harlaftis – 979-10-231-1737-0
Weber – 979-10-231-1738-7
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0
Lenhof – 979-10-231-1741-7
Polonia – 979-10-231-1742-4
D'Angelo – 979-10-231-1743-1
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8
Sarrazin – 979-10-231-1745-5
Sauzeau – 979-10-231-1746-2
Normand – 979-10-231-1747-9
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6
Amorim – 979-10-231-1749-3
Borde – 979-10-231-1750-9
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3
Bruneau – 979-10-231-1753-0
Vallejo – 979-10-231-1754-7
Chaline – 979-10-231-1755-4
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1
North – 979-10-231-1757-8
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	
Jean-Pierre Poussou	5
Introduction	
Gérard Le Bouëdec	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
Mathias Tranchant	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
Silvia Marzagalli	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Bruno Marnot	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
Peter C. Emmer	63
L'histoire maritime en Grèce	
Gelina Harlaftis	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Klaus Weber	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
Gilbert Buti et Jacques Péret	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
Jean-Louis Lenhof	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
Amélia Polónia	175
L'histoire maritime en Italie	
Michela D'Angelo	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
Jean-Luc Sarrazin	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX ^e siècle	
Thierry Sauzeau	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
France Normand	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
René Taudal Poulsen	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
Inês Amorim	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
Christian Borde	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
Sylviane Llinares et Philippe Hroděj	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
Jean de Préneuf et Martin Motte	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
Jean-Baptiste Bruneau	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
Eduardo Aznar Vallejo	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
Olivier Chaline	389
Exploration, découverte et représentations	
Christian Huetz de Lempis et Claire Laux	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
Michael North	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
Philippe Haudrère	421
Bibliographie	423

L'HISTOIRE MARITIME EN ITALIE

Michela D'Angelo

BEAUCOUP DE SOURCES ET PEU DE RECHERCHES

Un vieux proverbe italien décrit l'Italie comme la « Terre des saints, des poètes et des navigateurs ». Ce dicton, aussi vrai soit-il, semble avoir été négligé par l'historiographie italienne. Sans doute les historiens italiens ont-ils, pour la plupart, préféré concentrer leur recherche sur les saints et les poètes, plutôt que sur les gens de mer, navigateurs et marins. Aujourd'hui encore, l'histoire maritime joue un rôle secondaire dans l'historiographie italienne, alors même qu'une documentation gigantesque sur les activités des marins et des marchands, des ports, vaisseaux, routes maritimes et marchandises, repose inexploquée dans les archives italiennes.

Il y a quarante ans, en 1967, Luigi De Rosa proposait une conférence sur *Vent'anni di storiografia italiana (1945-1965)* au premier congrès de la *Société italienne d'études historiques (Società Italiana degli Storici)*. Dans son analyse de l'historiographie italienne des vingt dernières années, le Professeur De Rosa observait qu'en Italie, l'histoire maritime et particulièrement ses aspects économiques (les ports, transports, assurances...) n'était jamais « abondante », même pour ce qui touchait au Moyen Âge, qui reste pourtant l'une des périodes les plus étudiées de l'histoire économique¹. Plus de deux décennies plus tard, Giuseppe Galasso notait qu'au commencement des années 1990, le bilan de l'histoire maritime était plus remarquable pour ce qui restait à accomplir que pour ce qui avait été fait. Dans sa contribution à l'histoire de la

1 Luigi De Rosa, « Vent'anni di storiografia italiana (1945-1965) », dans *La storiografia italiana negli ultimi 20 anni*, Milano, Marzorati, 1970, II, p. 868-883.

construction navale en Italie du sud, Galasso affirmait que l'histoire maritime accusait davantage d'absence que de présence (« *più assenze che presenze* »)².

Il y a quelque dix ans, Paolo Frascani esquissait un état des lieux de l'histoire maritime récente (*La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni*). En 1999, Frascani insistait non seulement sur les progrès très lents enregistrés dans les études historico-maritimes, particulièrement celles touchant à l'Italie du sud, au cours des années 1980 et 1990, mais il déplorait aussi « le manque total d'attention prêtée aux sources ainsi qu'aux documents et traces matérielles »³.

Deux exemples serviront à mieux expliquer cette dernière observation. Les journaux de bord préservés aux *Archivio di Stato di Napoli* viennent seulement d'être analysés pour la première fois, justement par Paolo Frascani, lequel a fait de ces documents, en 2001, la source principale de son étude de la navigation à voile et à vapeur à Naples après l'Unification italienne⁴. Les archives siciliennes représentent également une mine quasi inexplorée et, en guise d'exemple, j'ajouterai seulement que dans l'*Archivio di Stato di Palermo*, il existe une source précieuse, les *Regia Dogana* de Palerme, que l'on a aussi appelés les *Secrezia*, reflétant l'activité de ce port sur plus de deux siècles et demi, de 1583 à 1824. Cette source consiste en une série de 1 774 registres, les *Responsali*, dans lesquels sont cités le nom et le type de navire ou de vaisseau, le nom et la nationalité du capitaine, les marchandises embarquées ou déchargées, leur provenance et leur destination, des informations sur l'importation, l'exportation, le transfert d'un navire à l'autre... Et pourtant, cette source reste inexploitée par les historiens maritimes, malgré l'article du précurseur Carmelo Trasselli (1959), et son travail à la fin des années 1950 et au début des années 1960 sur « Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile »⁵. À part une étude de Nicole Gotteri (1969) sur les années 1600-1605, intitulée « Marins, navires et marchandises à la Douane de Palerme »⁶, il n'existe guère que l'œuvre monumentale entamée par Rosario Lentini, qui analyse actuellement cette source pour les années 1800-1815.

2 Giuseppe Galasso, « Il Mezzogiorno e il mare », dans Arturo Fratta (dir.), *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, Napoli, Electa, 1990, p. 11.

3 Paolo Frascani, « La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni », dans Antonio Di Vittorio et Carlos Barciela Lopez (dir.), *La storiografia marittima in Italia e in Spagna*, Bari, Cacucci, 2001, p. 314.

4 Paolo Frascani, « Una comunità in viaggio : dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900) », dans Paolo Frascani (dir.), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001.

5 Carmelo Trasselli, « Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile », dans *Les Sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1962, p. 105-119.

6 Nicole Gotteri, « Gens, navires et marchandises à la Douane de Palerme (1600-1605) », *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, 81 (1969), p. 783-860.

Ce projet n'est pas encore achevé mais Lentini a déjà présenté les premiers résultats de ses recherches au second congrès de la *Mediterranean Maritime History Network (MMHN)* : « Faire des vagues en Méditerranée » (Messine-Taormina, 2006)⁷.

Bien d'autres exemples pourraient être cités pour souligner l'état de la recherche maritime en Italie. Tant de sources, si peu d'études, font de l'historiographie maritime italienne un domaine d'ombres et de lumières.

OMBRES ET LUMIÈRES

L'histoire maritime n'a pas encore droit de cité dans l'univers de la recherche en Italie, où elle est plutôt considérée comme faisant « partie intégrante de l'histoire de l'économie », comme l'ont récemment fait remarquer Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo⁸. Dans les universités italiennes, il n'existe pas de chaire d'histoire maritime, qui se trouve de ce fait dispersée ici et là dans les cours d'histoire ancienne, médiévale, moderne et contemporaine, et même incidemment reliée à des cours d'archéologie marine ou de biologie marine⁹. En revanche, certaines universités commencent à proposer des cours d'histoire de la Méditerranée.

Ainsi, l'histoire maritime reste un champ de recherche individuel, arpenté par les spécialistes de l'économie comme par les historiens des époques ancienne, médiévale, moderne et contemporaine. À titre d'exemple, des historiens éminents comme Carlo M. Cipolla, Alberto Tenenti et Ugo Tucci ont mené des recherches liées de près à l'histoire maritime, tandis qu'au début des années 1990, Salvatore Bono fondait à la fois la *Société internationale des historiens de la Méditerranée (SIHMED)* et la lettre de liaison publiée à l'intention de ses membres, en vue de renforcer les liens entre ceux qui explorent le sujet.

Un premier état des lieux de l'histoire maritime en Italie fut établi lors du congrès organisé par Antonio Di Vittorio sur les *Tendances et perspectives dans l'historiographie maritime contemporaine* (Naples, 1984). Le thème était la recherche en histoire maritime avant les années 1980. Toutes les interventions ayant pour thème l'histoire maritime des États italiens aux époques médiévale

7 Rosario Lentini, « British Merchants, Ships and Goods in Palermo 1800-1815 », dans 2nd MMHN Conference, *Making waves in the Mediterranean* (Messina, 3-7 May 2006), à paraître.

8 Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo, « Maritime History since Braudel », dans Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo (dir.), *New Directions in Mediterranean Maritime History*, numéro thématique, *Research in Maritime History*, n° 28, 2004, p. 1-19 (p. 14).

9 Voir, par exemple, Maria Lucia De Nicolò (dir.), *Mediterraneo. Archeologia navale e storia marittima dall'antichità al XX secolo*, Cattolica, Comune di Cattolica, 2008.

et moderne, soulignaient les insuffisances des documents nombreux, mais trop souvent fragmentaires, publiés au cours du dernier siècle¹⁰. Ce premier bilan, assez négatif, fut suivi par une analyse plus récente des publications parues au cours des années 1980 et 1990. À Bari, en 1999, Antonio Di Vittorio et Carlos Barciela Lopez organisèrent une rencontre entre historiens italiens et espagnols dans le but de mieux cerner les perspectives et progrès en matière d'histoire maritime des deux nations. Les rapports sur les États italiens, au-delà de leurs aspects novateurs, soulignèrent une fois de plus l'existence de champs de recherche inexplorés dans les différentes régions¹¹.

Les conférences présentées lors des deux congrès organisés par Di Vittorio nous fournissent une mise à jour de la bibliographie, mais elles peuvent également être considérées comme des « cahiers des doléances » sur les manquements de l'historiographie maritime italienne, dans l'intervalle entre les découvertes géographiques des xv^e et xvi^e siècles et l'introduction au xix^e siècle de la navigation à vapeur. Par bien des côtés, l'histoire maritime italienne des époques moderne et contemporaine attend encore d'être déchiffrée à la lumière de ces tendances novatrices.

Il y a trois ans seulement, Elisabetta Tonizzi et moi-même, respectivement pour les époques moderne et contemporaine, nous sommes efforcées de retracer les tendances générales de l'historiographie maritime récente en

-
- 10 Antonio Di Vittorio (dir.), *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima contemporanea : gli Stati Italiani e la Repubblica di Ragusa secoli XIV-XIX*, Napoli, Pironti, 1986. Dans cet ouvrage, voir Giuseppe Felloni, « La storiografia marittima su Genova in età moderna », p. 29-46 ; Ugo Marchese, « Qualche spunto sulla storiografia marittima genovese relativa all'800 », p. 47-52 ; Marcello Berti, « La storiografia marittima sulla Toscana (1950-1984) », p. 53-72 ; Ciro Manca, « La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa », p. 73-94 ; Giovanna Motta, « La storiografia marittima siciliana », p. 95-122 ; Sergio Anselmi, « Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale : bilancio di studi, problemi, metodi, programmi », p. 125-150 ; Ugo Tucci, « La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia », p. 151-173 ; Giovanni Panjek, « La storiografia marittima su Trieste negli ultimi 40 anni (secoli XVI-XIX) », p. 175-234 ; Tommaso Fanfani, « Riflessioni sulla storiografia marittima triestina », p. 235-239.
- 11 Antonio Di Vittorio, Carlos Barciela Lopez (dir.), *La storiografia marittima, op. cit.* ; pour l'historiographie maritime italienne depuis les années 1980, voir Vito Piergiovanni, « La storiografia del diritto marittimo », p. 1-10 ; Paola Massa Piergiovanni, « La Repubblica di Genova », p. 11-20 ; Giuseppe Bracco, « Il litorale sabauda », p. 41-44 ; Giovanni Panjek, « Trieste e il litorale », p. 75-101 ; Giovanni Zalin, « Considerazioni sulla storiografia marittima veneziana tra Basso Medioevo e Settecento », p. 121-154 ; Marcello Berti, « La storiografia marittima sulla Toscana (1984-1999) », p. 179-235 ; Luciano Palermo, « La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa (1980-2000) », p. 253-268 ; Giuseppe Di Taranto, « La marina mercantile del Mezzogiorno. Un bilancio storiografico (1950-1980) », p. 285-295 ; Paolo Frascani, « La storia marittima del Mezzogiorno », p. 297-314 ; Giuseppe Barbera Cardillo, « Il Regno di Sicilia », p. 337-350 ; Giuseppe Doneddu, « La storiografia marittima sul Regno di Sardegna », p. 351-366 ; Ezio Ferrante, « La storiografia marittima dell'Italia contemporanea : bilancio e prospettive », p. 417-425.

Italie pour un numéro spécial de *Research in Maritime History* (2004), édité par Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo¹². Nous aussi, nous avons relevé les zones d'ombre et de lumière des études maritimes en Italie pour les époques moderne et contemporaine, et conclu que la carte de l'histoire maritime italienne montrait davantage de zones blanches que de territoires bien cartographiés.

Reste que, comme l'a noté Elisabetta Tonizzi, « la récente émergence de quelques signes positifs, issus de la récupération de sources négligées ou tout simplement oubliées, laisse espérer que l'historiographie maritime de l'Italie post-Unification est en passe de trouver son chemin ». L'histoire maritime de l'Italie contemporaine est en progrès : « Peu satisfaisante mais manifestant de nets signes d'amélioration » semble donc, sans vouloir se montrer excessivement optimiste, la définition actuellement la plus apte à qualifier l'état de la question¹³.

Peu à peu, au fil de ces dernières décennies, l'histoire maritime a évolué. Depuis les années 1980, les universitaires italiens s'intéressent davantage aux sujets maritimes ; à partir de points de vue différents, ils envisagent les activités maritimes sous un jour nouveau. Actuellement, l'histoire maritime fait l'objet d'une nouvelle approche interdisciplinaire. Les questions qui émergent aujourd'hui ne proviennent pas uniquement des recherches menées par des individus, mais aussi et surtout d'études interdisciplinaires, de congrès et de séminaires traitant des aspects variés de l'histoire maritime sur le long terme. Par exemple, le symposium sur les *Peuples de la Méditerranée* (Naples, 1980) représente un tournant dans l'étude des différents aspects de la vie en Méditerranée à l'époque moderne (vaisseaux, marins, marchands, commerce, pêche...)¹⁴.

Ce fut encore dans les années 1980 qu'une attention renouvelée se porta à la fois sur la relation symbiotique entre port et ville au colloque *Villes ports de la Méditerranée* (Gênes, 1985), comme sur les ports en tant que noyau de l'activité économique au congrès : *Les Ports, des entreprises économiques* (Prato, 1987)¹⁵. Il y eut aussi la rencontre organisée au début des années 1990 par

12 Michela D'Angelo et M. Elisabetta Tonizzi, « Recent Maritime Historiography on Italy », *Research in Maritime History*, n° 28, 2004, p. 55-82 [part. I : Michela D'Angelo, « The Italian States before unification », p. 55-69 ; part II : M. Elisabetta Tonizzi, « Post-Unification Italy, p. 69-82 ».]

13 M. E. Tonizzi, « Post-Unification Italy », *Research in Maritime History*, n° 28, 2004, p. 82 ; voir aussi Ezio Ferrante, « La storiografia marittima dell'Italia contemporanea : bilancio e prospettive », dans *La storiografia marittima in Italia e Spagna, op. cit.*, p. 417-425.

14 Rosalba Ragosta (dir.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, Pironti, 1981.

15 Ennio Poleggi (dir.), *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archologia*, Genova, Sagep, 1989 ; Simonetta Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica (sec. XII-XVIII)*, Firenze, Istituto F. Datini/Le Monnier, 1988.

Tomaso Fanfani sur *L'Italie et la mer* (Viareggio, 1991), mettant en lumière les liens entre la construction navale, le transport maritime et le commerce, dans une perspective historique¹⁶. De nouvelles pistes de recherche ont été proposées dans le livre édité par Paolo Frascani en 2001, *La Navigation à voile et à vapeur au XIX^e siècle*, ouvrage qui se penche particulièrement sur les évolutions sociales et économiques liées à la transition de la marine à voile à la marine à vapeur¹⁷.

200

En se basant sur ces exemples, l'on peut conclure qu'au cours de ces dernières décennies, l'historiographie maritime italienne a connu un renouvellement notable, mais dont l'impact inégal sur les différents secteurs de recherche est inégal. En ce qui concerne l'époque moderne, l'effet de mode en historiographie, les nombreuses ressources d'archives inexplorées, ainsi que la fragmentation politique, la diversité économique et la complexité sociale des différents États italiens entre la fin du xv^e siècle et le milieu du xix^e siècle, peuvent tout à fait expliquer le manque d'études sur le long terme, ainsi que la focalisation de la recherche sur des réalités individuelles, parfois détaillées, au point de souffrir du manque d'une vision globale. Certains travaux récents, en revanche, indiquent que ces lacunes sont comblées peu à peu, tandis que des approches intéressantes se manifestent depuis deux ou trois décennies vis-à-vis de l'utilisation des archives et de l'analyse méthodologique. Une grande partie des études récentes portent sur les ports et leurs infrastructures, sur les marchandises et les marchands, sur les vaisseaux et les marins, les routes maritimes et la navigation, les ressources et les dangers en mer, en esquissant un portrait complet et vivant de cet univers. D'autres sujets, notamment le cabotage et les compagnies maritimes, restent à explorer¹⁸.

Comme le notait Elisabetta Tonizzi dans une sorte de bilan provisoire de l'époque contemporaine :

si la "toile" historiographique représentant ces questions est par endroits très remplie et brillamment colorée – le problème du protectionnisme maritime étant la question la plus complètement étudiée, bien qu'une préférence chronologique privilégie presque exclusivement les cinquante années suivant l'Unification – elle garde trop de zones usées et ternies. Autrement dit, il y a dans cette fresque davantage de lacunes que de parties remplies, et davantage

16 Tommaso Fanfani (dir.), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, Napoli, E.S.I., 1993.

17 P. Frascani (dir.), *A vela e a vapore...*, *op. cit.*

18 M. D'Angelo, « The Italian States before Unification », dans M. D'Angelo et M. E. Tonizzi, « Recent Maritime Historiography on Italy », art. cit., p. 68.

de paysages très localisés, au point de tendre au provincialisme, que de perspectives nationales ou internationales¹⁹.

GENS DE MER, RISQUES ET PÉRILS EN MER

Les recherches maritimes récentes prêtent davantage attention qu'auparavant aux communautés vivant avec la mer, pour et par la mer, aux hommes qui passent leur vie sur l'eau plutôt que sur la terre sèche, et qui ne cessent de partir et de revenir. Un exemple récent et positif de cet intérêt nouveau s'est manifesté en 2005 avec le congrès annuel de l'*Istituto di Storia Economica Francesco Datini* (Prato, Florence) intitulé *Richesses de mer, richesses venues de la mer*. Ce colloque s'efforçait d'analyser, d'une façon globale et non sectorielle, les rapports entre les hommes et la mer, le rôle de la mer dans le développement économique, l'interaction entre mer et terre dans l'utilisation des ressources naturelles – par exemple, le bois nécessaire pour les navires –, les emplois liés à la mer et l'activité économique des communautés côtières²⁰.

Aujourd'hui, la mer est donc essentiellement considérée en tant que ressource économique, à la fois source de nourriture (ressource halieutique) et d'emplois pour les pêcheurs et les marins, comme pour les travailleurs restant à terre, tels les ouvriers des chantiers navals et les employés des ports.

En référence à ces « travailleurs de la mer », peu d'études ont été consacrées à leur vie et conditions de travail : apprentissage, recrutement, salaires, approvisionnement et nourriture à bord... Dans le cadre général du travail effectué sur la question des *gens de mer*, il faut se souvenir, par ordre de chronologie et d'importance, tout d'abord du congrès organisé par le professeur Luigi De Rosa à Naples en 1980 sur *Les Peuples de la Méditerranée*.

- 19 M.E. Tonizzi, « Post-Unification Italy », dans M. D'Angelo et M. E. Tonizzi, « Recent Maritime Historiography on Italy », p. 82.
- 20 Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, Firenze, Istituto F. Datini/Le Monnier, 2006 ; voir par exemple, Paola Massa, « Il mare come fattore di sviluppo e di integrazione economica », p. 11-55 ; Raffaello Vergani, « Legname per l'Arsenale : i boschi "banditi" nella Repubblica di Venezia, secoli XV-XVII », p. 401-414 ; Maurizio Gangemi, « Dal Regno di Napoli a Cartagena. Il Mezzogiorno e l'approvvigionamento di legname dell'arsenale spagnolo a metà '700 », p. 415-430 ; Paola Nardone, « L'economia delle comunità abruzzesi lungo la costa dell'Adriatico », p. 441-460 ; Luciano Palermo, « Economie marittime e insediamenti umani sulle coste tirreniche dello Stato della Chiesa tra XVII e XVIII secolo », p. 461-487 ; Donatella Strangio, « Il porto di Civitavecchia (sec. XVI-XVIII) : investimenti e sviluppo economico », p. 761-772 ; Luisa Piccinno, « Città portuale e interessi privati : i progetti di ampliamento del porto franco di Genova tra '600 e '700 », p. 773-794 ; Marco Moroni, « Tra "relitti di mare" e paludi costiere : nascita di una comunità di pescatori a San Benedetto del Tronto (secoli XVI-XVIII) », p. 1041-1056 ; Raffaella Salvemini, « Le pratiche di sanità marittima nel Regno di Napoli nella seconda metà del '700 », p. 1201-1217.

Ce congrès peut encore être considéré comme le grand tournant de l'étude de la vie maritime (navires, marins, marchands, commerce, pêche...) de plusieurs régions de la Méditerranée : les interventions de Ugo Tucci, Cesare Moschetti et Gaetano Cingari, par exemple, ont mis en lumière certains aspects de la vie quotidienne en mer à Venise, à Naples et dans le détroit de Messine²¹. Il faut aussi mentionner le congrès sur *La Vie à bord des navires en Méditerranée aux XVI^e et XVII^e siècles* (1987), où fut décrite la vie quotidienne à bord des navires du début de l'époque moderne²².

Les gens de mer, ceux qui vivent et travaillent en mer et avec la mer (pêcheurs, marins, constructeurs de navires...), ont surtout fait l'objet de nouvelles études dans la recherche en histoire maritime des années 1990. Nous devons un premier travail historique sur la pêche et les pêcheurs en Italie à Sergio Anselmi. L'esquisse d'Anselmi, menée au début des années 1990, montre combien il est difficile de cerner complètement ce sujet, à cause de l'insuffisance des données statistiques, et des aspects très diversifiés des mers qui entourent la péninsule italienne (les mers ligurienne, tyrrhénienne, ionienne et adriatique)²³. Reste que la pêche et les pêcheurs commencent depuis quelques années à faire l'objet d'analyses poussées de divers chercheurs, et à fournir le thème de rencontres entre historiens. Des contributions importantes ont été apportées notamment par les colloques organisés par Giuseppe Doneddu et Maurizio Gangemi sur la pêche en Méditerranée et en Italie, aux époques moderne et contemporaine²⁴. Il y a aussi eu le congrès récent sur les *Poissons, bateaux et pêcheurs en Méditerranée, de l'époque médiévale à l'époque contemporaine*, qui s'est tenu près de Salerne en octobre 2007²⁵.

21 Rosalba Ragosta (dir.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, Pironti, 1981 ; voir, par exemple, Ugo Tucci, « Marinai e galeotti nel Cinquecento veneziano », p. 677-692 ; Cesare Moschetti, « Aspetti organizzativi e sociali della gente di mare del golfo di Napoli nei secoli XVII e XVIII », p. 937-973 ; Gaetano Cingari, « Uomini e navi nell'area dello Stretto », p. 1003-1029.

22 Atti del convegno « La vita a bordo delle navi nel Mediterraneo nei secoli XVI-XVII », *Quaderni Stefaniani*, 1987.

23 Sergio Anselmi, *La pesca in Italia. Note e indicazioni per un profilo storico*, Ancone, Ente Fiera, 1990.

24 Giuseppe Doneddu et Maurizio Gangemi (dir.), *La pesca nel Mediterraneo occidentale (sec. XVI-XVIII). Atti del I convegno di studi sulla storia della pesca (Bosa, 1994)*, Bari, Puglia grafica, 2000 ; Giuseppe Doneddu et Alessandro Fiori (dir.), *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo. Atti del II convegno di studi sulla storia della pesca (Alghero-Cabras, 2001)*, Sassari, EDES, 2003 ; Maurizio Gangemi (dir.), *Pesca e patrimonio industriale. Tecniche, strutture e organizzazione (Sicilia, Puglia, Malta e Dalmazia tra XIX e XX secolo)*, Bari, Cacucci, 2007.

25 *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal Medioevo all'età contemporanea* (Fisciano-Vietri sul Mare-Cetara, 3-6 ottobre 2007).

Les importantes recherches menées par certains historiens sur des sujets très spécifiques méritent d'être citées : par exemple, Maria Lucia De Nicolò et son analyse très large sur de nombreux aspects de la pêche, des pêcheries et des pêcheurs en Adriatique. Son travail examine le poisson en tant que ressource alimentaire, les systèmes de pêche locaux, les bateaux de pêche, les problèmes financiers et les réseaux commerciaux, les migrations de pêcheurs²⁶. Il faut également nommer Maria Sirago et ses nombreux articles sur les pêcheurs et l'évolution des systèmes de pêche dans l'histoire de l'Italie du sud²⁷. Pour la même région géographique, dans un cadre élargi à l'échelle du pays, Marco Armiero s'est efforcé d'entamer une reconstruction quantitative de la place de la pêche et du nombre de pêcheurs aux XIX^e et XX^e siècles²⁸. Biagio Salvemini a étudié, en solitaire, les pêcheurs des Pouilles au fil de l'histoire, tandis qu'Andrea Zanini se penchait sur les pêcheurs de Ligurie entre les XVII^e et XVIII^e siècles, Maria Ciotti sur ceux de l'Adriatique, Alida Clemente sur ceux de Naples, et Rosario Lentini sur les pêcheurs siciliens entre les XIX^e et XX^e siècles²⁹.

- 26 Voir, par exemple, M.L. De Nicolò, *Mangiar pesce nell'età moderna. Diritto di pesca, produzione, conservazione, consumo*, Fano, Grapho, 2004 ; M.L. De Nicolò, *Microcosmi mediterranei. Le comunità dei pescatori in età moderna*, Bologna, CLUEB, 2004, notamment les chapitres « Tecniche di pesca e tipi navali. Tra invenzioni e nuove maniere di pescare », p. 99-173 ; « Le comunità dei pescatori vaganti. Risorse, migrazioni, conflitti », p. 175-230 ; « Stile, usanza e consuetudine della marineria », p. 249-289 ; « Finanziamento e rischio nell'impresa di pesca », p. 291-304 ; M.L. De Nicolò, *Tartanon pesarese un veliero adriatico. Costruzione governo attività usi marittimi*, Gradara, Banca di Credito di Gradara, 2005 ; *La comunità delle rive. Un'identità mediterranea*, Gradara, Banca di Credito di Gradara, 2007 ; *Istituzioni, società, tradizione navale, secoli XIII-XVIII*, Gradara, Banca di Credito di Gradara, 2008.
- 27 Maria Sirago, « La gente di mare nel Mezzogiorno moderno. I pescatori e i loro sistemi di pesca (1503-1806) », *Rassegna Storica Salernitana*, 34 (2000), p. 91-145.
- 28 M. Armiero, « L'Italia di Padron 'Ntoni. Pescatori, legislatori e burocrati tra XIX e XX secolo », dans P. Frascani (dir.), *A vela e a vapore, op. cit.*, p. 177-213 ; M. Armiero, « Oltre la montagna. La pesca nell'Abruzzo preunitario », *Abruzzo contemporaneo*, 1998, p. 25-46 ; M. Armiero, « La risorsa contesa. Norme, conflitti e tecnologie tra i pescatori meridionali (XIX secolo) », *Meridiana*, 31 (1998), p. 179-206 ; M. Armiero, « La risorsa invisibile. Stato, pescatori e comunità nell'Ottocento meridionale : il caso di Taranto », dans P. Bevilacqua et G. Corona (dir.), *Ambiente e risorse nel Mezzogiorno contemporaneo. Appunti di ricerca*, Roma, Donzelli Editore, 2000, p. 225-239.
- 29 Biagio Salvemini, « Comunità 'separate' e trasformazioni strutturali. I pescatori pugliesi fra metà '600 e gli anni Trenta del '900 », *Mélanges de l'École française de Rome*, 97 (1985), p. 441-488 ; B. Salvemini, « Dalla "gaetana" al motopesca. Pescatori emarginati e controllo sociale a Molfetta fra metà Settecento e gli anni Trenta del Novecento », dans *Momenti di storia molfettese. Atti del convegno di Molfetta (1982)*, Bari, Società Storia Patria, 1987, p. 201 ; B. Salvemini, « Far negozio senza informazioni. Marinai 'pugliesi' nell'Adriatico settecentesco », *Quaderni storici*, 124 (2007), p. 155-203 ; Andrea Zanini, « Un difficile equilibrio. Stato, pescatori e comunità in Liguria tra '600 e '700 », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, p. 1091-1102 ; Maria Ciotti, *La pesca nel medio Adriatico nel*

Les travailleurs de la mer de l'époque contemporaine représentent l'une des nombreuses « zones d'ombre » de l'historiographie maritime italienne, mais une recherche innovante a été menée récemment par quelques historiens. Par Paolo Frascani bien sûr, mais aussi par Maria Stella Rollandi, qui a étudié le marché du travail maritime, les modes de recrutement, les salaires et les conditions de vie et de travail des équipages des navires de commerce de 1861 à 1900³⁰. M.S. Rollandi a également analysé les changements intervenus dans la vie des équipages avec le passage de la voile à la vapeur entre les XIX^e et XX^e siècles³¹.

Les travailleurs de la mer, constructeurs de bateaux et employés du port de Gênes, la « capitale maritime » de l'Italie, ont été davantage étudiés que ceux d'autres ports, principalement par Vilma Borghesi et Luisa Piccinno pour l'époque moderne, tandis qu'Aldo Giovanni Velardita, Elisabetta Tonizzi et Marco Doria se concentraient sur certains aspects de l'histoire du travail à des époques plus récentes³².

Settecento tra innovazione delle tecniche e conservazione delle risorse, Macerata, EUM, 2006 ; Alida Clemente, *Il mestiere dell'incertezza. La pesca nel Golfo di Napoli tra XVIII e XIX secolo*, Napoli, Guida, 2005 ; Rosario Lentini, *Economia e storia delle tonnare di Sicilia*, in Vincenzo Consolo, *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo, Sellerio, 1986, p. 31-56, R. Lentini, « La marineria e le attività produttive. Note sulla storia dell'economia mazarese », dans A. Cusumano et R. Lentini (dir.), *Mazara 800-900. Ragionamenti intorno all'identità di una città* Palermo, Sigma, 2004, p. 199-225 ; A. Cusumano, « Mazara e il mare. Spazio e tempo nella cultura dei pescatori », *ibid.*, p. 227-240. Voir également R. Lentini, *Tra frodi e legalità : pesca e pescatori nei Compartimenti marittimi di Palermo e di Trapani tra '800 e '900*, relazione al convegno internazionale di studi su *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal medioevo all'età contemporanea* (Fisciano-Vietri-Cetara, 3-6 ottobre 2007).

- 30 Paolo Frascani, « Una comunità in viaggio : dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900) », dans P. Frascani (dir.), *A vela e a vapore, op. cit.*, p. 115-137 ; Maria Stella Rollandi, « L'organizzazione a bordo delle navi mercantili fra Otto e Novecento », dans Silvio Zaninelli et Mario Taccolini (dir.), *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Milano, Vita e Pensiero, 2002, p. 523-544. Sur les syndicats des travailleurs de la mer, voir Guglielmo Salotti, *Capitan Giulietti. Il sindacalismo dei marittimi dal 1910 al 1953*, Roma, Bonacci, 1982. Sur les associations d'armateurs, voir, bien qu'assez daté et très hagiographique, Giuseppe Annovazzi et Giulio Giaccherio (dir.), *Sessanta anni al servizio dell'Armamento Libero Italiano 1901-1961*, Genova, Associazione Armatori Liberi, 1961.
- 31 Maria Stella Rollandi, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Genova, Brigati, 2003.
- 32 Luisa Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale. Genova secoli XVII-XIX*, Genova, Società ligure di storia patria, 2000 ; Aldo Giovanni Velardita (dir.), *Porto, lavoro portuale. Storia delle compagnie e dei gruppi portuali*, Genova, 1992 ; M. Elisabetta Tonizzi, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 2000, p. 143-160 ; Marco Doria, « Les dockers de Gênes : le travail entre économie et politique de 1800 à la seconde guerre mondiale », dans Jean Domenichino, Jean-Marie Guillon, Robert Mencherini (dir.), *Dockers de la Méditerranée à la Mer du nord*, Aix-en-Provence, Cité du livre, 1999, p. 15-43.

La voie marine, principal vecteur de communication entre les États de la Méditerranée, regorgeait de dangers, à la fois naturels et à visage humain. Les navires, avec leurs cargaisons et leurs équipages, se trouvaient à la merci des tempêtes, naufrages, guerres, actes de piraterie, et de bien d'autres menaces encore. Pour ce qui touche à la guerre, une contribution de grande valeur figure dans les volumes édités en 2007 par Rossella Cancila : *Mediterraneo in armi (sec. XV-XVIII)*³³.

Sur la question de la piraterie et des corsaires, de fructueuses études recouvrant toute l'Italie, de Venise aux régions les plus au sud, ont été menées par des chercheurs tels qu'Alberto Tenenti, Salvatore Bono, Sergio Anselmi, Mirella Mafri, Luca Lo Basso³⁴. Un corpus considérable traite des assurances maritimes à l'époque moderne. Depuis le livre d'Alberto Tenenti (*Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592-1609*, Paris, SEVPEN, 1959), des études peu nombreuses mais pertinentes ont été menées, notamment par Franca Assante pour Naples (1972), Carmelo Trasselli pour la Sicile (1977), et Giulio Giacchero pour Gênes (1984). Les articles récents publiés dans le volume *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare* ouvrent de nouveaux horizons pour ce domaine de recherche³⁵.

- 33 Rossella Cancila, *Mediterraneo in armi (sec. XV-XVIII)*, Palermo, Quaderni di « Mediterranea. Ricerche siciliote », 2007, 2 vol.
- 34 Alberto Tenenti, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Bari, Laterza, 1961 ; Sergio Anselmi, *Pirati e corsari in Adriatico*, Pesaro, Silvana, 1998 ; Salvatore Bono, *I corsari barbareschi*, Torino, ERI, 1964 ; Salvatore Bono, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani tra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1993 (trad. fr. *Les Corsaires en Méditerranée*, Paris, Le Grand Livre du Mois, 1998) ; Salvatore Bono, *Il Mediterraneo. Da Lepanto a Barcellona*, Perugia, Morlacchi, 2000 ; Salvatore Bono, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel '700*, Perugia, Morlacchi, 2005 ; Mirella Mafri, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna. Secoli XVI-XVIII*, Napoli, ESI, 1995 ; M. Mafri, « L'antica angoscia delle coste calabresi : la pirateria turca e barbaresca tra Cinquecento e Settecento », dans *Storia della Calabria*, Roma/Reggio Calabria, Gangemi, 1997, III, p. 313-347 ; M. Mafri, « I mari del Mezzogiorno d'Italia tra cristiani e musulmani », dans *Storia d'Italia. Annali 18. Guerra e pace*, Torino, Einaudi, 2002, p. 71-121 ; Antonello Savaglio (dir.), *Guerra di corsa e pirateria nel Mediterraneo*, Cosenza, 1999 ; Luca Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del '700*, Ventimiglia, Philobiblon, 2002 ; Luca Lo Basso, *Uomini di remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003 ; Luca Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (sec. XVI-XVIII)*, Ventimiglia, Philobiblon, 2004.
- 35 Marcello Berti, « I rischi nella circolazione marittima tra Europa nordica ed Europa mediterranea nel primo trentennio del '600 : il caso della seconda guerra anglo-olandese (1665-1667) », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, p. 809-839 ; Gerassimos Pagratis, « Le "fortune di mare". Incidenti della navigazione mercantile nei mari Ionio e Adriatico (1611-1795) », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, p. 841-861 ; Giovanni Ceccarelli, « Quando rischiare è lecito. Il credito finalizzato al commercio marittimo nella riflessione scolastica tardomedievale », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, op. cit.*, p. 1187-1199.

En ce qui concerne l'époque contemporaine, les recherches sur l'assurance maritime sont encore loin de dessiner un tableau complet, mis à part le travail de Tommaso Fanfani et Giulio Sapelli sur la région de Trieste, et une étude un peu ancienne de Giuseppe Annovazzi au sujet de Gênes³⁶.

CONSTRUCTION NAVALE ET NAVIGATION : RAME, VOILE, VAPEUR

L'histoire de la construction navale, aspect traditionnellement très technique de l'histoire navale, a également fait l'objet d'un renouveau d'attention méthodologique grâce à la recherche interdisciplinaire. Un premier survol, un peu vieilli aujourd'hui, de l'industrie navale dans les États italiens au cours de la première moitié du XIX^e siècle, fut commandé entre 1950 et 1960 à l'occasion du 100^e anniversaire de l'Unification de l'Italie³⁷. La construction navale et les chantiers navals ont fait l'objet de recherches plus récentes, s'intéressant désormais aux aspects économiques et sociaux des chantiers de la marine, ainsi qu'aux travailleurs des docks et des chantiers. Il faut citer tout particulièrement une histoire de la construction navale en Italie du sud éditée par Arturo Fratta en 1990, et un tableau plus complet des chantiers navals de Méditerranée par Mario Marzari en 1998³⁸. Les travaux cités ci-dessus sur

206

36 Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592-1609*, Paris, SEVPEN, 1959 ; Giuseppe Annovazzi, *I cento anni del Comitato delle Compagnie di assicurazioni marittime di Genova 1860-1960*, Genova, Comitato delle compagnie d'assicurazioni marittime di Genova, 1961 ; Franca Assante, *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel Settecento. Storia della Real Compagnia 1751-1802*, Napoli, Giannini, 1972 ; Associazione Nazionale Imprese Assicurazioni in Italia, *L'assicurazione in Italia fino all'Unità*, Milano, Giuffrè, 1975 ; Carmelo Trasselli, « Banchieri, armatori, assicuratori », dans *Storia della Sicilia*, Napoli, Ediz. Storia di Napoli e della Sicilia, 1977, vol. III, p. 485-500 ; Lucia Bonafede et Teresa Dispenza, « Note sull'assicurazione in Sicilia nella seconda metà del '500 », *Atti Accademia Scienze Lettere Arti Palermo*, IV (1983-84), p. 109-169 ; Giulio Giaccherio, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova, Sagep, 1984 ; Giulio Sapelli, « Uomini e capitali nella Trieste dell'Ottocento. La fondazione della Riunione Adriatica di Sicurtà », *Società e Storia*, 26 (1984), p. 821-874 ; Tommaso Fanfani, « Un modello di crescita economica. Trieste e le 'Assicurazioni Generali' », *Miscellanea di studi in onore di Mario Abrate* (Università di Torino, Torino, 1986), vol. I, p. 411-425.

37 Par exemple : Ugo Marchese, *L'industria armatoriale ligure dal 1816 al 1859*, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione italiana, 1957 ; Mariano Gabriele, *L'industria armatoriale nei territori dello Stato Pontificio dal 1816 al 1880*, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione italiana, 1961 ; Luigi Antonio Pagano, *L'industria armatoriale siciliana dal 1816 al 1880*, Roma, Archivio Economico dell'Unificazione italiana, 1964 ; Fulvio Babudieri, *Squeri e cantieri a Trieste e nella Regione Giulia dal '700 agli inizi del '900*, Trieste, Cassa di Risparmio di Trieste, 1986.

38 Arturo Fratta (dir.), *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, Napoli, Electa, 1990 ; Mario Marzari (dir.), *Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo ad oggi*, Trieste, Comune

L'Italie et la mer, édités par Tomaso Fanfani en 1993, mettaient l'accent sur l'interaction entre la construction de vaisseaux, les systèmes de transport et le commerce maritime dans la période comprise entre le xv^e et le xx^e siècles³⁹.

Au cours de l'époque moderne, la navigation et les bateaux ont connu une évolution considérable en passant de la rame à la voile, puis de la voile à la vapeur. La recherche italienne s'était jusqu'ici davantage concentrée sur les aspects nautiques et militaires que sur des considérations économiques et politiques, mais ceci est en train de changer et nous assistons à une utilisation plus fréquente des archives⁴⁰. De fait, une littérature non négligeable existe

di Grado, 1998. Voir également F. C. Lane, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Torino, Einaudi, 1983 (trad. fr. *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, SEVPEN, 1965) ; Ennio Concina, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*, Milano, Electa, 2006 ; Robert C. Davis, *Costruttori di navi a Venezia. Vita e lavoro nell'Arsenale di Venezia*, Vicenza, Neri Pozza, 1997 ; Giorgio Bellavitis, *L'Arsenale di Venezia*, Venezia, Marsilio, 1983 ; Luciana Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova, secoli XVI-XVIII*, Genova, Brigati, 1999 ; Ennio Poleggi, « L'arsenale della Repubblica di Genova (1594-1597) », dans E. Concina (dir.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1987, p. 83-84 ; Catello Vanacore, *Il cantiere navale di Castellammare di Stabia 1780-1983*, Napoli, EDI, 1987 ; Marcello Berti, « Gli Arsenali toscani in età moderna », dans *L'Arsenale militare marittimo di Taranto tra politica, strategia di difesa e sviluppo industriale*, Taranto, Arsenale Militare Marittimo, 1991, p. 49-57 ; Romualdo Giuffrida, « L'Arsenale militare di Palermo nell'ambito strategico mediterraneo dagli Asburgo ai Borboni », *ibid.*, p. 63-66 ; Nicola Aricò, Federico Martino, Giovanna Motta, « L'arsenale di Messina in età moderna », *ibid.*, p. 67-72 ; Nicola Ostuni, « L'Arsenale della Marina e l'economia del Regno di Napoli (secc. XV-XIX) », *ibid.*, p. 73-86 ; Maria Sirago, « Attrezzature e costruzioni navali a Napoli e nelle antiche province di terra di Lavoro e di Principato Citra durante il Vicerégo spagnolo », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 175-218 ; Luca Stanchieri, « Il cantiere navale di Palermo. Dalla nascita alle prime agitazioni operaie », *Mediterranea*, 2004, p. 75-121, n. 1 ; M. L. De Nicolò, « Note sull'attività cantieristica e portuale a Rimini nel Settecento », dans *Barche e gente dell'Adriatico 1400-1900*, a cura di Umberto Spadoni, Cattolica, Comune di Cattolica, 1985, p. 43, 124 ; Raffaello Vergani, *Legname per l'Arsenale : i boschi "banditi" nella Repubblica di Venezia, secoli XV-XVII*, Firenze, Le Monnier, 2006 ; Maurizio Gangemi, « Dal Regno di Napoli a Cartagena. Il Mezzogiorno e l'approvvigionamento di legname dell'arsenale spagnolo a metà '700 », dans S. Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, op. cit.*, p. 415-430.

39 Tommaso Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.* ; voir par exemple Tommaso Fanfani, « Lo scenario generale », p. 3-17 ; Ugo Tucci, « Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna », p. 57-70 ; Fausto Piola Caselli, « La flotta pontificia tra il XIV ed il XVI secolo. Costo e finanziamento », p. 89-106 ; Paola Massa, « Aspetti finanziari e funzioni economiche della gestione di una nave alla metà del '500 », p. 107-126 ; Giuseppe Doneddu, « Economia di scambio o movimento commerciale ? I porti sardi del Settecento tra economia naturale ed economia monetaria », p. 161-174 ; Sergio Anselmi, « Tipologia navale italiana in età moderna (secoli XVIII-XIX) », p. 219-232 ; Giuseppe Di Taranto, « La marina del Mezzogiorno nel Mediterraneo (secoli XVIII-XIX) », p. 301-315 ; Daniela Manetti, « Marina militare e costruzioni navali nel Granducato di Toscana (1815-1859) », p. 391-410.

40 En complément aux publications assez datées de S. Romiti, *Le marine militari italiane nel Risorgimento 1748-1861*, Roma, Ufficio storico della marina militare, 1961, voir Lamberto Radogna, *Storia della marina militare delle Due Sicilie 1734-1860*, Milano, Mursia, 1978 ;

sur la marine marchande des États italiens avant l'Unification : aujourd'hui, elle comprend un certain nombre d'études traitant des aspects économiques et sociaux plutôt que nautiques, tandis que la recherche au niveau local aborde décidément les questions économiques et sociales plutôt que les typologies classiques de jauge et nombre de navires⁴¹.

Comme l'a souligné Elisabetta Tonizzi, l'histoire contemporaine de l'Italie a produit beaucoup d'études sur la question du protectionnisme maritime, c'est-à-dire sur les interventions des autorités en vue de soutenir l'industrie des transports, commencées au cours des années 1880 dans le contexte du processus de développement économique du pays. En effet, un grand nombre de publications, d'essais, mais aussi de traités monographiques⁴², ou des parties importantes d'œuvres traitant plus généralement de l'histoire

Fausto Piola Caselli, « La flotta pontificia tra il XIV ed il XVI secolo. Costo e finanziamento », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 89-106 ; Daniela Manetti, « Marina militare e costruzioni navali nel Granducato di Toscana (1815-1859) », *ibid.*, p. 391-410 ; Pierangelo Manuele, *Il Piemonte sul mare. La marina sabauda dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Cuneo, L'arciere, 1997.

- 41 Paola Massa, « Aspetti finanziari e funzioni economiche della gestione di una nave alla metà del '500 », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 107-126 ; Ugo Tucci, « Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna », *ibid.*, p. 57-70 ; Sergio Anselmi, « Tipologia navale italiana in età moderna (secoli XVIII-XIX) », *ibid.*, p. 219-232.
- 42 Antonio Petino, « Il problema marittimo in Italia all'alba dell'Unificazione », dans *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Milano, Giuffrè, 1961, p. 271-297 ; Cesare Ciano, « La marina mercantile nazionale dall'Unità ad oggi », *ibid.*, p. 298-312 ; Umberto Spadoni, « Il canale di Suez e l'inizio della crisi della marina mercantile italiana », *Nuova Rivista Storica*, 1970, p. 651-702 ; U. Spadoni, « Linee di navigazione e costruzioni navali alla vigilia dell'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana (1881-1882) », *Nuova Rivista Storica*, 1973, p. 313-372 ; Giuseppe Barone, « Lo Stato e la marina mercantile in Italia, (1881-1894) », *Studi Storici*, 3, 1974, p. 624-659 ; Daniel J. Grange, « Le convenzioni marittime in base alle Carte Stringher (1909) », *Storia Contemporanea*, 6, 1980, p. 905-932 ; Ludovica de Courten, « Per una storia della marina mercantile italiana dall'Unità alla prima guerra mondiale », *Clio*, n° 4, 1981, p. 491-510 ; L. de Courten, « Marina mercantile e finanza. Il credito navale in Italia dall'Unità alla seconda guerra mondiale », *Clio*, 2 (1984), p. 233-260 ; L. de Courten, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni, 1989 ; L. de Courten, « L'Ansaldo e la politica navale durante l'età giolittiana », dans Peter Hertner (dir.), *Storia dell'Ansaldo. 3. Dai Bombrini ai Perrone 1903-1914*, Roma-Bari, Laterza, 1996, p. 67-94 ; U. Spadoni, « L'Ansaldo e la politica navale italiana », dans Giorgio Mori (dir.), *Storia dell'Ansaldo. 2. La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, Roma-Bari, Laterza, 1995, p. 67-88 ; T. Fanfani, « Il difficile sviluppo di un settore protetto : la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914 », *Studi e Informazioni*, n° 2, 1990, p. 145-165 ; Ezio Ferrante, « L'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana », *Guardia Costiera*, n° 1, 1992, p. 22-32 ; Tommaso Fanfani, « Lo scenario generale », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 3-17 ; T. Fanfani, « Intervento pubblico e marina mercantile tra l'Unità e la fine dell'Ottocento : dalla 'tenda dell'arabo' alla ripresa produttiva », dans Ilaria Zilli (dir.), *Fra Spazio e Tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa*, Napoli, ESI, 1995, p. 383-418 ; L. Contini, « Pubblico e privato in età giolittiana : Luigi della Torre e le

économique, des transports italiens ou de l'action économique de l'État⁴³, se sont intéressés aux formes et méthodes de l'intervention publique dans le secteur maritime. Ces interventions ont aussi joué leur rôle dans l'industrie de la construction navale, et doivent donc être considérées conjointement avec l'étude des chantiers navals. Quelques exemples de ces travaux, en se référant uniquement aux chantiers navals qui ont construit les vaisseaux d'acier et de fer destinés au commerce en haute mer, comprennent : l'œuvre de Tommaso Fanfani sur le *squero* de San Marco (le terme signifie chantier naval dans le dialecte vénitien) ; les nombreux essais compris dans les neuf volumes relatant l'histoire d'Ansaldo, l'entreprise métallo-mécanique génoise fondée en 1853 ; le livre de Paolo Fragiaco sur les chantiers navals de Monfalcone, fondés en 1907 par la famille Cosulich ; et les chapitres traitant de l'industrie de construction navale de Trieste et Venezia Giulia⁴⁴ dans une étude très récente de Giulio Mellinato⁴⁵.

SOCIÉTÉS LITTORALES ET COMMUNAUTÉS VILLAGEOISES MARITIMES

Récemment, la recherche s'est intéressée aux sociétés littorales et aux populations vivant face à la mer, c'est-à-dire à la vie des villes portuaires comme à celle des petits villages côtiers.

convenzioni marittime (1909-1910) », *Archivi e imprese*, 11-12, 1995, p. 193-232. Sur Gênes présisément, voir Giorgio Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, Milano, Giuffrè, 1969, réed. Milano, Pantarei, 2008.

- 43 Voir, par exemple, Antonio Cardini, *Stato liberale e protezionismo 1890-1900*, Bologna, Il Mulino, 1981 ; Vera Zamagni, *Lo Stato italiano e l'economia. Storia dell'intervento pubblico dall'unificazione ai nostri giorni*, Firenze, Le Monnier, 1981 ; Istituto per lo Studio dell'Organizzazione Aziendale (Ipsa), *Annali dell'economia italiana*, Milano, Ipsa, 1981-1987, 23 vol. ; Stefano Battilossi, *Storia economica d'Italia. 2. Annali*, Roma-Bari, Laterza, 1999 ; Stefano Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, Bologna, Il Mulino, 2001 ; S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005. Daté mais toujours précieux, le « classique » Epicarmo Corbino, « Il protezionismo marittimo in Italia », *Giornale degli Economisti*, 11-12, 1921, 2-3-4, 1922.
- 44 Nous estimons nécessaire d'inclure ces régions, bien qu'elles n'aient été annexées par l'Italie qu'après la première guerre mondiale.
- 45 Tommaso Fanfani, « Per una storia della cantieristica in Italia : dallo 'squero San Marco' all'Italcantieri », *L'Industria*, 2 (1988), p. 313-335 ; Paolo Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale : la nascita di una company town (1860-1940)*, Milano, Franco Angeli, 1997 ; Giulio Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, Monfalcone, 2001. Sur le transport maritime de Trieste, voir également Fulvio Babudieri, *L'industria armatoriale di Trieste e della Regione Giulia dal 1815 al 1918*, Roma, Archivio economico dell'unificazione italiana, 1964 ; *id.*, *Industria, commerci e navigazione a Trieste e nella Regione Giulia*, Milano, Giuffrè, 1982.

L'historiographie maritime récente considère le port comme le pivot central à partir duquel il est possible d'analyser les différentes activités maritimes (le commerce et les entreprises, la gestion financière, institutionnelle et administrative...) ⁴⁶. Depuis les années 1980, la relation symbiotique entre port et ville a fait l'objet d'un intérêt renouvelé, et les ports ont également été perçus comme le noyau de l'activité économique ⁴⁷. Il y a vingt ans, P. Rietbergen posait aux historiens italiens la question : « Port-ville ou ville-port ? ». Estimant que la recherche sur la ville-port dans son ensemble était négligée en Italie (« *sembra che la città-porto come complessa realtà storica sfugga agli storici* »), Rietbergen invitait ses collègues à reconnaître le port dans son ensemble comme la base organisatrice des villes portuaires (« *riconoscere il complesso portuario come principio organizzativo delle città-porto* ») ⁴⁸. L'historiographie italienne ne semble pas avoir donné naissance à de réels questionnements sur ce thème bien que, récemment, certaines recherches sur l'histoire des ports semblent davantage reliées à l'histoire urbaine. Au cours des années 1990, des recherches interdisciplinaires sur les ports d'Italie centrale et du sud ont été menées par les historiens de l'architecture et de l'économie, emmenés par Giorgio Simoncini. Les ports des États pontificaux ainsi que ceux du Royaume de Naples et de Sicile ont été examinés à partir d'une perspective innovante, du point de vue du développement de leurs activités économiques et de la modernisation de leurs infrastructures au cours de l'époque moderne ⁴⁹.

46 Giorgio Doria, « La gestione del porto di Genova dal 1550 al 1797 », dans S. Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica, op. cit.*, p. 215-270 ; Paola Massa, « Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età moderna », *ibid.*, p. 169-214.

47 Ennio Poleggi (dir.), *Città portuali del Mediterraneo*, Genova, Sagep, 1989.

48 P. Rietbergen, « Porto e Città o Città-Porto ? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano », dans S. Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica, op. cit.*, p. 615-624.

49 Giorgio Simoncini (dir.), *Sopra i porti di mare*, Florence Olschki, 4 vol., 1993-1997 : vol. I : *Il trattato di Teofilo Gallaccini e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione* (1993) ; dans le vol. II : *Il Regno di Napoli* (1993), voir G. Simoncini, « I porti del Regno di Napoli dal XV al XIX secolo », p. 1-37 ; Maria Pessolano, « Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII », p. 67-123 ; Alfredo Buccaro, « I porti flegrei e l'alternativa allo scalo napoletano dal XVI al XVIII secolo », p. 125-154 ; Maria Pessolano, « Il sistema portuale abruzzese-molisano dal vicereame all'Unità », p. 155-194 ; Filomena Fiadino, « I porti delle province pugliesi fra Settecento e Ottocento », p. 195-259 ; Clementina Barucci, « I porti delle Calabrie in periodo borbonico », p. 261-318 ; Maria Sirago, « Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatori ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo », p. 329-433 ; dans le vol. III : *Sicilia e Malta* (1997), voir Giorgio Simoncini, « La Sicilia marittima tra XV e XIX secolo », p. 9-69 ; Michela D'Angelo, « Porti e traffici marittimi in Sicilia fra Cinquecento e Seicento », p. 71-110 ; Rosario Battaglia, « Attività commerciali nei porti della Sicilia fra Settecento e Ottocento », p. 111-157 ; Giovanni Cardamone et Maria Giuffrè,

Le transport maritime local et le commerce local ont également fait l'objet de recherches importantes, focalisées sur de petites localités maritimes. Par exemple, en étudiant Scilla, petit village calabrais sur le détroit de Messine, Gaetano Cingari a, par exemple, mis en lumière la participation de la communauté villageoise tout entière au financement des voyages entrepris vers Trieste ou Marseille par les felouques locales au cours du XVIII^e siècle⁵⁰. Pour ce qui touche respectivement à Gênes ou aux Pouilles, Luciana Gatti et Antonio Di Vittorio ont considéré le « marché des navires » (la propriété des navires, les cargaisons...)⁵¹. Le rôle des petites embarcations des communautés villageoises dans le commerce des vins de Sicile a également été étudié, tout particulièrement dans le cas des vins rouges de Riposto en Catanie et du vin de malvoisie doux de l'île de Salina (archipel Eolien)⁵². Annunziata Berrino et Giuseppe Di Taranto ont analysé les communautés maritimes de Sorrento et Procida, villes dont la vitalité économique était étroitement liée aux travaux de la mer⁵³. Les articles récents inclus dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare* comprennent de nouvelles recherches sur des localités des côtes adriatique et tyrrhénienne⁵⁴. Le financement d'entreprises maritimes

« La città e il mare : il sistema portuale di Palermo », p. 159-192 ; Maria Giuffrè, « L'isola e il mare : il porto di Messina e altri porti », p. 193-238. Dans le vol. IV : *Lo Stato Pontificio* (1995), voir Giorgio Simoncini, « Porti e politica portuale dello Stato Pontificio dal XV al XIX secolo », p. 8-79 ; Luciano Palermo, « I porti dello Stato della Chiesa in età moderna : infrastrutture e politica degli investimenti », p. 81-150 ; Giovanna Curcio, Paola Zampa, « Il porto di Civitavecchia dal XV al XVIII secolo », p. 195-232 ; Claudio Varagnoli, « Corneto. Il porto clementino », p. 233-249 ; Adriano Ghisetti Giavarina, « Da Porto Recanati a Porto d'Ascoli », p. 251-262 ; Aloisio Antinori, « Il porto di Fano dal Rinascimento al periodo napoleonico », p. 263-279 ; Marinella Pigozzi, « Legazioni di Ferrara e di Romagna. Scali portuali e sbocchi a mare in età moderna », p. 281-317.

- 50 Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento. 'Feluche' e 'venturieri' nel Mediterraneo*, Reggio di Calabria, Casa del Libro, 1979.
- 51 Luciana Gatti, « Compravendita di imbarcazioni mercantili a Genova (1503-1645) », *Miscellanea storica ligure*, III, 1973, p. 149-186 ; Antonio Di Vittorio, « Il mercato delle imbarcazioni in Puglia 1801-1815 », *Rivista italiana studi napoleonici*, XXXII, 1999, p. 105-127.
- 52 Marcello Saija, Alberto Cervellera, *Mercanti di mare. Salina 1800-1953*, Messina, Triform, 1997 ; Enrico Iachello, *Il vino e il mare. Trafficanti siciliani tra '700 e '800 nella Contea di Mascali*, Catania, Maimone, 1991 ; le vin de malvoisie (*malvasia*) est produit dans les îles Éoliennes et dans d'autres parties de la Méditerranée.
- 53 Annunziata Berrino, « I sorrentini e il mare », dans P. Frascani (dir.), *A vela e a vapore, op. cit.*, p. 29-53 ; Giuseppe Di Taranto, *Procida nei secoli XVII-XIX*, Genève, Librairie Droz, 1985 ; également Umberto Spadoni (dir.), *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, Bologna, Centro Culturale Polivalente, 1985.
- 54 Marco Moroni, « Tra "reliqui di mare" e paludi costiere : nascita di una comunità di pescatori a San Benedetto del Tronto (secoli XVI-XVIII) », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, op. cit.*, p. 1041-1056 ; Paola Nardone, « L'economia delle comunità abruzzesi lungo la costa dell'Adriatico », *ibid.*, p. 441-460 ; Luciano Palermo, « Economie marittime e insediamenti umani sulle coste tirreniche dello Stato della Chiesa tra XVII e XVIII secolo », *ibid.*, p. 461-487.

de petite envergure à travers les échanges marins n'a pas soulevé beaucoup d'intérêt⁵⁵, alors que plusieurs études se concentraient sur l'histoire du Droit maritime⁵⁶.

Comme l'a fait remarquer Elisabetta Tonizzi, la politique portuaire après l'Unification de l'Italie n'a en fait guère intéressé les chercheurs, et l'histoire d'une politique portuaire nationale, et du soutien public du commerce maritime et de la construction navale, élément clef de la « politique maritime » de l'Italie, attend toujours une étude générale⁵⁷.

PORTS ET SYSTÈMES PORTUAIRES

Dans une perspective plus large, le « système portuaire » est également étudié en tant que lien entre le port principal et les ports plus petits d'une même région géographique⁵⁸.

212

De nombreuses études sont consacrées à certains ports et à leurs systèmes portuaires. Certaines des recherches les plus récentes traitant des États italiens avant l'Unification (1861) se concentraient sur la République de Gênes (annexée en 1815 par le royaume de Sardaigne), le Grand-Duché de Toscane, les États pontificaux, les royaumes de Naples et de Sicile (après 1815 le royaume des Deux Siciles), la république de Venise (annexée en 1797 par l'Autriche), et le port de Trieste (très tardivement italien, depuis 1918 seulement, mais par le passé un élément majeur du réseau commercial italien)⁵⁹.

55 Giorgio Coen, « Il contratto di cambio marittimo nella piazza di Ancona attraverso gli atti notarili », *Quaderni storici*, 1967, p. 66-77.

56 Cesare M. Moschetti, « Gli studi di storia del diritto marittimo in Italia », dans A. Di Vittorio (dir.), *Tendenze e orientamenti*, op. cit., p. 289-344 ; Vito Piergiovanni, « La storiografia del diritto marittimo », dans A. Di Vittorio et C. Barciela Lopez (dir.), *La storiografia*, p. 1-10 ; Vito Piergiovanni, « Le regole marittime internazionali del Mediterraneo tra consuetudini e statuti », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, op. cit., p. 1155-1167.

57 Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, Roma, BIM, 1966-1973, 3 vol. ; Maria Ottolino, « Navigazione commerciale e politica portuale in Italia (1861-1880) », dans Istituto Formazione Operatori Aziendali (Ifoa), *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Bologna, Analisi, 1986, p. 407-417 ; Andrea Giuntini, « Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale », dans Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti, Luciano Segreto (dir.), *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Einaudi, 1999, p. 551-616.

58 Par exemple : Giorgio Doria, Massa Piergiovanni (dir.), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova (secc. XIII-XVIII)*, Genova, Società ligure di storia patria, 1988.

59 Pour un survol jusqu'aux années 1980, voir dans A. Di Vittorio (dir.), *Tendenze e orientamenti*, op. cit., Giorgio Felloni, « La storiografia marittima su Genova in età moderna », p. 29-46 ; Ugo Marchese, « Qualche spunto sulla storiografia marittima genovese relativa all'800 », p. 47-52 ; Marcello Berti, « La storiografia marittima sulla Toscana (1950-1984) », p. 53-72 ; Ciro Manca, « La storiografia marittima sullo Stato

La recherche sur les ports italiens après l'Unification a donné lieu à une analyse comparative dans une monographie publiée par *Memoria e Ricerca*, n° 11 (2002) sur les *Porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)*. Sur les ports italiens au cours de l'époque contemporaine, il existe bien sûr une littérature considérable, qui se limite pourtant généralement à une perspective locale, ou tout au plus régionale⁶⁰. À ce jour, la seule étude complète des ports italiens après l'Unification est l'œuvre déjà ancienne menée par Gino Barbieri dans les années 1950, tandis que le rôle joué par la mer et les ports dans l'industrialisation italienne a été mis en lumière par Vera Zamagni en 1998⁶¹.

Venise, Trieste, Gênes et Livourne ont toujours joui d'une position privilégiée dans l'historiographie maritime, et des recherches récentes sur ces ports tendent à élargir cet horizon⁶². En ce qui concerne Venise, d'après Ugo Tucci, le xx^e siècle « représenta une saison heureuse pour l'historiographie » en ce que « de nombreuses études, dont beaucoup d'entre elles étaient remarquables »

della Chiesa », p. 73-94 ; Giovanna Motta, « La storiografia marittima siciliana », p. 95-122 ; Sergio Anselmi, « Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale : bilancio di studi, problemi, metodi, programmi », p. 125-150 ; Ugo Tucci, « La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia », p. 151-173 ; Giovanni Panjek, « La storiografia marittima su Trieste negli ultimi 40 anni (secoli XVI-XIX) », p. 175-234 ; Tommaso Fanfani, « Riflessioni sulla storiografia marittima triestina », p. 235-239. Pour la période post-années 1980, voir, dans *La storiografia marittima, op. cit.*, Paola Massa Piergiorganni, « La Repubblica di Genova », p. 11-20 ; Giuseppe Bracco, « Il litorale sabaudo », p. 41-44 ; Giovanni Panjek, « Trieste e il litorale », p. 75-101 ; Giovanni Zalin, « Considerazioni sulla storiografia marittima veneziana tra Basso Medioevo e Settecento », p. 121-154 ; Merello Berti, « La storiografia marittima sulla Toscana (1984-1999) », p. 179-235 ; Luciano Palermo, « La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa (1980-2000) », p. 253-268 ; Paolo Frascani, « La storia marittima del Mezzogiorno », p. 297-314 ; Giuseppe Barbera Cardillo, « Il Regno di Sicilia », p. 337-350 ; Giuseppe Doneddu, « La storiografia marittima sul Regno di Sardegna », p. 351-366.

- 60 M. Elisabetta Tonizzi (dir.), « Porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX) », *Memoria e Ricerca*, n° 11 (2002). Sur les ports ligures voir Giorgio Doria, « Il ruolo del sistema portuale ligure nell'industrializzazione dell'Italia nord-occidentale (1750-1918) », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 49-284 ; Ugo Marchese, « Economia e sistema portuale », dans Antonio Gibelli, Paride Rugafiori (dir.), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Liguria*, Torino, Einaudi, 1994, p. 727-775. Pour la Toscane et les Abruzzes, voir Giuseppe Conti, « Livorno da centro mercantile a centro industriale e la 'diversità' con il resto della Toscana tra 800 e 900 », dans I. Zilli (dir.), *Fra Spazio e Tempo, op. cit.*, p. 167-186 ; Ezio Ferrante, « Contributo allo studio della portualità abruzzese tra Ottocento e Novecento », *Proposte e Ricerche*, 1996, p. 94-102.
- 61 Gino Barbieri, *I porti d'Italia*, Napoli, Pironti, 1959 ; Vera Zamagni, « Industrialization and the Sea », dans Luciano Buzzetti et al. (dir.), *Italy's Sea. Problems and Perspectives*, Roma, Società Geografica Italiana, 1998, p. 111-117.
- 62 Par exemple, Raffaele Belvederi (dir.), *Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna*, Genova, Università di Genova, 1983 ; Atti del Convegno di studi « Rapporti del porto di Livorno con Ragusa e le città dell'Adriatico Orientale (secoli XVI-XVIII) », *Studi Livornesi*, 1988.

furent publiées⁶³. Si la période la plus étudiée reste le XVI^e siècle, certaines publications cherchent une perspective plus large en retraçant les raisons de l'ascension de Venise depuis le Moyen Âge, et celles de sa chute entre les XVIII^e et XIX^e siècles – notamment les œuvres de Lane, Tenenti, Tucci⁶⁴... Les études sur la région vénitienne peuvent aussi concerner Trieste, devenue port franc en 1719, car ce port des Habsbourg représenta le centre émergent dans une région maritime qui assistait au déclin implacable de Venise⁶⁵.

Depuis un siècle, la quantité et la qualité de l'historiographie maritime traitant de Gênes sont en nette croissance. Il faut rappeler que Gênes était, en 1861, le port le plus important d'Italie pour le trafic des voyageurs comme pour les navires de commerce. Dans une excellente présentation bibliographique allant jusqu'aux années 1980, Giorgio Felloni retrace le développement du commerce génois pendant la République, aussi complètement que Paola Massa analyse les études les plus récentes menées sur l'époque moderne⁶⁶. Les

-
- 63 Ugo Tucci, « La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia », dans A. Di Vittorio (dir.), *Tendenze e orientamenti*, op. cit., p. 151.
- 64 *Ibidem*. Parmi les innombrables références, voir au moins Frederic C. Lane, *Venice and History*, Baltimore, Johns Hopkins, 1966 ; Ugo Tucci, *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna, Il Mulino, 1981 ; Alberto Tenenti et Ugo Tucci (dir.), « Il mare », dans *Storia di Venezia*, vol. 12, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1991 ; A. Tenenti, *Venezia e il senso del mare*, Milano, Guerini, 1999 ; Élisabeth Crouzet-Pavan, *Venezia trionfante. Gli orizzonti di un mito*, Torino, Einaudi, 2001 (éd. fr. : *Venise triomphante : les horizons d'un mythe*, Paris, A. Michel, 2004).
- 65 Fulvio Babudieri, *Industria commercio e navigazione a Trieste e nella Regione Giulia. Dall'inizio del Settecento ai primi anni del Novecento*, Milano, Archivio economico dell'unificazione italiana, 1982 ; Ugo Cova, *Commercio e navigazione a Trieste da Maria Teresa al 1915*, Udine, Del Bianco, 1992.
- 66 Giuseppe Felloni, « La storiografia marittima su Genova », dans A. Di Vittorio (dir.), *Tendenze e orientamenti*, op. cit., p. 29-46 ; Massa Piergiovanni, « La Repubblica di Genova », dans A. Di Vittorio et C. Barciela Lopez (dir.), *La storiografia marittima*, op. cit., p. 11-20. Voir Ugo Marchese, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891*, Roma, Archivio storico dell'unificazione italiana, 1959 ; Domenico Gioffrè, « Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio 1495-1537 », dans *Studi in onore di A. Fanfani*, Milano, Giuffrè, 1962, vol. V, p. 113-241 ; Luigi Bulferetti et Claudio Costantini (dir.), *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, Giuffrè, 1967 ; Edoardo Grendi, « Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento », *Rivista storica italiana*, LXXX, 1968 ; Ennio Poleggi, *1128-2000. Il porto di Genova*, Genova, Sagep, 1971 ; Giovanni Assereto, « Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna », dans S. Cavaciocchi (dir.), *I porti*, p. 271-306 ; D. Puncuh (dir.), *Storia di Genova. Europa Mediterraneo Atlantico*, Genova, Società ligure di storia patria, 2003 ; Luisa Piccinno, « Città portuale e interessi privati : i progetti di ampliamento del porto franco di Genova tra '600 e '700 », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, p. 773-794.

systèmes portuaires de Ligurie à l'époque contemporaine ont principalement été étudiés par Giorgio Doria et Ugo Marchese dans les années 1990⁶⁷.

L'historiographie maritime traitant de Livourne nous a donné une série d'études historiques, principalement sur le thème du commerce international. Fondée par les Médicis au milieu du XVI^e siècle, Livourne est l'exemple typique de ces ports francs qui prospérèrent pendant toute l'époque moderne grâce à la politique du Grand-Duché de Toscane (neutralité, tolérance religieuse), et qui attirèrent les navires et négociants étrangers. Depuis les recherches effectuées par Fernand Braudel et Ruggiero Romano dans les années 1950, les études se sont surtout articulées autour des activités des communautés juives, qui ont contribué au développement du commerce avec les ports méditerranéens, et de celles des Anglais, qui firent de Livourne la plaque tournante du commerce britannique en Méditerranée occidentale. Après 1865, Livourne perdit son statut de port franc mais, ayant su réussir sa transition pour passer du statut de port de commerce à celui de centre industriel, il reste aujourd'hui l'un des ports les plus importants de la Méditerranée⁶⁸.

Le commerce maritime de la côte adriatique en général, et celui des États pontificaux en particulier, a fait l'objet de recherches menées par Sergio Anselmi⁶⁹. Les études sur l'histoire maritime des États pontificaux, qui

67 Giorgio Doria, « Il ruolo del sistema portuale ligure nell'industrializzazione dell'Italia nord-occidentale (1750-1918) », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 49-284 ; Ugo Marchese, « Economia e sistema portuale », dans Antonio Gibelli, Paride Rugafori (dir.), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Liguria*, Torino, Einaudi, 1994, p. 727-775.

68 En plus du livre de Fernand Braudel et Ruggiero Romano, *Navires et Marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, Paris, SEVPEN, 1951, voir *Atti del convegno Livorno e il Mediterraneo in età medicea*, Livorno, Bastogi, 1978 ; Carlo Mangio, « Commercio marittimo e reggenza lorenese. Provvedimenti legislativi e dibattito », *Rivista storica italiana* (1978), p. 898-938 ; Jean-Pierre Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1674-1815)*, Napoli, E.S.I., 1998 ; Silvana Balbi de Caro (dir.), *Merci e monete a Livorno in età granducale*, Firenze, Cassa di risparmio di Livorno, 1998 ; Marcello Berti, *Nel Mediterraneo e oltre. Temi di storia e storiografia marittima toscana (secoli XIII-XVIII)*, Pisa, ETS, 2000. Sur le commerce anglais, voir *Atti del Convegno di studi, Gli inglesi a Livorno e all'isola d'Elba*, Livorno, Bastogi, 1980 ; Pagano De Divitiis, « Il porto di Livorno nelle carte della Levant Company », *Economia e storia*, 1984, p. 397-415 ; Pagano De Divitiis, « Il porto di Livorno fra Inghilterra e Oriente », *Nuovi studi livornesi*, I, 1993, p. 43-87 ; Carlo M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio. La 'Sanità' toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*, Bologna, 1992 ; Michela D'Angelo, « La British Factory di Livorno tra la Corsica e l'Elba nel 1796 », *Rivista di studi napoleonici*, 32, 1999, p. 161-188 ; M. D'Angelo, « The British Factory at Livourne : a kind of Chamber of Commerce cum Consulate », dans Carmel Vassallo (dir.), *Consolati di Mare and Chambers of Commerce*, Malta, Malta University Press, 2000, p. 113-125.

69 Sergio Anselmi, *Venezia, Ragusa, Ancona tra '500 e '600*, Ancone, Deputazione di Storia Patria per le Marche, 1969 ; Sergio Anselmi, *Adriatico. Studi di storia, secoli XIV-XIX*, Ancone, Clua, 1991.

possédait des mouillages dans les mers tyrrhénienne et adriatique, mais pas de flotte marchande ou militaire, se sont d'abord concentrées sur le port d'Ancône, pour se pencher aujourd'hui sur d'autres sites de moindre importance⁷⁰.

Quant à la Sardaigne, son rôle dans l'histoire maritime est tout à fait secondaire. Pourtant, quelques études récentes analysent la régression de ses activités maritimes pendant la période espagnole, et son difficile processus de modernisation sous le règne de la Maison de Savoie⁷¹.

En ce qui concerne le royaume de Naples, l'historiographie reflète « le conflit entre un site géographique virtuellement favorable et l'incapacité des peuples du sud de l'Italie à prendre une place dans le cercle vertueux d'un processus de développement concret, dès le bas Moyen Âge ». ⁷² En particulier, les recherches sur les ports et le commerce maritime du sud de l'Italie à l'époque moderne soulignent des retards structurels en termes de développement, et une dépendance économique envers d'autres pays. Des travaux pertinents sur Naples, Salerne et d'autres ports de moindre importance mettent en lumière la nature étonnante d'une large zone commerciale qui joua un rôle double de centre de distribution et de marché de consommation : en 1861, Naples était le port le plus important d'Italie en termes de mouvements de navires⁷³.

70 Sur Ancône, voir [373]; Jean Delumeau, *Ancône, trait d'union entre l'Occident et l'Orient à l'époque de la Renaissance*, dans C62; P. Earle, « The Commercial Development of Ancona 1497-1551 », *The Economic History Review*, 1969, p. 28-44; Michele Polverari (dir.), *Ancona tra Oriente e Occidente. Il Cinquecento*, Ancone, Amministrazione provinciale, 1982. En plus de Mariano Gabriele, *I porti dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, Roma, Archivio storico dell'unificazione italiana, 1963, voir Giorgio Simoncini, « Porti e politica portuale dello Stato Pontificio dal XV al XIX secolo », dans G. Simoncini (dir.), *Sopra i porti, op. cit.*, vol. IV, p. 8-79; Luciano Palermo, « I porti dello Stato della Chiesa in età moderna : infrastrutture e politica degli investimenti », *ibid.*, p. 81-150; Giovanna Curcio, Paola Zampa, « Il porto di Civitavecchia dal XV al XVIII secolo », *ibid.*, p. 159-232; Claudio Varagnoli, « Corneto. Il porto clementino », *ibid.*, p. 233-249; Adriano Ghisetti Giavarina, « Da Porto Recanati a Porto d'Ascoli », *ibid.*, p. 251-262; Aloisio Antinori, « Il porto di Fano dal Rinascimento al periodo napoleonico », *ibid.*, p. 263-279; Marinella Pigozzi, « Legazioni di Ferrara e di Romagna. Scali portuali e sbocchi a mare in età moderna », *ibid.*, p. 281-317; Donatella Strangio, « Il porto di Civitavecchia (sec. XVI-XVIII) : investimenti e sviluppo economico », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, op. cit.*, p. 761-772.

71 Giuseppe Doneddu, « Economia di scambio o movimento commerciale ? I porti sardi del Settecento tra economia naturale ed economia monetaria », dans T. Fanfani (dir.), *La penisola italiana, op. cit.*, p. 161-174.

72 Paolo Frascani, « La storia marittima del Mezzogiorno », dans *La storiografia marittima, op. cit.*, p. 297.

73 Luigi De Rosa, « Navi, merci, nazionalità, itinerari in un porto dell'età preindustriale. Il porto di Napoli nel 1760 », dans *Studi sul Settecento Italiano*, Napoli, Istituto italiano per gli studi storici, 1968, p. 332-417; Luigi De Rosa, « Napoli porto marittimo », *Nuova rivista storica*, LXXXVI, 2002, p. 545-560; Maria Sirago, « Il porto di Salerno nel 'sistema' portuale del Regno meridionale in età moderna (1503-1806) », *Rassegna storica salernitana*, 21,

Des recherches en archives ont également été entreprises sur les mouillages et le commerce maritime des autres régions du royaume, comme les Abruzzes-Molise, les Pouilles, la Calabre et les côtes du Déroit de Messine au cours du XVIII^e siècle⁷⁴.

La Sicile n'a pas bénéficié d'une historiographie maritime abondante, mais ces dernières années ont vu des développements positifs. Les recherches les plus récentes, précédées par le travail précurseur de Carmelo Trasselli, esquissent un tableau bien structuré de l'économie maritime de l'île, et mettent en lumière les conditions et contradictions du commerce sicilien de l'époque moderne⁷⁵. De façon plus détaillée, le port de Messine, grâce à sa situation géographique et à son statut de port franc, devenait un centre commercial

1994, p. 103-151 ; Maria Sirago, « Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatoi ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo », dans Giorgio Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. II, p. 329-433 ; G. Simoncini, « I porti del Regno di Napoli dal XV al XIX secolo », *ibid.*, vol. II, p. 1-37 ; Maria Pessolano, « Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII », *ibid.*, p. 67-123 ; Alfredo Buccaro, « I porti flegrei e l'alternativa allo scalo napoletano dal XVI al XVIII secolo », *ibid.*, p. 125-154.

- 74 Costantino Felice, *Porti e scafi. Politica ed economia sul litorale abruzzese molisano 1000-1980*, Vasto, Cannarsa, 1983 ; Maria Pessolano, « Il sistema portuale abruzzese-molisano dal vicereame all'Unità », dans Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. II, p. 155-194 ; Ezio Ferrante, « Contributo allo studio della portualità abruzzese tra Ottocento e Novecento », *Proposte e Ricerche*, 1996, p. 94-102 ; Maria Antonietta Visceglia, « Il commercio dei porti pugliesi nel Settecento. Ipotesi di ricerca », dans *Economia e classi sociali nella Puglia moderna*, Napoli, Guida, 1976 ; Filomena Fiadino, « I porti delle province pugliesi fra Settecento e Ottocento », dans Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. II, p. 195-259 ; Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento. 'Feluche' e 'venturieri' nel Mediterraneo*, Reggio Calabria, Casa del Libro, 1979 ; G. Cingari, « I traffici tra l'area calabro-sicula e la costa orientale adriatica nel '700 », *Archivio Storico Sicilia Orientale*, LXXV, 1979, p. 277-296 ; Gaetano Cingari, « Uomini e navi nell'area dello Stretto di Messina nel '700 », dans Rosalba Ragosta (dir.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, Pironti, 1981, p. 1003-1029 ; Clementina Barucci, « I porti delle Calabrie in periodo borbonico », dans G. Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. II, p. 261-318 ; Renato Giuseppe Laganà (dir.), *La città e il mare. La storia, l'attività marittima e la costruzione del fronte a mare di Reggio Calabria sulla riva dello Stretto*, Roma-Reggio Calabria, Gangemi, 1988.
- 75 Carmelo Trasselli, « Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile », dans *Les Sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1962, p. 105-119 ; Carmelo Trasselli, « Porti e scali in Sicilia dal XV al XVII secolo », dans *Les Grandes Escales*, Bruxelles, 1972, p. 257-278 ; Carmelo Trasselli, « Le routes sicilienne du Moyen Âge au XIX^e siècle », *Revue historique*, 98, 1974, p. 27-44 ; Franco Benigno, « Le 'Risposte ai quesiti del console Balbiani' di Carlantonio Broggia : spunti per un'analisi del commercio marittimo siciliano », *Archivio Storico Sicilia Orientale*, 1981, p. 447-462 ; Giorgio Simoncini, « La Sicilia marittima tra XV e XIX secolo », dans G. Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. III, p. 9-69 ; Michela D'Angelo, « Porti e traffici marittimi in Sicilia fra Cinquecento e Seicento », *ibid.*, p. 71-110 ; Rosario Battaglia, « Attività commerciali nei porti della Sicilia fra Settecento e Ottocento », *ibid.*, p. 111-157.

entre les Méditerranée orientale et occidentale⁷⁶. Il reste néanmoins que des études de cas, comme celles traitant de Palerme et de Trapani, révèlent le rôle de plus en plus subalterne de la Sicile : elle exportait des matières premières telles que la soie et le sel, qui furent par la suite exportées, pour les voyages de retour, par les Européens du Nord sous la forme d'étoffes de soie et de poisson salé pour la consommation sicilienne⁷⁷.

Dans l'analyse des ports et des routes maritimes commerciales, une attention particulière est portée au commerce extérieur et, plus généralement, aux politiques commerciales des États avant l'Unification⁷⁸. Dans ce cadre, les relations commerciales avec la Grande-Bretagne ont reçu davantage de soins que le commerce avec d'autres régions. Une série d'études s'est focalisée sur les activités des négociants étrangers, particulièrement les négociants anglais résidant dans les ports de Livourne, Gênes, Naples et en Sicile⁷⁹.

- 76 Carmelo Trasselli, « Il traffico del porto di Messina nel 1587 », *Economia e storia*, 1955, p. 453-461 ; Rosario Battaglia, *Porto e commercio a Messina 1840-1880*, Reggio, Editori meridionali riuniti, 1977 ; Michela D'Angelo, « Aspetti commerciali e finanziari in un porto mediterraneo : Messina (1795-1805) », *Atti Accademia Peloritana*, LV, 1979, p. 201-247 ; Liliana Iaria, « Il porto di Messina tra Austriaci e Borboni », *Atti Accademia Zelantea* (1983), p. 157-210 ; Maria Giuffrè, « L'isola e il mare : il porto di Messina e altri porti », dans G. Simoncini (dir.), *Sopra i porti*, vol. III, p. 193-238.
- 77 Arianna Delle Vedove, « Il traffico del porto di Palermo dal 1790 al 1815 », *Quaderni di geografia umana per la Sicilia e la Calabria*, I, 1956, p. 51-81 ; Nicole Gotteri, « Gens, navires et marchandises à la Douane de Palerme (1600-1605) », *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, 81, 1969, p. 783-860 ; Giovanni Cardamone, Maria Giuffrè, « La città e il mare : il sistema portuale di Palermo », dans G. Simoncini (dir.), *Sopra i porti, op. cit.*, vol. III, p. 159-192.
- 78 Voir Ruggiero Romano, *Le Commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1951 ; Augusto Graziani, *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1832 al 1858*, Roma, Archivio storico unificazione italiana, 1960 ; Vincenzo Giura, *Russia, Stati Uniti d'America e Regno di Napoli nell'età del Risorgimento*, Napoli, E.S.I., 1967 ; Antonio Di Vittorio, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734*, Napoli, Giannini, 1969-1973 ; A. Di Vittorio, *Il commercio tra Levante ottomano e Napoli nel secolo XVIII*, Napoli, Giannini, 1979 ; Orazio Cancila, « Commercio estero (secoli XVI-XVIII) », dans *Storia della Sicilia*, Napoli, Edizioni Storia di Napoli e della Sicilia, 1978, vol. VII, p. 150-161 ; Maria Luisa Cavalcanti, *Le relazioni commerciali tra il Regno di Napoli e la Russia 1767-1815*, Genève, Librairie Droz, 1979 ; Ceasare Ciano, *Navi, mercanti e marinai nella vita mediterranea del Cinque-Seicento*, Livorno, Nuova Fortezza, 1991 ; Rosario Battaglia, *Stelle e strisce sotto la Lanterna. Il commercio tra Stati Uniti e Genova 1813-1861*, Messina, Edas, 1999 ; Mirella Mafri (dir.), *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2005 ; Gigliola Pagano de Divitiis, « Mediterraneo e Nord Europa fra '500 e '700 : scambi commerciali e scambi culturali », dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, op. cit.*, p. 81-114.
- 79 Sur le commerce anglais avec les ports italiens, voir G. Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del '600. Navi, traffici, egemonie*, Venezia, Marsilio, 1990 ; E. Grendi, « Sul commercio anglo-italiano del Settecento. Le statistiche dei Customs », *Quaderni storici*, 1992, p. 263-275 ; *L'Italia del secondo Settecento nelle relazioni segrete di William Hamilton, Horace Mann e John Murray*, a cura di G. Pagano De Divitiis et V. Giura,

La Mer ne touche pas Naples. C'est le titre paradoxal d'un livre célèbre de l'écrivain Anna Maria Ortese (*Il mare non bagna Napoli*, 1953). Il se peut que la mer ne touche pas non plus l'Italie, car aujourd'hui encore, l'histoire maritime ne semble guère solliciter la majorité des historiens italiens.

Un certain nombre d'entre eux semble pourtant se rapprocher d'une histoire maritime qui, comme l'a écrit Gelina Harlaftis, « ne traite pas du *res gestae* ou de grandes figures historiques, mais plutôt des millions de marins inconnus, de marchands et de constructeurs de navires ; de cargaisons de poisson salé, de blé, de bois d'œuvre, de produits coloniaux, d'esclaves et d'émigrants : en fait de tous les hommes et marchandises qui décidaient du sort économique des terres rangées autour de l'océan, ainsi que du sort de tous ceux qui écrivaient chaque jour l'histoire en naviguant, et qui l'écrivent encore aujourd'hui⁸⁰ ». Lentement, mais sûrement, l'histoire maritime italienne s'embarque vers ces questionnements.

Napoli, E.S.I., 1997 ; M. D'Angelo, « In the 'English' Mediterranean (1511-1815) », *Journal of Mediterranean Studies*, 2002, p. 271-285. Au sujet de Gênes, voir E. Grendi, « Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII) », *Quaderni storici*, 2004, p. 241-278. Sur Livourne, voir *Gli inglesi a Livorno e all'isola d'Elba*, Livorno, Bastogi, 1980 ; Carlo M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio. La 'Sanità' toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*, Bologna, Il Mulino, 1992 ; G. Pagano de Divitiis, « Il porto di Livorno nelle carte della Levant Company », *Economia e storia*, 1984, p. 397-415 ; G. Pagano de Divitiis, « Il porto di Livorno fra Inghilterra e Oriente », *Nuovi studi livornesi*, 1993, p. 43-87 ; M. D'Angelo, « La British Factory di Livorno tra la Corsica e l'Elba nel 1796 », *Rivista di studi napoleonici*, 32, 1999, p. 161-188 ; M. D'Angelo, « The British Factory at Leghorn : a kind of Chamber of Commerce cum Consulate », dans *Consolati di Mare and Chambers of Commerce*, dir. Carmel Vassallo, Malta, Malta University Press, 2000, p. 113-125 ; M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Livorno 1573-1737*, Messina, Istituto di studi storici Gaetano Salvemini, 2004. Sur Naples et l'Italie du sud, voir G. Pagano de Divitiis, « Il Mezzogiorno d'Italia e l'espansione commerciale inglese », *Archivio storico province napoletane*, XXI, 1982, p. 125-151 ; G. Pagano de Divitiis, « Il Mediterraneo nel XVII secolo : l'espansione commerciale inglese e l'Italia », *Studi Storici*, 1986, p. 109-148 ; Eugenio Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo. Le relazioni economiche*, Napoli, Jovene, 1991 ; Barbara Dawes, *British merchants in Naples 1820-1860*, Napoli, E.S.I., 1991. Sur la Sicile, voir R. Battaglia, *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Milano, Giuffrè, 1983 ; M. D'Angelo, *Mercanti inglesi in Sicilia 1806-1815*, Milano, Giuffrè, 1988 ; R. Lentini, « La presenza degli inglesi nell'economia siciliana », dans *La storia dei Whitaker*, a cura di Raleigh Trevelyan, Palermo, Sellerio, 1988, p. 115-146.

80 Gelina Harlaftis, « Storia marittima e storia dei porti », *Memoria e Ricerca*, 11, 2002, p. 6.

