

numéro

13

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle*

Bartolomei & Marzagalli – 979-10-231-1780-6



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 d'histoire maritime

13

La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-755-0
PDF complet – 979-10-231-1778-3

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1779-0
Bartolomei & Marzagalli – 979-10-231-1780-6
Andersen & Pourchasse – 979-10-231-1781-3
Müller – 979-10-231-1782-0
Marzagalli – 979-10-231-1783-7
Pfister-Langanay – 979-10-231-1784-4
Le Gouic – 979-10-231-1785-1
Corrales – 979-10-231-1786-8
Bartolomei – 979-10-231-1787-5
Buti – 979-10-231-1788-2
Brilli – 979-10-231-1789-9
Barazzutti – 979-10-231-1790-5
Masters – 979-10-231-1791-2

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)
version numérique : 3d2s/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

Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli.....	7
---	---

La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (xvii^e-xviii^e siècles)

Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse.....	21
---	----

Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815

Leos Müller.....	45
------------------	----

Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la mer Intérieure

Silvia Marzagalli.....	71
------------------------	----

De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France (1781-1791)

Christian Pfister-Langanay.....	101
---------------------------------	-----

De l'Atlantique à la Méditerranée :

La réorientation du commerce colonial de Lyon au xviii^e siècle

Olivier Le Gouic.....	119
-----------------------	-----

La Catalogne et l'Atlantique à l'époque moderne

Eloy Martín Corrales.....	139
---------------------------	-----

Cadix et la Méditerranée à la fin du xviii^e siècle

Arnaud Bartolomei.....	173
------------------------	-----

Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793):

« *Le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest* »

Gilbert Buti.....	211
-------------------	-----

De Cadix à Buenos Aires : commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)	
Catia Brillì.....	233
Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVII^e siècle	
Roberto Barazzutti.....	251
Masters 1 et 2 d'histoire.....	287
Comptes rendus.....	291

INTRODUCTION

Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli
Université Nice-Sophia-Antipolis,
Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Les nombreux héritages qui rattachent inextricablement l'époque moderne au Moyen Âge finissant, ne doivent pas masquer trois transformations majeures qui ont marqué de façon décisive l'avènement d'une ère nouvelle : la rupture de l'unité confessionnelle en Europe, l'élargissement des horizons vers d'autres continents, et le renforcement des États modernes. Une des conséquences les plus remarquables de la complexe alchimie qui s'est alors réalisée entre ces différentes dynamiques réside dans le déplacement progressif de l'épicentre de l'économie européenne de la Méditerranée à l'Atlantique, du Sud catholique vers le Nord protestant, des cités-États et des États régionaux des péninsules méridionales vers les États « nationaux » en formation dans l'Europe de l'Ouest.

En accord avec cette vision générale de la redéfinition des rapports de force à l'œuvre dans l'espace européen du XVI^e siècle, et avec une interprétation certainement trop rapide de la pensée braudélienne, s'est développée l'idée que l'essor atlantique avait entraîné l'éclipse de la Méditerranée et que donc, selon le principe des vases communicants, la prospérité de l'un s'était faite au détriment de l'autre. Trop rapide, parce que Fernand Braudel parlait, en fait, de façon plus nuancée d'une progressive émergence atlantique, en rappelant notamment que le siècle d'Anvers avait été, aussi, celui des Génois, avant de conclure que c'est au XVII^e siècle que « l'Europe bascule alors vers le Nord, et cette fois pour des siècles »¹. Force est cependant de constater qu'une telle vision des choses a contribué à fonder un double postulat scientifique que la génération d'historiens, qui s'était formée en lisant *La Méditerranée et le monde méditerranéen*, a largement entériné dans les années 1960-1970 : l'important dans l'économie maritime européenne de l'époque moderne se serait joué dans l'océan Atlantique, et notamment dans les relations entre les « empires coloniaux » européens et les ports métropolitains ; les autres trafics, ports et routes maritimes qui maillaient l'espace littoral européen

¹ Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, t. 3 : *Le temps du Monde*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 130-144.

n'auraient, pour leur part, constitué que des réalités secondaires, ou mineures, par rapport à ces flux transatlantiques².

8 Parmi les signes les plus révélateurs du processus de marginalisation de la Méditerranée par rapport au cœur de l'économie-monde, désormais situé sur la façade atlantique de l'Europe, Fernand Braudel avait notamment souligné le changement de nature de la présence des transporteurs nordiques en Méditerranée qui, d'abord timide, se serait vite transformée au cours du xvi^e siècle en une véritable « invasion ». Les Nordiques se seraient alors emparés des trafics les plus lucratifs, au détriment des anciennes villes et républiques méditerranéennes, et n'auraient pas hésité, pour ce faire, à recourir à la violence. Fernand Braudel remarquait ainsi qu'« il y a eu, par la ruse, la force et la violence, par le jeu des différences économiques, une conquête de la mer Intérieure par les Nordiques »³. Dans la foulée de leur succès méditerranéen, ces mêmes Nordiques auraient ensuite entrepris de conquérir le monde. De fait, deux siècles plus tard, lorsque l'économie de plantation américaine bat son plein, c'est encore et toujours du côté de l'Atlantique que les regards se tournent en premier lieu et que l'on situe volontiers – et, pour ainsi dire, exclusivement – les centres moteur de l'économie européenne.

Ce numéro de la *Revue d'histoire maritime* n'entend pas proposer une remise en cause radicale de ce paradigme « atlantiste ». Nous souhaitons cependant rouvrir un dossier qui a peut-être été trop vite plaidé, en sollicitant pour cela des travaux historiques récents qui proposent, sous des angles d'attaque très différents, s'inspirant aussi bien des études macro-économiques les plus traditionnelles que des approches micro-historiques et prosopographiques les plus innovantes, des relectures diverses et complémentaires des différentes questions qui méritent d'être débattues : l'importance absolue et relative des flux d'échanges reliant les deux façades maritimes européennes, les modalités de la présence des Nordiques en Méditerranée et de leurs interactions avec les ports et les acteurs méditerranéens, et, enfin, le dynamisme, plus ou moins persistant, des négociants et des gens de mer méditerranéens dans une période traditionnellement considérée comme exclusivement dominée par des forces émanant de l'Atlantique⁴. Nous souhaitons

2 Sur les effets de distorsion provoqués dans nos connaissances actuelles, cf. Alain Cabantous, André Lespagnol, Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer, xiii^e-xx^e siècle*, Paris, Fayard, 2005 ; Silvia Marzagalli, « Les échanges maritimes à l'époque moderne : Bilan et perspectives de la recherche française », *Revue d'histoire maritime*, 2010, vol. 10-11, p. 31-42.

3 Fernand Braudel, *La Méditerranée : l'espace et l'histoire*, Paris, Flammarion, 1977, p. 180.

4 L'attention historiographique sur l'Atlantique a été fortement renforcée par les thèses de Jacques Godechot et Robert Palmer, « Le problème de l'Atlantique du xviii^e siècle au xx^e siècle », *Relazioni del X Congresso Internazionale di Scienze Storiche*, vol. 5 : *Storia contemporanea*, Firenze, Sansoni, 1955, p. 175-239 ; pour une lecture « atlantique » du 18^e siècle, entre autres, le numéro « Atlantique » de la revue *Dix-huitième siècle* (n^o 33, 2001).

donc confronter ici, à la réalité d'une connaissance factuelle profondément renouvelée au cours de ces dernières années, la vision communément admise d'une Méditerranée qui aurait été irrémédiablement marginalisée et assujettie aux intérêts de l'Europe atlantique⁵.

Si le fait de reformuler ainsi cette interrogation est aujourd'hui possible, c'est avant tout parce que l'historiographie récente fournit des outils pour repenser le rôle de l'Atlantique, ses relations avec la Méditerranée et la nature de la croissance de l'économie maritime européenne qui traverse, de part en part, l'époque moderne. Sans avoir l'ambition de retracer de manière exhaustive une bibliographie particulièrement riche, nous nous limiterons ici à esquisser trois lignes de force qui nous semblent s'en dégager et qui invitent aujourd'hui à s'interroger à nouveaux frais sur le rôle et la place de la Méditerranée dans ce qu'il est commun d'appeler le « système atlantique ».

L'idée que la façade atlantique était devenue à l'époque moderne le principal foyer du dynamisme de l'économie européenne a été entérinée par les nombreux travaux consacrés dans les années 1950-1970 aux trafics atlantiques, et tout particulièrement au commerce colonial. Ces travaux ont notamment contribué à installer l'idée que le négoce colonial avait été le principal moteur de la croissance européenne à l'époque moderne et que les grands ports de l'Ouest avaient été de véritables îlots de modernité au sein d'un continent demeuré sous la coupe des archaïsmes hérités de l'époque féodale. Dans cette optique, la tendance fut d'étudier en priorité – et presque exclusivement – les « grands » trafics transocéaniques des ports atlantiques. Une telle impulsion donnée à la recherche conduisit souvent à réduire Bordeaux à son commerce avec les « Îles », Nantes et Liverpool à leurs commerces négriers, et Séville et Cadix à leurs fonctions de tête de pont de la *Carrera de Indias*⁶. Ce faisant, on négligea de prêter la même attention à tout ce qui, en amont, en aval,

5 Cf. aussi, avec une approche similaire, le papier de Panayiotis S. Kapetanakis, « The Sound Toll Registers and the *Odysseus Ionian Maritime History Database* : a new comparative way to view north and south Mediterranean maritime trade, 18th–19th centuries », <http://www.soundtoll.nl/images/files/Kapetanakis.pdf> (consulté le 28 juin 2010).

6 Pour Bordeaux, cf. Paul Butel, *La Croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Lille, Atelier national de reproduction des thèses de l'Université de Lille 3, 1973 ; pour Nantes, cf. Gaston Martin, *L'Ère des négriers (1714-1774), Nantes au XVIII^e siècle*, Paris, Karthala, 1993 (1^{ère} édition : 1931), et Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969 (1^{ère} édition) ; pour Séville et Cadix, cf. Huguette et Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique : (1504-1650)*, Paris, SEVPEN, 1956-1959, et Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1976.

ou indépendamment des échanges transatlantiques, avait pu contribuer à la dynamique d'ensemble des négoce maritimes européens. L'adoption de tels partis pris scientifiques accentua donc incontestablement l'idée de la marginalité de la Méditerranée dans l'économie européenne pour la simple et bonne raison que les échanges auxquels la mer Intérieure était intégrée n'étaient tout bonnement plus étudiés.

10 Le renouveau de l'historiographie maritime, qui s'est opéré dans les années 1980-2000 sous la férule de l'*Atlantic history*, vient indirectement modifier la vision que l'on avait des échanges des grands ports atlantiques, en attirant l'attention sur la diversité et la complexité des contacts et des circulations auxquels étaient intégrées ces places qui assuraient l'essentiel des échanges coloniaux. Il est ainsi évident que les principaux tenants de l'*Atlantic history*, que ce soit lorsqu'ils soulignent la présence simultanée de produits provenant du monde entier en un même lieu⁷, lorsqu'ils reconstituent, dans le sillage de l'histoire sociale des consommations, le cheminement de produits donnés, depuis leurs lieux de production jusqu'aux tables des consommateurs, ainsi que les rituels auxquels leur consommation donnait lieu⁸, ou encore lorsqu'ils retracent le va-et-vient d'hommes et de capitaux entre deux places inter-connectées⁹, proposent une histoire qui va bien au-delà de la seule prise en compte de la dimension transatlantique des échanges commerciaux de l'Europe. On pourrait certes reprocher à ces historiens d'avoir eu tendance, jusqu'à ce jour, à négliger l'étude quantitative des trafics, jugée sans doute trop aride, ou tout simplement trop chronophage. Mais il faut en revanche mettre incontestablement à leur crédit d'avoir produit un important travail de conceptualisation, qui permet aujourd'hui d'appréhender ces grands ports atlantiques comme des synapses entre les espaces coloniaux, d'une part, et des aires de production/consommation situées en Europe ou ailleurs dans le monde, d'autre part, ce qui ouvre ainsi la voie à une vision systémique et connectée du commerce colonial, prenant en compte tous les trafics, de toute

7 David Hancock, *Citizen of the World : London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735-1785*, Cambridge, Cambridge UP, 1995, p. 1-2 : voir la magistrale description d'une partie de golf qui eut lieu en 1773 en Afrique, sur un comptoir de traite anglais proche de la rivière Sierra Leone qui ouvre son livre, avec les *clubs* de golf en bois d'Amérique centrale, les chemises et les pantalons de coton indien des joueurs européens, les tissus de laine produits à proximité de Glasgow qui habillent les porteurs noirs, le vin de Madère et le tabac de Virginie qui couronnent la soirée.

8 David Hancock, *Oceans of Wine : Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*, New Haven/London, Yale UP, 2009.

9 Sheryllynne Haggerty, *The British-Atlantic Trading Community, 1760-1810 : Men, Women and the Distribution of Goods*, Leiden, Brill, 2006.

nature, qu'ils soient coloniaux, inter-européens ou de cabotage¹⁰. De fait, plus personne n'ignore aujourd'hui que les grands ports européens du xviii^e siècle sont demeurés le siège d'un intense « petit commerce » de cabotage, qui n'a jamais disparu depuis le Moyen Âge et qui est demeuré largement autonome par rapport à la dynamique coloniale, et que leurs échanges ne se sont jamais limités aux seules transactions portant sur les denrées exotiques. C'est par ailleurs sur la préexistence de ces anciens courants d'échanges et savoir-faire marchands que s'est construite la prospérité « coloniale » de villes comme Bordeaux ou Hambourg qui, sans l'apport de cette première insertion dans les circulations marchandes européennes, n'auraient jamais connu la croissance qui fut la leur au xviii^e siècle¹¹. Notons que cette approche globale de la question a été grandement facilitée par l'attention qui a été portée, depuis une dizaine d'années, aux trafics de cabotage et aux « petits ports » aussi bien sur les côtes atlantiques que sur les côtes méditerranéennes¹² : la réévaluation de ces échanges devrait donc, à terme, permettre de réduire l'hypertrophie des études consacrées au grand commerce colonial¹³. Elle a d'ailleurs d'ores et déjà permis de mettre en évidence l'existence de multiples

- 10 Pour une présentation synthétique en français des paradigmes centraux de la *World connected History*, cf. Caroline Douki et Philippe Minard, « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 54-4 bis, 2007, p. 7-21.
- 11 L'importance de ces liens anciens avait déjà été soulignée par Paul Butel comme l'un des facteurs de la suprématie bordelaise : voir *La Croissance commerciale, op. cit.* ; cf. aussi Silvia Marzagalli, « Hambourg 1750-1850 : l'adaptation d'une ville aux changements de l'activité portuaire », dans Josette Pontet (dir.), *Des hommes et des pouvoirs dans la ville, xiv^e-xx^e siècles. France, Allemagne, Angleterre, Italie*, Bordeaux, université Michel de Montaigne-Bordeaux III, 1999, p. 89-115 ; *id.*, « Hambourg, Bordeaux et les États-Unis dans les années 1790 : Quelques remarques à propos des circuits commerciaux en temps de guerre », dans Burgardt Schmidt et Bernard Lachaise (dir.), *Hamburg – Bordeaux, Zwei Städte und ihre Geschichte / Bordeaux – Hambourg. Deux villes dans l'histoire*, Hamburg, DOBU Verlag 2007, p. 389-398.
- 12 Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique au xviii^e siècle », dans Denis Woronoff (dir.), *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, CHEFF, 1998 ; Gilbert Buti (dir.), « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (xvii^e-xviii^e siècle) », numéro thématique, *Rives nord-méditerranéennes*, 2003, vol. 13, et « Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux xvii^e et xviii^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, 2008, n° 8, p. 67-108 ; Gilbert Buti et Gérard Le Bouëdec (dir.), numéro thématique « Les petits ports, usages, réseaux et sociétés littorales (xv^e-xix^e siècle) », *Rives nord-méditerranéennes*, vol. 35, 2010.
- 13 Il faut par ailleurs souligner que la remise en cause d'une vision exclusivement coloniale des échanges a été renforcée par tout un courant historiographique qui, depuis Patrick O'Brien, a relativisé le rôle du commerce extérieur dans le progrès de l'économie de l'Europe occidentale. Pour une synthèse récente, voir Peter C. Emmer, Olivier Pétré-Grenouilleau et Jessica V. Roitman (dir.), *A Deus ex Machina Revisited. Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*, Leiden-Boston, Brill, 2006.

dynamiques locales, régionales ou de plus large échelle, qui contribuèrent à l'animation des littoraux méditerranéens tout au long de l'époque moderne, notamment au XVIII^e siècle, et permirent ainsi aux habitants des rives de la mer Intérieure de participer pleinement à l'élan généralisé de la croissance du continent européen.

Bien que marginalisée dans l'historiographie des années 1950-1970, les travaux phares consacrés à Marseille ou à la Catalogne dans ces années-là montraient déjà, de la plus belle manière, que la Méditerranée n'était pas restée étrangère à la croissance européenne du XVIII^e siècle et qu'elle avait même pu y jouer les premiers rôles¹⁴. Michel Morineau avait de son côté insisté sur la force du négoce levantin et, prenant le contrepied de « l'invasion des Nordiques » braudélienne, il parlait même d'une « invasion commerciale des Provinces-Unies par les Grecs, les Arméniens et autres Orientaux »¹⁵. Contre l'image d'une crise fatale et soudaine liée aux grandes découvertes, plusieurs voix s'étaient par ailleurs levées, repoussant de plus en plus loin dans le temps le début de ce déclin¹⁶. L'importance de l'initiative des négociants méditerranéens sur des marchés de première importance, notamment des Marseillais, a par la suite été soulignée à de nombreuses reprises : par exemple les belles études réalisées à partir de l'observatoire de Smyrne en témoignent pour le Levant¹⁷. Mais l'entreprise n'a pas été menée systématiquement. Ainsi, la Gênes du XVIII^e siècle continue à être perçue comme décadente par rapport

12

14 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973 ; Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, Paris, SEVPEN, 1962. Mentionnons aussi, de façon succincte, l'abondante littérature portant sur le commerce catalan et la production des indiennes à Barcelone qui a prolongé l'œuvre de Pierre Vilar. Voir notamment Antonio García-Baquero González, « Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a final del siglo XVIII », *Actas del I coloquio de Historia económica de España*, Barcelona, Ariel, 1975 ; José María Delgado i Ribas, *Catalunya y el sistema de libre-comercio, 1778-1818 : una reflexión*, thèse de doctorat, Barcelone, 1981 ; Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, Crítica, 1981.

15 Michel Morineau, « Naissance d'une domination : marchands européens, marchés et marchands du Levant », *Cahiers de la Méditerranée*, 1976, p. 145-183, p. 155. Sur la présence des marchands arméniens en Europe, pour une première approche, nous renvoyons aux travaux récents d'Olivier Raveux, notamment « Les Arméniens et la Méditerranée, médiateurs techniques entre Orient et Occident dans l'indiennage au XVII^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec et Brigitte Nicolas (dir.), *Le Goût de l'Inde*, Rennes, PUR, 2008, p. 44-51.

16 Michel Fontenay, « La Méditerranée des Temps Modernes. Les étapes d'une marginalisation », dans M. Fontenay, *La Méditerranée entre la croix et le croissant (XVI^e-XIX^e siècles)*, Paris, Garnier, à paraître. Cet article avait été publié pour la première fois en 1993. Voir aussi Jacques Revel, « Au XVII^e siècle : le déclin de la Méditerranée ? », dans Irad Malkin (dir.), *La France et la Méditerranée : vingt-sept siècles d'interdépendance*, Leiden, Brill, 1990, p. 348-361.

17 Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Athens, Center for Asia Minor Studies, 1992.

au « siècle des Génois », alors que des recherches récentes pointent clairement, preuves à l'appui, la persistante vitalité des entreprises de navigation et de commerce ligures¹⁸. Si la percée de la marine grecque dans le bassin de la Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle est étudiée depuis quelques années par une équipe dynamique réunie autour de Gelina Harlaftis¹⁹, celle de Raguse (l'actuelle Dubrovnik) attend encore d'être réinsérée dans une histoire globale de la Méditerranée moderne²⁰. Ces différents travaux pionniers ont néanmoins ouvert la voie à une réinterprétation globale des relations commerciales et maritimes en Méditerranée, et Molly Greene, la première, s'y est risquée en défendant l'idée que la présence des Nordiques n'avait pas tari la vitalité de la navigation et du commerce des rives de la mer Intérieure, en raison notamment des caractéristiques du contexte politique méditerranéen, marqué par l'absence d'États forts²¹ et par la coexistence de

- 18 Luca Lo Basso, « Il Sud dei Genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia Meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento », dans *Piazze mercantili, mercanti e poteri sulle rotte tirreniche. I traffici marittimi fra Francia e Italia nell'età della 'grande trasformazione' (1700-1850)*, Bari, 2011 (sous presse) ; Catia Brilli, *La Diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico. Da Cadice a Buenos Aires (1750-1830)*, thèse de doctorat, Pisa, 2008. À partir de l'observatoire marseillais, Charles Carrière avait par ailleurs posé la question de l'importance persistante du négoce et des capitaux génois – « N'y aurait-il pas une internationale génoise ? » – dès les années 1960 : voir « Notes sur les relations commerciales entre Marseille et Gênes au XVIII^e siècle », *Actes du 1^{er} Congrès historique Provence-Ligurie*, Aix-Marseille et Bordighera, Fédération historique de Provence - Institut international d'études ligures, 1966, p. 227-252, p. 251. La question se pose d'ailleurs aussi pour d'autres ports et espaces régionaux italiens, cf. Biagio Salvemini et Maria Antonietta Visceglia, « Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le sud de l'Italie, XVIII^e-début XIX^e siècle », *Provence historique*, n° 177, 1994, p. 321-365.
- 19 Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo (dir.), « New Directions in Mediterranean Maritime History », numéro thématique, *Research in Maritime History*, n° 28, 2004 ; Gelina Harlaftis et Maria Christina Chatzioannou (dir.), *Following the Nereids. Sea routes and maritime business, 16th-20th centuries*, Athens, Kerkyra, 2006 ; Gelina Harlaftis, « The 'Eastern Invasion'. Greeks in the Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth centuries », dans Maria Fusaro, Colin Heywood, Mohamed-Salah Omri (dir.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean : Braudel's Maritime Legacy*, London, I.B. Tauris, 2010 ; cf. aussi, sur la vitalité entrepreneuriale grecque, le dossier thématique « Economic and social development of the port cities of the sea of Azof and the Greeks in the long Nineteenth century », *International Journal of Maritime History*, XXII, 1, 2010. Pour les relations avec le Levant et l'importance des Grecs, les travaux de Michel Fontenay demeurent une référence indispensable, notamment *La Méditerranée entre la croix et le croissant (XV^e-XIX^e siècles)*, op. cit.
- 20 L'ouvrage récent de Robin Harris, *Dubrovnik, A History*, London, Saqi, 2003, ne consacre qu'une trentaine de pages au XVIII^e siècle. On trouvera plus de renseignements, mais avec une couverture inégale des sujets, dans Antonio Da Vittorio, *Tra Mare e Terra, aspetti economici e finanziari della Repubblica di Ragusa in età moderna*, Bari, Cacucci, 1990, et Antonio Di Vittorio, Sergio Anselmi, Paola Pierucci (dir.), *Ragusa (Dubrovnik) una repubblica adriatica, saggi di storia economica e finanziaria*, Bologna, Cisalpino, Istituto Editoriale Universitario, 1994.
- 21 Molly Greene, « Beyond the Northern Invasion : The Mediterranean in the Seventeenth Century », *Past & Present : A Journal of Historical Studies*, n° 174, février 2002 : « *If in*

« rather striking relationships of convenience » voire, ajouterions-nous, de dynamiques économies interstitielles.

Les recherches menées depuis une vingtaine d'années par Biagio Salvemini et son équipe sur le commerce entre le sud de l'Italie et Marseille ont ainsi pu souligner la vitalité insoupçonnée des flottes « italiennes » : entre la première et la seconde moitié du siècle, la part des navires français arrivés à Marseille depuis le sud de l'Italie tombe de 61 % à 37 %, alors que celle des Génois monte de 12 % à 24 %, et celle des Napolitains de 18 % à 33 %²². Les travaux sur le terrain génois, entrepris par Luca Lo Basso, permettent, à travers l'étude des mécanismes de financement, de comprendre comment les marins ligures ont su créer des liens forts avec certaines places, comme celles de Calabre pour le commerce de l'huile d'olive, en dehors de toute concurrence de la part des marines nordiques, qui se cantonnent pour l'essentiel aux grands ports-entrepôts de la Méditerranée occidentale²³, alors que Gilbert Buti a mis de son côté en évidence les capacités entrepreneuriales des gens de mer de Saint-Tropez, notamment dans les trafics de caravane déjà étudiés par Daniel Panzac, où les Français excellent²⁴.

14

La redécouverte de cette vitalité économique de la Méditerranée rejoint finalement les constats dégagés depuis une trentaine d'années par les historiens de l'industrialisation européenne méridionale. Les grandes thèses réalisées sur les principaux pôles industriels méditerranéens – l'industrie textile catalane, l'industrie mécanique et chimique de Marseille, ou encore le pôle d'industrie diversifiée d'Hermoupolis en Grèce, pour ne retenir que les exemples les plus connus –, ont en effet conduit les historiens de la Révolution industrielle à reconsidérer la position de l'Europe méridionale au cœur de ce processus et à admettre qu'elle y a pleinement participé, et cela à tous les niveaux : comme centre fournisseur de matières premières et comme débouché pour les industries du

the western Mediterranean historians have been distracted by the fireworks between the English and the Dutch on the one hand, and the Spanish on the other, further east the steady disintegration of Italian, and particularly Venetian, sea power worked slowly to reorganize commercial, and even social life... », p. 48.

22 Anastella Carrino et Biagio Salvemini, « Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846) », *Quaderni Storici*, 2006, n° 121, p. 209-254, en particulier p. 222-223.

23 Luca Lo Basso, « Il Sud dei Genovesi », art. cit. ; lorsque les Américains pénètrent en Méditerranée sous un pavillon indépendant, on constate qu'ils se concentrent, eux aussi, sur ces grandes places marchandes, laissant ainsi toute la place aux Méditerranéens pour les trafics de cabotage : Silvia Marzagalli, « Navires américains dans les routes tyrrhéniennes entre XVIII^e et XIX^e siècle », dans *Piazze mercantili, mercanti e poteri sulle rotte tirreniche. I traffici marittimi fra Francia e Italia nell'età della 'grande trasformazione' (1700-1850)*, à paraître.

24 Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010 ; Daniel Panzac, *La Caravane maritime : marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris, CNRS Éditions, 2004.

nord, naturellement²⁵, mais aussi comme productrice de biens manufacturés²⁶. À l'image d'une Méditerranée « en retard », ou marginalisée dans une situation périphérique²⁷, se substitue donc peu à peu celle d'un espace qui, sans avoir joué le premier rôle, a été intégré à tout moment à la dynamique continentale²⁸. Or, si l'on suit Patrick Verley dans sa magistrale démonstration sur les origines de la Révolution industrielle²⁹, celle-ci, loin de n'avoir été qu'un fruit du hasard,

- 25 Sur le rôle joué par la péninsule Ibérique, notamment sa façade méditerranéenne, comme fournisseur de matières premières à l'Europe industrielle, nous renvoyons notamment aux célèbres thèses de Gérard Chastagnaret (soutenue en 1985, la thèse a été publiée en 2000 par la Casa de Velázquez sous le titre suivant : *L'Espagne, puissance minière dans l'Europe du XIX^e siècle*) et d'Albert Broder (*Le Rôle des intérêts économiques étrangers dans la croissance de l'Espagne au XIX^e siècle*, thèse de doctorat, université Paris I, 1981). Sur la fonction de débouché qu'a jouée la Méditerranée pour les industriels du nord, on peut se référer à l'ouvrage de Patrick Verley (*L'Échelle du Monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997) pour une approche synthétique, ou à des travaux monographiques plus précis, comme ceux qui traitent, par exemple, du commerce de Gibraltar, véritable porte d'entrée des manufactures britanniques dans un bassin méditerranéen censé être protégé par de puissantes barrières douanières : cf. par exemple, Rafael Sánchez Mantero, « El contrabando de Gibraltar en la primera mitad del siglo XIX », *Moneda y Crédito*, n° 137, 1981, p. 19-40.
- 26 Nous ne reviendrons pas ici sur la question de l'indiennage catalan qui a donné lieu à une multitude de travaux depuis trente ans. Soulignons en revanche la thèse d'Olivier Raveux qui porte sur la construction mécanique marseillaise : *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX^e siècle* (Paris, CNRS Éditions, 1998), celle de Christine Agriantoni sur la révolution industrielle grecque (*Les Débuts de l'industrialisation en Grèce (les années 1870-1880)*, thèse de doctorat, université Paris X-Nanterre, 1984), ou encore les travaux menés sur l'industrie sidérurgique de Malaga : Jordi Nadal, « Industrialización y desindustrialización del Sureste español (1817-1913) », *Moneda y Crédito*, 120, 1972, p. 3-80, et Cristóbal García Montoro, *Málaga en los comienzos de la industrialización : Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1978. On trouvera, par ailleurs, des approches régionales plus synthétiques dans Louis Bergeron (dir.), *La Croissance régionale dans l'Europe méditerranéenne, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1992 ; Gérard Chastagnaret et Philippe Mioche (dir.), *Histoire industrielle de la Provence*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 1998, ou, pour l'Espagne, Jordi Nadal, *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*, Barcelona, Ariel, 1992. Pour une synthèse historiographique sur la « redécouverte » de l'industrialisation méditerranéenne, cf. Gérard Chastagnaret, « La Méditerranée ou l'industrialisation masquée », *Alliages*, n° 24-25, 1995, p. 296-306 ; *id.*, « L'industrie en Méditerranée : une histoire en construction », *Méditerranée*, n° 3-4, 1997, p. 5-22.
- 27 En témoignent les titres d'ouvrages d'histoire économique marquants publiés dans les années 1980 : Jean-Pierre Almaric et autres (dir.), *Aux origines du retard économique de l'Espagne (XVI^e-XIX^e siècles)*, Paris, Éditions du CNRS, 1983 ; Ivan Berend, György Ranki, *The european periphery and industrialisation 1780-1914*, Paris-New York, Cambridge UP et Maison des sciences de l'homme, 1982.
- 28 On peut renvoyer, cette fois-ci, au titre tout aussi éloquent, dans leur version anglaise comme dans leur version espagnole, des ouvrages de David Ringrose, *Spain, Europe and the spanish miracle 1700-1980*, Cambridge-New York, Cambridge UP, 1996, et *España 1700-1900, el mito del fracaso*, Madrid, Alianza Editorial, 1996.
- 29 *L'Échelle du Monde, op. cit.*

toute droite sortie du cerveau de quelques techniciens britanniques ingénieux, ou qu'une simple conséquence de l'exploitation coloniale des régions tropicales du monde, a été avant toute chose une réponse apportée à la lente et silencieuse affirmation, en Europe et aux États-Unis, d'un marché de consommateurs, massif et intégré. Au cœur de ce processus, l'intégration de marchés de consommation, jusque-là fragmentés en de multiples sous-ensembles cloisonnés, par le biais d'une modernisation progressive des réseaux de transports et des mécanismes de l'intermédiation marchande, aurait joué un rôle bien plus décisif encore que l'enrichissement, somme toute très relatif, de la population européenne. Dans cette perspective, la redécouverte de l'industrialisation méditerranéenne invite donc bien à reconsidérer la position de la Méditerranée dans les circuits marchands de l'époque moderne : pourquoi ses principales places portuaires seraient-elles parvenues à s'insérer dans le processus de l'industrialisation si ce n'est parce qu'elles avaient déjà pleinement participé, au XVIII^e siècle, à l'élan commercial européen et qu'elles avaient pris leur place, dès ce moment, dans le processus d'intégration du marché européen ? On pourrait dès lors avancer l'hypothèse que le succès de certains ports de la Méditerranée, de certaines régions bordant ses côtes, au XIX^e siècle, a reposé sur une « *mémoire des trafics* », et sur la préexistence de réseaux de commerce et de financement qui auraient permis ces adaptations successives, via la transmission de capitaux, de savoirs et de savoir-faire humains.

C'est bien la conjonction de ces différents apports de l'historiographie récente qui nous a conduit à souhaiter une reconsidération de la position de la Méditerranée dans l'économie-monde du XVIII^e siècle. Il semblerait en effet qu'elle ait non seulement joué un rôle notoire dans la dynamique des échanges coloniaux européens du XVIII^e siècle – et qu'elle en ait tiré un profit certain – mais que, de plus, elle ait pleinement participé à la dynamique intégrationniste du marché européen – dont le cabotage a été l'un des principaux vecteurs³⁰ – qui a été un des facteurs clé de la Révolution industrielle. Il reste cependant qu'au-delà de telles suppositions, tirées de déductions raisonnées plus que de constats empiriquement démontrés, les études permettant d'apprécier pleinement le rôle qu'ont joué la Méditerranée et les Méditerranéens dans ces deux dynamiques font défaut. C'est donc bien pour pallier cette lacune historiographique que le présent dossier de la *Revue d'histoire maritime* s'est proposé de réunir toute une série de travaux susceptibles d'améliorer notre connaissance des trafics et des navigations reliant l'Atlantique et la Méditerranée, des centres situés au cœur de ces échanges et des acteurs de ces flux.

30 *Ibid.*, p. 228-233.

Loin de tout révisionnisme affiché – il ne s’agit pas ici de prendre systématiquement le contre-pied de la vulgate braudélienne, dont la pertinence demeure à bien des égards indiscutable –, nous avons plutôt souhaité multiplier les angles d’approche pour apprécier concrètement la position de la Méditerranée et dégager quelques interrogations fortes qui demeurent en suspens, et qui pourront servir de fil conducteur à des recherches futures. De fait, les différents auteurs sollicités ont tous accepté de relever ce défi et ont proposé une série d’articles inédits qui, en dépit de l’absence de toute « feuille de route » contraignante qui aurait fixé en amont les grandes lignes à suivre, se caractérisent par leur grande cohérence, tant au niveau des approches privilégiées que des conclusions dégagées.

Un premier constat peut être tiré de l’appréciation d’ensemble du présent dossier, c’est celui du retour en force d’approches relevant clairement de l’histoire quantitative. La preuve est ainsi faite que tout n’avait pas été dit dans les années 1960-1970 et que le recours à des sources nouvelles, ou délaissées au cours des dernières décennies en raison de la lourdeur requise par leur dépouillement – on pense aux manifestes, aux bulletins maritimes, aux fonds de la Santé, aux registres des passeports algériens... –, vient utilement compléter notre connaissance de flux commerciaux trop longtemps appréhendés à travers le seul biais de la documentation des administrations coloniales. Le cas de Cadix est de ce point de vue emblématique. Les éclairages qu’apportent les contributions d’Arnaud Bartolomei et d’Eloy Martín Corrales sur le port andalou ont en effet comme premier mérite de réunir une masse significative de données factuelles et quantitatives permettant d’en finir définitivement avec l’image d’un port strictement colonial : Cadix n’aurait certainement pas été Cadix sans son monopole colonial patiemment conquis puis jalousement défendu, mais la ville n’aurait jamais acquis une telle importance non plus – et n’aurait peut-être jamais obtenu le transfert du monopole – si elle n’avait pas été reliée à ses principaux fournisseurs et débouchés par une continuelle noria mobilisant des centaines de navires, armés souvent dans des grands ports méditerranéens comme Barcelone, Marseille et Gênes. On retrouve ce même souci pour la quantification chez les historiens des ports et des marines du Nord : il s’agit pour eux aussi d’évaluer avec précision ce que pèse pour les armateurs danois, suédois ou américains (Dan Andersen, Pierrick Pourchasse, Leos Müller, Silvia Marzagalli), ou ceux des ports français de la Manche (Christian Pfister), le partenaire méditerranéen. Or, on ne peut que s’étonner du résultat de la confrontation des conclusions de ces cinq contributions qui se rejoignent de façon saisissante : si les divers flux Atlantique-Méditerranée mis en évidence ne suffisent jamais à expliquer à eux seuls le succès de ces divers pôles de l’économie maritime européenne, on ne pourrait pas non plus comprendre

leur réussite sans les prendre en considération. La Méditerranée n'est jamais le partenaire unique des ports atlantiques, pas plus que l'Atlantique ne l'est pour les ports méditerranéens mais, dans tous les cas, ces échanges croisés ont pesé dans les réussites particulières des uns et des autres. Un tel constat vient donc bien confirmer la pertinence des approches systémiques promues par l'*Atlantic history* d'abord, par la *World Connected history* ensuite, que nous évoquions ci-dessus : une prospérité maritime, ou marchande, ne se fonde que rarement sur un partenaire unique mais repose plutôt sur la capacité à se situer au cœur d'un système unissant différents pôles complémentaires.

18

Une autre approche de la question, de nature plutôt qualitative cette fois, s'affirme par ailleurs dans plusieurs des articles qui ont été réunis : celle qui vise à suivre des circuits marchands de bout en bout afin de saisir, au-delà de la relation bilatérale entre deux pôles, les réels points de départ et d'arrivée des flux marchands. Ainsi, à travers les travaux de Catia Brilli, Gilbert Buti et Eloy Martín Corrales, on se rend bien compte que, pour les marchands génois, marseillais ou catalans, l'horizon ne réside pas tant dans Cadix, qui apparaît pourtant bien comme le partenaire principal de ces ports dans les sources sérielles dépouillées, que dans l'empire espagnol et sa vingtaine de millions de consommateurs au pouvoir d'achat plus ou moins élevé³¹. Pour les producteurs lyonnais étudiés par Olivier Le Gouic, Marseille et Bordeaux ne sont que des places intermédiaires ouvrant, l'une et l'autre, chacune avec leurs avantages et leurs inconvénients, les portes d'une économie à l'échelle du monde, la seule qui puisse convenir aux prestigieuses soieries lyonnaises. Par delà les trafics portuaires, ce sont donc bien les circulations des biens et des hommes qui sont mises en évidence par de telles recherches, dans toutes leurs dimensions. Encore limitées aujourd'hui par l'aspect rudimentaire des moyens disponibles pour mener de telles études, ces approches sont amenées à se multiplier et à se systématiser dans un avenir proche grâce à l'intensification des échanges entre les chercheurs en histoire maritime et à la construction d'un certain nombre d'outils sériels – Navigocorpus, Slavevoyages.org, Amphitriti, et bien d'autres en construction – permettant de dépasser le simple comptage des navires et d'aboutir ainsi à une réelle compréhension des logiques de navigation subjacentes.

Enfin, une dernière ligne de force traverse l'ensemble des articles : l'attention portée aux acteurs et, plus généralement, à la dimension humaine des flux décrits.

31 Les républiques issues de l'empire espagnol comptaient plus de 19 millions d'habitants en 1825, au moment de la fin des guerres d'indépendance qui avaient été particulièrement meurtrières. Le Brésil comptait, pour sa part, quatre millions d'habitants à cette date, et les îles des Caraïbes francophones et anglophones, un peu plus de deux millions d'habitants : voir José del Pozo, *Histoire de l'Amérique latine et des Caraïbes de 1825 à nos jours*, Paris, Nouveau Monde, 2006, p. 33.

Même lorsqu'ils ne sont pas sans évoquer les grandes études sérielles qui ont fait la gloire de l'école des Annales dans les années 1950-1970, les travaux ici réunis s'en distinguent cependant en ce sens qu'ils ne considèrent jamais les trafics décrits et les conjonctures qui les animent comme des réalités désincarnées, suivant des cheminements dictés par des logiques intrinsèques échappant à des logiques décisionnelles avant tout humaines, qu'elles soient d'ailleurs strictement individuelles ou collectives. Soulignons, parmi ces dernières, l'attention portée par Leos Müller aux « politiques » mercantilistes suédoises, ou par Silvia Marzagalli à l'effort diplomatique et militaire considérable consenti par les États-Unis pour assurer la sécurité de la présence américaine en Méditerranée. Ce sont autant d'aspects qui avaient été en partie délaissés ces dernières années, au profit d'études strictement centrées sur les acteurs – entendus dans un sens strict, comme des individus autonomes et déliés de toute contrainte institutionnelle et toute détermination culturelle – et leurs réseaux.

Ce sont notamment les inerties mises en évidence qui révèlent ce caractère éminemment humain de tout flux d'échanges. Par le biais des phénomènes de capitalisation et de transmission de savoirs et des expériences, de « mémoire des trafics », pour reprendre l'expression à laquelle nous avons déjà eu recours, on voit se maintenir au premier plan des pôles d'activité pourtant appelés à un déclassement rapide compte tenu de l'évolution de leur contexte institutionnel, belliqueux ou politique. Ainsi, plutôt que d'opter pour Barcelone au moment de la libéralisation du commerce espagnol de 1778, les négociants marseillais et génois préfèrent continuer à recourir au relais, pourtant plus distant, de Cadix où ils ont leurs habitudes. De même, c'est dans le laboratoire gaditan que les Catalans et les Génois ont acquis la connaissance des marchés américains qui leur permettra, le moment venu – en 1760 pour les premiers, après 1824 pour les seconds – de réussir leur « saut » par dessus l'Atlantique et d'entreprendre la conquête des marchés américains. L'intensité des flux unissant Barcelone à l'empire espagnol, le royaume sarde aux jeunes républiques indépendantes ne peut se comprendre sans la prise en compte de cette expérience humaine liminaire. Enfin, les logiques de pénétration des armateurs et capitaines scandinaves et nord-américains en Méditerranée se caractérisent par la continuité des ports méditerranéens fréquentés, qui ne se modifie que lentement sous le poids de l'évolution géopolitique et des marchés.

C'est cette alliance entre pesée globale et cas individuel, dans un jeu d'échelles bien compris, qui nous semble désormais donner une force inédite aux lectures des échanges maritimes à l'époque moderne et en faire un secteur de la recherche fort prometteur.

