

L'HISTOIRE MARITIME EN ITALIE

PAR MICHELA D'ANGELO



MEDITERRANEAN MARITIME HISTORY NETWORK





L'Histoire Maritime en Italie*

par Michela D'Angelo

1. 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 inexplorée dans les archives italiennes.

Il y a près de cinquante ans, en 1967, Luigi De Rosa proposait un conférence sur *Vent'anni di storiografia italiana (1945-1965)* au premier congrès de la *Société Italienne d'Etudes 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.

* Version mise à jour de l'essai publié dans "Revue d'histoire maritime", n. 10-11 (2010), 195-219.

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

Dans sa contribution à l'histoire de la 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 une dizaine d'années, 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, en 2001, de ces documents 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 les *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 demie, de 1583 à 1824. Cette source consiste en une série de 1774 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

² Giuseppe Galasso, “Il Mezzogiorno e il mare,” dans *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, a cura di Arturo Fratta, Electa, Napoli 1990, 11.

³ Paolo Frascani, “La storia marittima del Mezzogiorno negli studi degli ultimi venti anni,” dans *La storiografia marittima in Italia e in Spagna*, a cura di Antonio Di Vittorio e Carlos Barciela Lopez, Cacucci, Bari 2001, 314.

⁴ Paolo Frascani, “Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900),” dans *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, a cura di P. Frascani, Donzelli, Roma 2001. Voir également Paolo Frascani, *Il mare*, Il Mulino, Bologna 2008.

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. 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.

2. 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

⁵ Carmelo Trasselli, "Les sources d'archives pour l'histoire du trafic maritime en Sicile," dans Colloque International d'Histoire Maritime, *Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen-Age au XVIII siècle*, SEVPEN, Paris 1962, 105-119.

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

⁷ R. Lentini, "British Merchants, Ships and Goods in Palermo 1800-1815", dans *Making waves in the Mediterranean. Sulle onde del Mediterraneo. Proceedings of the 2nd MMHN Conference, (Messina, 3-7 May 2006)*, ed. by Michela D'Angelo, Gelina Harlaftis and Carmel Vassallo, Istituto di Studi Storici "Gaetano Salvemini", Messina 2010.

⁸ Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo, "Maritime History since Braudel", *Research in Maritime History*, 2004, n. 28: *New Directions in Mediterranean Maritime History*, edited by Gelina Harlaftis and Carmel Vassallo, 1-19 (p. 14).

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.



MEDITERRANEAN MARITIME HISTORY NETWORK

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. A 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

⁹ Voir par exemple, *Mediterraneo. Archeologia navale e storia marittima dall'antichità al XX secolo*, a cura di Maria Lucia De Nicolò, Comune di Cattolica 2008; Carlo Beltrame, *Archeologia marittima del Mediterraneo. Navi, merci e porti dall'antichità all'età moderna*, Carocci, Roma 2012.

Etats italiens aux époques médiévale 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. A 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 Etats 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»

¹⁰ *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima contemporanea: gli Stati Italiani e la Repubblica di Ragusa secoli XIV-XIX*, a cura di Antonio Di Vittorio, Pironti, Napoli 1986. Dans cet ouvrage: Giuseppe Felloni, "La storiografia marittima su Genova in età moderna," 29-46; Ugo Marchese, "Qualche spunto sulla storiografia marittima genovese relativa all'800," 47-52; Marcello Berti, "La storiografia marittima sulla Toscana (1950-1984)," 53-72; Ciro Manca, "La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa," 73-94; Giovanna Motta, "La storiografia marittima siciliana," 95-122; Sergio Anselmi, "Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilancio di studi, problemi, metodi, programmi," 125-150; Ugo Tucci, "La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia," 151-173; Giovanni Panjek, "La storiografia marittima su Trieste negli ultimi 40 anni (secoli XVI-XIX)," 175-234; Tommaso Fanfani, "Riflessioni sulla storiografia marittima triestina," 235-239.

¹¹ *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.* Pour l'historiographie maritime italienne depuis les années 1980, voir Vito Piergiovanni, "La storiografia del diritto marittimo", 1-10; Paola Massa Piergiovanni, "La Repubblica di Genova", 11-20; Giuseppe Bracco, "Il litorale sabaudo", 41-44; Giovanni Panjek, "Trieste e il litorale", 75-101; Giovanni Zalin, "Considerazioni sulla storiografia marittima veneziana tra Basso Medioevo e Settecento", 121-154; Marcello Berti, "La storiografia marittima sulla Toscana (1984-1999)", 179-235; Luciano Palermo, "La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa (1980-2000)", 253-268; Giuseppe Di Taranto, "La marina mercantile del Mezzogiorno. Un bilancio storiografico (1950-1980)", 285-295; Paolo Frascani, "La storia marittima del Mezzogiorno", 297-314; Giuseppe Barbera Cardillo, "Il Regno di Sicilia", 337-350; Giuseppe Doneddu, "La storiografia marittima sul Regno di Sardegna", 351-366; Ezio Ferrante, "La storiografia marittima dell'Italia contemporanea: bilancio e prospettive", 417-425.

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 dix ans Elisabetta Tonizzi et moi-même, respectivement pour les époques contemporaine et moderne, nous sommes efforcées de retracer les tendances générales de l'historiographie maritime récente en 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.

¹² Michela D'Angelo e Maria Elisabetta Tonizzi, "Recent Maritime Historiography on Italy", *Research in Maritime History*, 2004, n. 28: *New Directions in Mediterranean Maritime History*, edited by Gelina Harlaftis and Carmel Vassallo, 55-82.

¹³ Maria Elisabetta Tonizzi, "Post-Unification Italy", dans M. D'Angelo e M.E. Tonizzi, "Recent Maritime Historiography on Italy", *cit.*, 82. Voir aussi Ezio Ferrante, "La

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 sur les "*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 Tommaso 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 historique ¹⁶. De nouvelles pistes de recherche ont été proposées dans le livre édité par Paolo Frascani en 2001, «*La Navigation*

storiografia marittima dell'Italia contemporanea: bilancio e prospettive," dans *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.*, 417-425.

¹⁴ *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di Rosalba Ragosta, Pironti, Napoli 1981.

¹⁵ *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, a cura di Ennio Poleggi, Sagep, Genova 1989; *I porti come impresa economica (sec. XII-XVIII)*, a cura di Simonetta Cavaciocchi, Le Monnier, Firenze 1988; *Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica*, a cura di Oriana Giovinazzi, Città d'Acqua, Venezia 2007; Pinuccia F. Simbula, *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Bruno Mondadori, Milano 2009; *Tra storia e recupero. Le città portuali dell'impero spagnolo nell'età di Filippo II. L'età del confronto e la riqualificazione dei fronti a mare storici*, a cura di Teresa Colletta, Kappa, Roma 2009; *Città portuali del Mediterraneo. Luoghi dello scambio commerciale e colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed età moderna*, a cura di Teresa Colletta, FrancoAngeli, Milano 2012.

¹⁶ *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di Tommaso Fanfani, ESI, Napoli 1993.

à voile et à vapeur au 19^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.

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 inexploitées, ainsi que la fragmentation politique, la diversité économique et la complexité sociale des différents Etats italiens entre la fin du 15^e siècle et le milieu du 19^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 esquisant 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 privilégiée 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 de

¹⁷ *A vela e a vapore*, a cura di P. Frascani, *cit.*, 11.

¹⁸ M. D'Angelo, "The Italian States before Unification", dans M. D'Angelo e M.E. Tonizzi, "Recent Maritime Historiography on Italy", *cit.*, 68.

paysages très localisés, au point de tendre au provincialisme, que de perspectives nationales ou internationales»¹⁹.



3. *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) 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 utilisé pour les navires-, les emplois liés à la mer et l'activité économique des communautés côtières²⁰.

¹⁹ M.E. Tonizzi, "Post-Unification Italy", dans M. D'Angelo e M.E. Tonizzi, "Recent Maritime Historiography on Italy", *cit.*, 82.

²⁰ *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di Simonetta Cavaciocchi, Le Monnier, Firenze 2006: voir par exemple, Paola Massa, "Il mare come fattore di sviluppo e di integrazione economica", 11-55; Raffaello Vergani, "Legname per l'Arsenale: i boschi "banditi" nella Repubblica di Venezia, secoli XV-XVII", 401-414; Maurizio Gangemi, "Dal Regno di Napoli a Cartagena. Il Mezzogiorno e l'approvvigionamento di legname dell'arsenale spagnolo a metà '700", 415-430; Paola Nardone, "L'economia delle comunità abruzzesi lungo la costa dell'Adriatico", 441-460; Luciano Palermo, "Economie marittime e insediamenti umani sulle coste tirreniche dello Stato della Chiesa tra XVII e XVIII secolo", 461-487; Donatella Strangio, "Il porto di Civitavecchia (sec. XVI-XVIII): investimenti e sviluppo economico", 761-772; Luisa Piccinno, "Città portuale e interessi privati: i progetti di ampliamento del porto franco di Genova tra '600 e '700", 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)", 1041-1056; Raffaella Salvemini, "Le pratiche di sanità marittima nel Regno di Napoli nella seconda metà del '700", 1201-1217.

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, comme 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*». 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 Déroit de Messine²¹. Il faut aussi mentionner le congrès sur «*La vie à bord des navires en Méditerranée aux XVIe et XVII 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 avec recherche 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,

²¹ Dans *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, *cit.*, voir par exemple: Ugo Tucci, "Marinai e galeotti nel Cinquecento veneziano," 677-692; Cesare Moschetti, "Aspetti organizzativi e sociali della gente di mare del golfo di Napoli nei secoli XVII e XVIII," 937-973; Gaetano Cingari, "Uomini e navi nell'area dello Stretto," 1003-1029.

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

tyrrhénienne, ionienne et adriatique)²³. Reste que la pêche et les pêcheurs commencent depuis quelques années à faire l'objet d'analyses poussées aux mains 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 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.

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

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

²⁴ *La pesca nel Mediterraneo occidentale (sec. XVI-XVIII). Atti del I convegno di studi sulla storia della pesca (Bosa 1994)*, a cura di Giuseppe Doneddu e Maurizio Gangemi, Bari 2000; *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)*, a cura di Giuseppe Doneddu e Alessandro Fiori, EDES, Sassari 2003; *Pesca e patrimonio industriale. Tecniche, strutture e organizzazione (Sicilia, Puglia, Malta e Dalmazia tra XIX e XX secolo)*, a cura di Maurizio Gangemi, Cacucci, Bari 2007.

²⁵ *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal Medioevo all'età contemporanea. Atti del 4° convegno internazionale sulla storia della pesca (Fisciano-Vietri sul Mare-Cetara, 3-6 ottobre 2007)*, a cura di Valdo d'Arienzo e Biagio Di Salvia, FrancoAngeli, Milano 2010.

²⁶ Voir par exemple: Maria Lucia De Nicolò, *Mangiar pesce nell'età moderna. Diritto di pesca, produzione, conservazione, consumo*, Grapho, Fano 2004; M.L. De Nicolò, *Microcosmi mediterranei. Le comunità dei pescatori in età moderna*, CLUEB, Bologna 2004 (notamment les chapitres "Tecniche di pesca e tipi navali. Tra invenzioni e nuove maniere di pescare", 99-173; "Le comunità dei pescatori vaganti. Risorse, migrazioni, conflitti", 175-230; "Stile, usanza e consuetudine della marineria", 249-289; "Finanziamento e rischio nell'impresa di pesca", 291-304); M.L. De Nicolò, *Tartanon pesarese un veliero adriatico. Costruzione governo attività usi marittimi*, Banca di Credito di Gradara, Gradara 2005; *La comunità delle rive. Un'identità mediterranea*,

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 XIXe et XXe siècles²⁸. Biagio Salvemini a étudié, en solitaire, les pêcheurs de Pouilles au fil de l'histoire, tandis qu'Andrea Zanini se penchait sur les pêcheurs de Ligurie entre les XVIIe et XVIIIe siècles, Maria Ciotti sur ceux de l'Adriatique, Alida Clemente sur ceux de Naples et Rosario Lentini sur les pêcheurs siciliens entre les XIXe et XXe siècles²⁹.

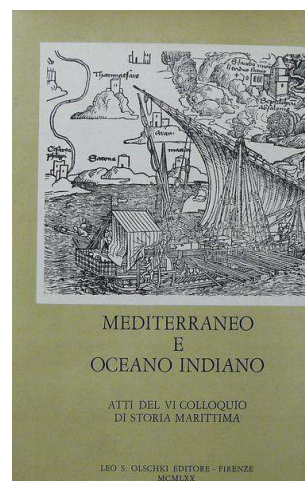
Banca di Credito di Gradara, Gradara 2007; *Istituzioni, società, tradizione navale, secoli XIII-XVIII*, Banca di Credito di Gradara, Gradara 2008.

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), 91-145; M. Sirago, *Gente di mare. Storia della pesca sulle coste campane*, Intra Moenia, Napoli 2014.

²⁸ Marco Armiero, "L'Italia di Padron 'Ntoni. Pescatori, legislatori e burocrati tra XIX e XX secolo", dans *A vela e a vapore*, a cura di P. Frascani, *cit.*, 177-213; M. Armiero, "Oltre la montagna. La pesca nell'Abruzzo preunitario", *Abruzzo contemporaneo* 1998, 25-46; M. Armiero, "La risorsa contesa. Norme, conflitti e tecnologie tra i pescatori meridionali (XIX secolo)", *Meridiana* 31 (1998), 179-206; M. Armiero, "La risorsa invisibile. Stato, pescatori e comunità nell'Ottocento meridionale: il caso di Taranto", dans *Ambiente e risorse nel Mezzogiorno contemporaneo. Appunti di ricerca*, a cura di Piero Bevilacqua e Gabriella Corona, Roma 2000, 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'Ecole Française de Rome*, 97 (1985), 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 (1982)*, Bari 1987, 169-201; B. Salvemini, "Far negozio senza informazioni. Marinai «pugliesi» nell'Adriatico settecentesco", *Quaderni storici* 124 (2007), 155-203; Andrea Zanini, "Un difficile equilibrio. Stato, pescatori e comunità in Liguria tra '600 e '700," dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 1091-1102; Maria Ciotti, *La pesca nel medio Adriatico nel Settecento tra innovazione delle tecniche e conservazione delle risorse*, EUM, Macerata 2006; Alida Clemente, *Il mestiere dell'incertezza. La pesca nel Golfo di Napoli tra XVIII e XIX secolo*, Guida, Napoli 2005; Rosario Lentini, *Economia e storia delle tonnare di Sicilia*, in Vincenzo Consolo, *La pesca del tonno in Sicilia*, Sellerio, Palermo 1986, 31-56, R. Lentini, "La marineria e le attività produttive. Note sulla storia dell'economia mazarese", dans *Mazara 800-900. Ragionamenti intorno all'identità di una città* Antonino Cusumano e Rosario Lentini,

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. Rollandi a également analysé les changements intervenus dans la vie des équipages avec le passage de la voile à la vapeur entre les XIXe et XXe 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 que Aldo Giovanni Velardita, Elisabetta Tonizzi et Marco Doria se

Sigma, Palermo 2004, 199-225; Antonino Cusumano, "Mazara e il mare. Spazio e tempo nella cultura dei pescatori", *ibid.*, 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*, dans *Pesci, barche, pescatori*, a cura di V. d'Arienzo e B. Di Salvia, *cit.*, 255-286.

³⁰ Paolo Frascani, "Una comunità in viaggio: dal racconto dei giornali di bordo delle navi napoletane (1861-1900)," dans *A vela e a vapore*, a cura di P. Frascani, *cit.*, 115-137; Maria Stella Rollandi, "L'organizzazione a bordo delle navi mercantili fra Otto e Novecento," dans *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, a cura di Silvio Zaninelli e Mario Taccolini, Milano 2002, 523-544. Sur les syndicats des travailleurs de la mer, voir Guglielmo Salotti, *Capitan Giulietti. Il sindacalismo dei marittimi dal 1910 al 1953*, Bonacci, Roma 1982. Sur les associations d'armateurs, voir, bien qu'assez daté et très hagiographique, *Sessanta anni al servizio dell'Armamento Libero Italiano 1901-1961*, a cura di Giuseppe Annovazzi e Giulio Giacchero, Associazione Armatori Liberi, Genova, 1961.

³¹ Maria Stella Rollandi, *Lavorare sul mare. Economia e organizzazione del lavoro marittimo fra Otto e Novecento*, Briganti, Genova 2003.

concentraient sur certains aspects de l'histoire du travail à des époques plus récentes³².

La voie marine, principal vecteur de communication entre les Etats 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 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 Mafrici, Luca Lo Basso³⁴. Un corpus

³² Luisa Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale. Genova secoli XVII-XIX*, Società ligure di storia patria, Genova 2000; *Porto, lavoro portuale. Storia delle compagnie e dei gruppi portuali*, a cura di Aldo Giovanni Velardita, Genova 1992; M. Elisabetta Tonizzi, *Merci, strutture e lavoro nel porto di Genova tra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano 2000, 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 et Robert Mencherini (dir.), *Dockers de la Méditerranée à la Mer du nord*, Cité du livre, Aix-en-Provence 1999, 15-43.

³³ Rossella Cancila, *Mediterraneo in armi (sec. XV-XVIII)*, 2 vols., Quaderni di "Mediterranea. Ricerche storiche", Palermo 2007.

³⁴ Alberto Tenenti, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Laterza, Bari 1961; Sergio Anselmi, *Pirati e corsari in Adriatico*, Silvana, Pesaro 1998; Salvatore Bono, *I corsari barbareschi*, ERI, Torino 1964; S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo. cristiani e musulmani tra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano 1993; S. Bono, *Il Mediterraneo. Da Lepanto a Barcellona* Morlacchi, Perugia 2000; S. Bono, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel '700*, Morlacchi, Perugia 2005; Mirella Mafrici, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna. Secoli XVI-XVIII*, ESI, Napoli, 1995; M. Mafrici, "L'antica angoscia delle coste calabresi: la pirateria turca e barbaresca tra Cinquecento e Settecento," dans *Storia della Calabria*, Gangemi, Roma-Reggio Calabria 1997, III, 313-347; M. Mafrici, "I mari del Mezzogiorno d'Italia tra cristiani e musulmani," dans *Storia d'Italia. Annali 18. Guerra e pace*, Einaudi, Torino 2002, 71-121; *Guerra di corsa e pirateria nel Mediterraneo*, a cura di Antonello Savaglio, Cosenza 1999; Luca Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del '700*, Philobiblon, Ventimiglia 2002; L. Lo Basso, *Uomini di remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo in età moderna*, Selene, Milano 2003; L. Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (sec. XVI-XVIII)*,

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 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.

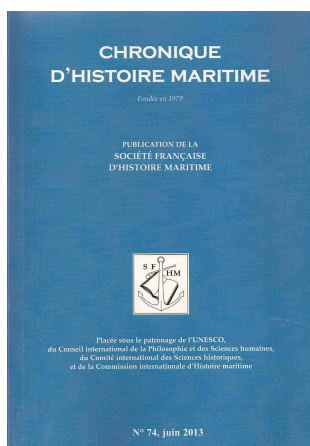
En ce qui concerne l'époque contemporaine, les recherches sur l'assurance maritime sont encore loin de dessiner un tableau complet, mis à part le travail de Tommaso Fanfani et Giulio Sapelli sur la région de Trieste, et une étude un peu ancienne de Giuseppe Annovazzi au sujet de Gênes³⁶.

Philobiblon, Ventimiglia 2004; Flavio Russo, *Le torri costiere del Regno di Napoli. La frontiera marittima e le incursioni corsare tra XIV e XIX secolo*, ESA, Napoli 2009; *Traffici commerciali, sicurezza marittima, guerra di corsa: il Mediterraneo e l'Ordine di Santo Stefano*, a cura di Marco Cini, ETS, Pisa 2011.

³⁵ Dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, voir 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)", 809-839; Gerassimos Pagratis, "Le "fortune di mare". Incidenti della navigazione mercantile nei mari Ionio e Adriatico (1611-1795)", 841-861; Giovanni Ceccarelli, "Quando rischiare è lecito. Il credito finalizzato al commercio marittimo nella riflessione scolastica tardomedievale", 1187-1199.

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

4. 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 Etats 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 «*L'Italie et la mer*», édités par

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

³⁸ *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, a cura di A. Fratta, *cit.*; *Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo ad oggi*, a cura di Mario Marzari, Comune di Grado, Trieste 1998. Voir également F. C. Lane, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Einaudi, Torino 1983; Ennio Concina, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*, Electa, Milano 2006; Robert C. Davis, *Costruttori di navi a Venezia. Vita e lavoro nell'Arsenale di Venezia*, Neri Pozza, Vicenza 1997; Giorgio Bellavitis, *L'Arsenale di Venezia*, Marsilio, Venezia 1983; Luciana Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova, secoli XVI-XVIII*, Briganti, Genova 1999; Ennio Poleggi, "L'arsenale della Repubblica di Genova (1594-1597)," dans *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, a

Tommaso 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 XVe et le XXe 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

cura di Ennio Concina, *La Nuova Italia Scientifica*, Roma 1987, 83-84; Catello Vanacore, *Il cantiere navale di Castellammare di Stabia 1780-1983*, EDI, Napoli 1987. Dans *L'Arsenale militare marittimo di Taranto tra politica, strategia di difesa e sviluppo industriale*, Arsenale Militare Marittimo, Taranto 1991, voir Marcello Berti, "Gli Arsenali toscani in età moderna," 49-57; Romualdo Giuffrida, "L'arsenale militare di Palermo nell'ambito strategico mediterraneo dagli Asburgo ai Borboni," 63-66; Nicola Aricò, Federico Martino, Giovanna Motta, "L'arsenale di Messina in età moderna," 67-72; Nicola Ostuni, "L'Arsenale della Marina e l'economia del Regno di Napoli (secc. XV-XIX)," 73-86. Voir aussi Maria Sirago, "Attrezzature e costruzioni navali a Napoli e nelle antiche province di terra di Lavoro e di Principato Citra durante il Vicereame spagnolo," dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 175-218; Luca Stanchieri, "Il cantiere navale di Palermo. Dalla nascita alle prime agitazioni operaie", *Mediterranea*, 2004, n. 1, 75-121; *Arsenale di Palermo-Museo del mare. Immagini e storia*, a cura di Pietro Maniscalco, Palermo 2010; 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, Comune di Cattolica 1985, 43, 124; Raffaello Vergani, *Legname per l'Arsenale: i boschi "banditi" nella Repubblica di Venezia, secoli XV-XVII*, Le Monnier, Firenze 2006; Maurizio Gangemi, "Dal Regno di Napoli a Cartagena. Il Mezzogiorno e l'approvvigionamento di legname dell'arsenale spagnolo a metà '700", dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 415-430; Franco Rigo, *La galea. Storia postale marittima dal XIV al XVII secolo*, Elzeviro, Padova 2007; Paolo Fragiaco, "La cantieristica italiana, 1860-1940. Geografia e caratteri di un'industria nata e cresciuta all'ombra dello Stato", *Rivista Marittima*, 2010, 1-96; *Il patrimonio industriale marittimo in Italia e Spagna. Strutture e territorio. Atti del Convegno (Genova 2007)*, a cura di A. Di Vittorio, C. B. Barciela Lopez e P. Massa, De Ferrari, Genova 2009.

³⁹ Dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, voir par exemple Tommaso Fanfani, "Lo scenario generale", 3-17; Ugo Tucci, "Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna," 57-70; Fausto Piola Caselli, "La flotta pontificia tra il XIV ed il XVI secolo. Costo e finanziamento," 89-106; Paola Massa, "Aspetti finanziari e funzioni economiche della gestione di una nave alla metà del '500," 107-126; Giuseppe Doneddu, "Economia di scambio o movimento commerciale? I porti sardi del Settecento tra economia naturale ed economia monetaria", 161-174; Sergio Anselmi, "Tipologia navale italiana in età moderna (secoli XVIII-XIX)," 219-232; Giuseppe Di Taranto, "La marina del Mezzogiorno nel Mediterraneo (secoli XVIII-XIX)," 301-315; Daniela Manetti, "Marina militare e costruzioni navali nel Granducato di Toscana (1815-1859)," 391-410.

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 sur la marine marchande des Etats 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.

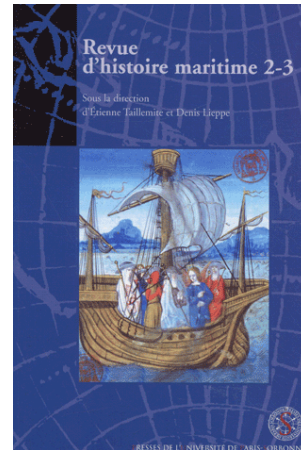
⁴⁰ En complément aux publications assez datées de S. Romiti, *Le marine militari italiane nel Risorgimento 1748-1861*, Ufficio storico della Marina militare, Roma 1961, voir Lamberto Radogna, *Storia della marina militare delle Due Sicilie 1734-1860*, Mursia, Milano 1978; Fausto Piola Caselli, "La flotta pontificia tra il XIV ed il XVI secolo. Costo e finanziamento," dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 89-106; Daniela Manetti, "Marina militare e costruzioni navali nel Granducato di Toscana (1815-1859)," *ibid.*, 391-410; Pierangelo Manuele, *Il Piemonte sul mare. La marina sabauda dal Medioevo all'Unità d'Italia*, L'arciere, Cuneo 1997; Piero Crociani, Virgilio Ilari, *La Reale Marina italiana 1805-1814*, Roma 2002; Ferruccio Botti, *Il pensiero militare e navale italiano dalla rivoluzione francese alla prima guerra mondiale, 1789-1915*, Ufficio storico SME, Roma 1995-2008; Enrico Cernuschi, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale. Una bibliografia critica (1944-2009)*, supplemento a "Rivista marittima", 2010, n. 1; Diletta D'Andrea, "Gran Bretagna e Mediterraneo in età napoleonica tra 'strategia talassocratica' e 'laboratori costituzionali'," dans *Making waves in the Mediterranean*, ed. by M. D'Angelo, G. Harlaftis, C. Vassallo, *cit.*, 111-125.

⁴¹ Dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*: Paola Massa, "Aspetti finanziari e funzioni economiche della gestione di una nave alla metà del '500," 107-126; Ugo Tucci, "Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna," 57-70; Sergio Anselmi, "Tipologia navale italiana in età moderna (secoli XVIII-XIX)," 219-232.

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 économique, des transports italiens ou de

⁴² Dans *L'economia italiana dal 1861 al 1961*, Giuffrè, Milano 1961: Antonio Petino, "Il problema marittimo in Italia all'alba dell'Unificazione", 271-297; Cesare Ciano, "La marina mercantile nazionale dall'Unità ad oggi", 298-312. Voir aussi Umberto Spadoni, "Il canale di Suez e l'inizio della crisi della marina mercantile italiana," *Nuova Rivista Storica* 1970, 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, 313-372; Giuseppe Barone, "Lo Stato e la marina mercantile in Italia (1881-1894)", *Studi Storici* 1974, 624-659; Daniel J. Grange, "Le convenzioni marittime in base alle Carte Stringher (1909)", *Storia Contemporanea* 1980, 905-932; Ludovica de Courten, "Per una storia della marina mercantile italiana dall'Unità alla prima guerra mondiale," *Clio* 1981, 491-510; L. de Courten, "Marina mercantile e finanza. Il credito navale in Italia dall'Unità alla seconda guerra mondiale," *Clio*, 1984, 233-260; L. de Courten, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914). Industria, finanza e trasporti marittimi*, Bulzoni, Roma 1989; L. de Courten, "L'Ansaldo e la politica navale durante l'età giolittiana", dans *Storia dell'Ansaldo. 3. Dai Bombrini ai Perrone 1903-1914*, a cura di Peter Hertner, Laterza, Roma-Bari 1996, 67-94; U. Spadoni, "L'Ansaldo e la politica navale italiana", dans *Storia dell'Ansaldo. 2. La costruzione di una grande impresa 1883-1902*, a cura di Giorgio Mori, Laterza, Roma-Bari 1995, 67-88; Ezio Ferrante, "L'inchiesta parlamentare sulla marina mercantile italiana," *Guardia Costiera*, 1992, 22-32; Tommaso Fanfani, "Il difficile sviluppo di un settore protetto: la marina mercantile italiana dal 1861 al 1914," *Studi e Informazioni*, 1990, 145-165; T. Fanfani, "Lo scenario generale", dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 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 *Fra Spazio e Tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa*, a cura di Ilaria Zilli, ESI, Napoli 1995, 383-418; L. Contini, "Pubblico e privato in età giolittiana: Luigi della Torre e le convenzioni marittime (1909-1910)," *Archivi e imprese*, 11-12 (1995), 193-232. Sur Gênes spécifiquement, Giorgio Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, Giuffrè, Milano 1969; Pantarei, Milano 2008.

l'action économique de l'Etat⁴³, 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 de 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.



⁴³ Voir, par exemple, Antonio Cardini, *Stato liberale e protezionismo 1890-1900*, Il Mulino, Bologna 1981; Vera Zamagni, *Lo Stato italiano e l'economia. Storia dell'intervento pubblico dall'unificazione ai nostri giorni*, Le Monnier, Firenze 1981; Istituto per lo Studio dell'Organizzazione Aziendale (Ipsa), *Annali dell'economia italiana*, Ipsa, Milano 1981-1987, 23 vols.; Stefano Battilossi, *Storia economica d'Italia. 2. Annali*, Laterza, Roma-Bari 1999; Stefano Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*, Mulino, Bologna 2001; Stefano Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Il Mulino, Bologna 2005. Daté mais toujours précieux, le "classique" Epicarmo Corbino, "Il protezionismo marittimo in Italia," *Giornale degli Economisti*, 11-12 (1921), 2-4 (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), 313-335; Paolo Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town (1860-1940)*, Franco Angeli, Milano 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*

5. *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.

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 économique⁴⁷. Il y a vingt ans, Peter 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 Etats pontificaux ainsi que ceux du Royaume de Naples et de

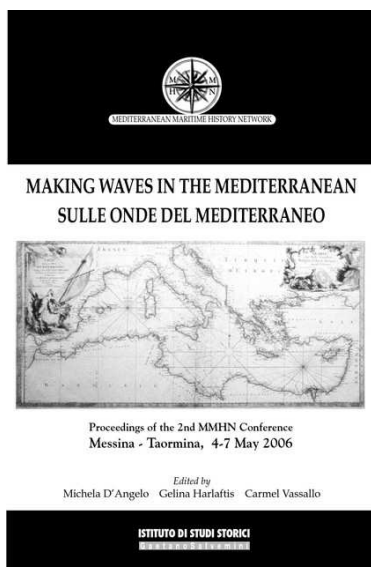
1918, *Archivio economico dell'unificazione italiana*, Roma 1964; *170 anni di navigazione del Lloyd. Dal Lloyd Austriaco all'Italia Marittima*, Trieste 2010.

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

⁴⁷ *Città portuali del Mediterraneo*, a cura di E. Poleggi, *cit.*; Andrea Augenti, *Città e porti dall'antichità al Medioevo*, Carocci, Roma 2010.

⁴⁸ Peter Rietbergen, “Porto e Città o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano”, dans *I porti come impresa economica*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 615-624.

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 moderne⁴⁹.



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 malvoise doux de l'île de Salina (archipel Eolien)⁵². Annunziata Berrino, Giuseppe Di Taranto et Biagio Passaro ont analysé les communautés maritimes de

⁴⁹ *Sopra i porti di mare*, a cura di Giorgio Simoncini, 4 vols., Olschki, Firenze 1993-1997 (I: *Il trattato di Teofilo Gallaccini e la concezione architettonica dei porti dal Rinascimento alla Restaurazione*; II: *Il Regno di Napoli*; III: *Sicilia e Malta*; IV: *Lo Stato Pontificio*).

⁵⁰ Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento. 'Feluche' e 'venturieri' nel Mediterraneo*, Casa del Libro, Reggio Calabria 1979.

⁵¹ Luciana Gatti, "Compravendita di imbarcazioni mercantili a Genova (1503-1645)," *Miscellanea storica ligure* III (1973), 149-186; Antonio Di Vittorio, "Il mercato delle imbarcazioni in Puglia 1801-1815," *Rivista italiana studi napoleonici* XXXII (1999), 105-127.

⁵² Marcello Saija, Alberto Cervellera, *Mercanti di mare. Salina 1800-1953*, Trisform, Messina 1997; Enrico Iachello, *Il vino e il mare. Trafficanti siciliani tra '700 e '800 nella Contea di Mascali*, Maimone, Catania 1991.

ville dont la vitalité économique était étroitement liée aux travaux de la mer, alors que Rossano Pazzagli et Maria Sirago sont intéressés par les effets de la hausse de tourisme balnéaire⁵³. Les articles récents inclus dans «*Ricchezza del mare, ricchezza del mare*» comprennent de nouvelles recherches sur des localités des côtes adriatique et tyrrhénienne⁵⁴. Le financement d'entreprises maritimes 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.

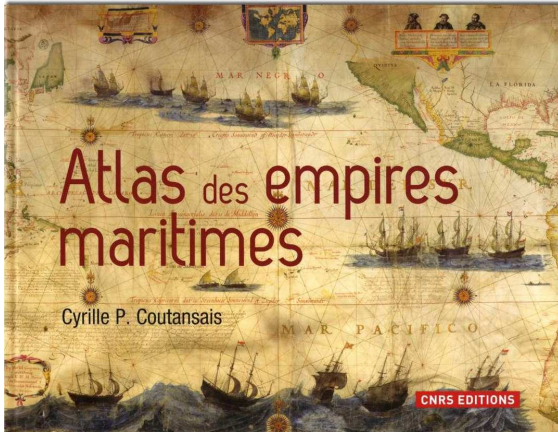
⁵³ Annunziata Berrino, "I sorrentini e il mare," dans *A vela e a vapore*, a cura di P. Frascari, cit., 29-53; Giuseppe Di Taranto, *Procida nei secoli XVII-XIX*, Librairie Droz, Genève 1985; également *Barche e gente dell'Adriatico*, a cura di Umberto Spadoni, Cattolica 1985; Bruno Balsamo, *L'Associazione Marittima di Mutuo Soccorso tra Capitani (Meta) in un racconto di Michele Paturzo, ufficiale di Marina e scrittore*, Meta 2009; Biagio Passaro, *Mobilità delle popolazioni costiere del Mediterraneo. Il caso di una famiglia sorrentina a Corfù nella prima metà del XIX secolo*, e Massimo Maresca, *Il Museo 'Mario Maresca' a Meta. Una testimonianza delle attività marittime nella Penisola sorrentina nel XIX secolo*, tous deux publiés dans *Making waves in the Mediterranean*, ed. by M. D'Angelo, G. Harlaftis and C. Vassallo, cit., 253-266 et 267-280; Rossano Pazzagli, *Terra di mare. Le origini del turismo balneare a San Vincenzo*, Nexmedia, Campiglia Marittima 2011; R. Pazzagli, *Mare di gente. L'età del turismo di massa a San Vincenzo*, Nexmedia, Campiglia Marittima 2013; Maria Sirago, *Matilde Serao e il "saper vivere... marino". La balneazione a Napoli tra Ottocento e Novecento*, La Quercia, Napoli 2010; M. Sirago, *La scoperta del mare. la nascita e lo sviluppo della balneazione a Napoli e nel suo Golfo tra '800 e '900*, Edizioni Intra Moenia, Napoli 2013.

⁵⁴ Marco Moroni, Tra "relitti 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*, a cura di S. Cavaciocchi, cit., 1041-1056; Paola Nardone, "L'economia delle comunità abruzzesi lungo la costa dell'Adriatico", *ibid.*, 441-460; Luciano Palermo, "Economie marittime e insediamenti umani sulle coste tirreniche dello Stato della Chiesa tra XVII e XVIII secolo", *ibid.*, 461-487

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

⁵⁶ Cesare M. Moschetti, "Gli studi di storia del diritto marittimo in Italia," dans *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio, cit., 289-344; Vito Piergiovanni, "La storiografia del diritto marittimo," dans *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, cit., 1-10; Vito Piergiovanni, "Le regole marittime internazionali del Mediterraneo tra consuetudini e statuti", dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, cit., 1155-1167.

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.



6. 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.

De nombreuses études sont consacrées à certains ports et à leurs systèmes portuaires. Certaines des recherches les plus récentes traitant des Etats 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 Etats pontificaux, les royaumes de Naples et de Sicile (après 1815 le royaume des Deux Siciles), la république de

⁵⁷ Vito Dante Flore, *L’industria dei trasporti marittimi in Italia*, 3 vols., BIM, Roma 1966-1973; 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*, Analisi, Bologna 1986, 407-417; Andrea Giuntini, “Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale,” dans *Storia d’Italia. Annali 15. L’industria*, a cura di Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti e Luciano Segreto, Einaudi, Torino 1999, 551-616.

⁵⁸ Par exemple: *Il sistema portuale della Repubblica di Genova (secc. XIII-XVIII)*, a cura di Giorgio Doria e Paola Massa Piergiovanni, Società ligure di storia patria, Genova 1988; *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro. Atti del convegno di studi (Ancona, 8-9 aprile 2011)*, a cura di Gabriella Garzella, Pacini Editore, Pisa 2011.

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.

La recherche sur les ports italiens après l'Unification a donné lieu à une analyse comparative dans une monographie publiée par *Memoria e Ricerca*, No. 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. A ce

⁵⁹ Pour un survol jusqu'aux années 1980, voir dans *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio, *cit.*: Giorgio Felloni, "La storiografia marittima su Genova in età moderna," 29-46; Ugo Marchese, "Qualche spunto sulla storiografia marittima genovese relativa all'800," 47-52; Marcello Berti, "La storiografia marittima sulla Toscana (1950-1984)," 53-72; Ciro Manca, "La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa," 73-94; Giovanna Motta, "La storiografia marittima siciliana," 95-122; Sergio Anselmi, "Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilancio di studi, problemi, metodi, programmi," 125-150; Ugo Tucci, "La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia," 151-173; Giovanni Panjek, "La storiografia marittima su Trieste negli ultimi 40 anni (secoli XVI-XIX)," 175-234; Tommaso Fanfani, "Riflessioni sulla storiografia marittima triestina," 235-239. Pour la période post-années 1980, voir *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.*: Paola Massa Piergiovanni, "La Repubblica di Genova", 11-20; Giuseppe Bracco, "Il litorale sabauda," 41-44; Giovanni Panjek, "Trieste e il litorale," 75-101; Giovanni Zalin, "Considerazioni sulla storiografia marittima veneziana tra Basso Medioevo e Settecento," 121-154; Marcello Berti, "La storiografia marittima sulla Toscana (1984-1999)," 179-235; Luciano Palermo, "La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa (1980-2000)," 253-268; Paolo Frascani, "La storia marittima del Mezzogiorno," 297-314; Giuseppe Barbera Cardillo, "Il Regno di Sicilia," 337-350; Giuseppe Doneddu, "La storiografia marittima sul Regno di Sardegna," 351-366.

⁶⁰ "Porti dell'Europa mediterranea (secoli XIX e XX)", a cura di M. Elisabetta Tonizzi, *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 *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 49-284; Ugo Marchese, "Economia e sistema portuale," dans *La Liguria*, a cura di Antonio Gibelli e Paride Rugafiori, Einaudi, Torino 1994, 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 *Fra Spazio e Tempo*, a cura di I. Zilli, *cit.*, 167-186; Ezio Ferrante, "Contributo allo studio della portualità abruzzese tra Ottocento e Novecento," *Proposte e Ricerche* (1996), 94-102. Voir aussi Guglielmo Evangelista, *Storia delle capitanerie di porto. Duemila anni di amministrazione marittima e portuale in Italia. Procuratores, Consoli del mare, Capitanerie di porto*, Genova 2008;

jour, la seule étude complète des ports italiens après l'Unification est l'oeuvre 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 vingtième siècle "représenta une saison heureuse pour l'historiographie" en ce que "de nombreuses études, dont beaucoup d'entre elles étaient remarquables" furent publiées⁶³. Si la période la plus étudiée reste le 16^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 oeuvres de Lane, Tenenti, Tucci, ...⁶⁴. 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.

Giancarlo Monina, *La grande Italia marittima. La propaganda navalistica e la Lega navale italiana 1866-1918*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2009.

⁶¹ Gino Barbieri, *I porti d'Italia*, Pironti, Napoli 1959; Vera Zamagni, "Industrialization and the Sea," dans *Italy's Sea. Problems and Perspectives*, a cura di Luciano Buzzetti, Società Geografica Italiana, Roma 1998, 111-117.

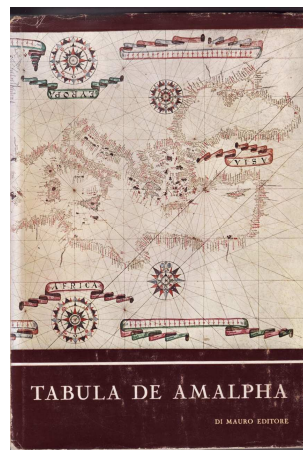
⁶² Par exemple: *Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna*, a cura di Raffaele Belvederi, Università di Genova 1983; "Rapporti del porto di Livorno con Ragusa e le città dell'Adriatico Orientale (secoli XVI-XVIII). Atti del Convegno di studi," *Studi Livornesi* (1988).

⁶³ Ugo Tucci, "La storiografia marittima sulla Repubblica di Venezia" dans *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio, *cit.*, 151.

⁶⁴ *Ibidem*. Parmi les innombrables références, voir au moins Frederic C. Lane, *Venice and History*, Baltimora 1966; Ugo Tucci, *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Il Mulino, Bologna 1981; "Il mare", a cura di Alberto Tenenti e Ugo Tucci, dans *Storia di Venezia*, vol. 12, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma 1991; Alberto Tenenti, *Venezia e il senso del mare*, Guerini, Milano 1999; Elisabeth Crouzet-Pavan, *Venezia trionfante. Gli orizzonti di un mito*, Einaudi, Torino 2001.

⁶⁵ Fulvio Babudieri, *Industria commercio e navigazione a Trieste e nella Regione Giulia. Dall'inizio del Settecento ai primi anni del Novecento*, Archivio economico dell'unificazione italiana, Milano 1982; Ugo Cova, *Commercio e navigazione a Trieste da Maria Teresa al 1915*, Del Bianco, Udine 1992; Michela Dal Borgo e Guglielmo

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



Zanelli, Zara. *Una fortezza, un porto, un arsenale. Secoli XV-XVIII*, Viella, Roma, 2008; Laura Cerasi, Rolf Petri e Stefano Petrunaro, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Viella, Roma 2008.

⁶⁶ Giuseppe Felloni, "La storiografia marittima su Genova," dans *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio, *cit.*, 29-46; P. Massa Piergiovanni, "La Repubblica di Genova", dans *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.*, 11-20. Voir Ugo Marchese, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891*, Archivio storico dell'unificazione italiana, Roma 1959; Domenico Giuffrè, "Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio 1495-1537," dans *Studi in onore di A. Fanfani*, Giuffrè, Milano 1962, V, 113-241; *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, a cura di Luigi Bulferetti e Claudio Costantini, Giuffrè, Milano 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*, Sagep, Genova 1971; Giovanni Assereto, "Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna," dans *I porti come impresa economica*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 271-306; *Storia di Genova. Europa Mediterraneo Atlantico*, a cura di D. Puncuh, Società ligure di storia patria, Genova 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*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 773-794.

⁶⁷ Giorgio Doria, "Il ruolo del sistema portuale ligure nell'industrializzazione dell'Italia nord-occidentale (1750-1918)," dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 49-284; Ugo Marchese, "Economia e sistema portuale," dans *La Liguria*, a cura di A. Gibelli e P. Rugafiori, *cit.*, 727-775.

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, elle 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 Etats pontificaux en particulier, a fait l’objet de recherches menées par

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

Sergio Anselmi⁶⁹. Les études sur l'histoire maritime des Etats pontificaux, qui possédaient 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

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

⁷⁰ Sur Ancone, voir Alberto Caracciolo, *Le port franc d'Ancone. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII siècle*, Sevpen, Paris 1965; Jean Delumeau, *Ancone, trait d'union entre l'Occident et l'Orient à l'époque de la Renaissance*, Beirouth 1966; Peter Earle, "The Commercial Development of Ancona 1497-1551," *The Economic History Review*, 1969, 28-44; *Ancona tra Oriente e Occidente. Il Cinquecento*, a cura di Michele Polverari, Amministrazione provinciale, Ancona 1982. En plus de Mariano Gabriele, *I porti dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, Archivio storico dell'unificazione italiana, Roma 1963, voir dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, IV: Giorgio Simoncini, "Porti e politica portuale dello Stato Pontificio dal XV al XIX secolo," 8-79; Luciano Palermo, "I porti dello Stato della Chiesa in età moderna: infrastrutture e politica degli investimenti," 81-150; Giovanna Curcio e Paola Zampa, "Il porto di Civitavecchia dal XV al XVIII secolo," 159-232; Claudio Varagnoli, "Corneto. Il porto clementino," 233-249; Adriano Ghisetti Giavarina, "Da Porto Recanati a Porto d'Ascoli," 251-262; Aloisio Antinori, "Il porto di Fano dal Rinascimento al periodo napoleonico," 263-279; Marinella Pigozzi, "Legazioni di Ferrara e di Romagna. Scali portuali e sbocchi a mare in età moderna," 281-317. Voir aussi Donatella Strangio, "Il porto di Civitavecchia (sec. XVI-XVIII): investimenti e sviluppo economico", dans *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 761-772.

⁷¹ Giuseppe Doneddu, "Economia di scambio o movimento commerciale? I porti sardi del Settecento tra economia naturale ed economia monetaria," dans *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani, *cit.*, 161-174; Giuseppe Cavallo, *Il porto di Cagliari dal Medioevo alla fine del Settecento*, Cagliari 1997.

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 terme de mouvements de navires ⁷³. 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 Détroit de Messine au cours du XVIIIe siècle ⁷⁴.

⁷² P. Frascani, "La storia marittima del Mezzogiorno," dans *La storiografia marittima*, a cura di A. Di Vittorio e C. Barciela Lopez, *cit.*, 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*, Istituto italiano per gli studi storici, Napoli 1968, 332-417; L. De Rosa, "Napoli porto marittimo," *Nuova rivista storica*, LXXXVI (2002), 545-560; Maria Sirago, "Il porto di Salerno nel 'sistema' portuale del Regno meridionale in età moderna (1503-1806)," *Rassegna storica salernitana*, 21 (1994), 103-151; M. Sirago, "Il cambiamento della tecnologia nautica e la trasformazione dei porti del Regno di Napoli tra '700 e '800", *Risorgimento e Mezzogiorno*, n. 39/40 (2009), 125-149; et dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, II: Giorgio Simoncini, "I porti del Regno di Napoli dal XV al XIX secolo," 1-37; Maria Pessolano, "Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII," 67-123; Alfredo Buccaro, "I porti flegrei e l'alternativa allo scalo napoletano dal XVI al XVIII secolo," 125-154; M. Sirago, "Attività economiche e diritti feudali nei porti, caricatori ed approdi meridionali tra XVI e XVIII secolo," 329-433.

⁷⁴ Ainsi que les essais de Maria Pessolano, "Il sistema portuale abruzzese-molisano dal Vicereame all'Unità," de Filomena Fiadino, "I porti delle province pugliesi fra Settecento e Ottocento" et de Clementina Barucci, "I porti delle Calabrie in periodo borbonico", tous trois publiés dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, II, 155-194, 195-259 et 261-318, voir Costantino Felice, *Porti e scafi. Politica ed economia sul litorale abruzzese molisano 1000-1980*, Cannarsa, Vasto 1983; Ezio Ferrante, "Contributo allo studio della portualità abruzzese tra '800 e '900," *Proposte e Ricerche* (1996), 94-102; Antonino Orlando, *Mercatura e porti in età moderna. L'Abruzzo Adriatico*, Il Torcoliere, Vasto 2011, Maria Antonietta Visceglia, "Il commercio dei porti pugliesi nel Settecento. Ipotesi di ricerca," dans *Economia e classi sociali nella Puglia moderna*, Guida, Napoli 1976; Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento. 'Feluche' e 'venturieri' nel Mediterraneo*, *cit.*; G. Cingari, "I traffici tra

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 entre les Méditerranée orientale et occidentale⁷⁶. Il reste néanmoins que des études de cas, comme celles

l'area calabro-sicula e la costa orientale adriatica nel '700," *Archivio Storico Sicilia Orientale*, LXXV (1979), 277-296; Gaetano Cingari, "Uomini e navi nell'area dello Stretto di Messina nel '700", dans *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, *cit.*, 1003-1029; *La città e il mare. La storia, l'attività marittima e la costruzione del fronte a mare di Reggio Calabria sulla riva dello Stretto*, a cura di Renato Giuseppe Laganà, Gangemi, Roma-Reggio Calabria 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-Age au XVIII siècle*, Sevpen, Paris 1962, 105-119; C. Trasselli, "Porti e scali in Sicilia dal XV al XVII secolo," dans *Les grandes escales*, Bruxelles 1972, 257-278; C. Trasselli, "Le routes siciliennes du Moyen-âge au XIX siècle," *Revue historique*, 98 (1974), 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, 447-462; et dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, III: Giorgio Simoncini, "La Sicilia marittima tra XV e XIX secolo," 9-69; Michela D'Angelo, "Porti e traffici marittimi in Sicilia fra Cinquecento e Seicento," 71-110; Rosario Battaglia, "Attività commerciali nei porti della Sicilia fra Settecento e Ottocento," 111-157.

⁷⁶ Carmelo Trasselli, "Il traffico del porto di Messina nel 1587," *Economia e storia*, 1955, 453-461; Liliana Iaria, "Il porto di Messina tra Austriaci e Borboni," *Atti Accademia Zelantea* (1983), 157-210; Rosario Battaglia, *Porto e commercio a Messina 1840-1880*, Editori meridionali riuniti, Reggio 1977; R. Battaglia, *L'ultimo splendore. Messina tra rilancio e decadenza 1815-1920*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2003; Maria Giuffrè, "L'isola e il mare: il porto di Messina e altri porti," dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, III, 193-238; Michela D'Angelo, "Aspetti commerciali e finanziari in un porto mediterraneo: Messina (1795-1805)," *Atti Accademia Peloritana*, LV (1979), 201-247; M. D'Angelo, *Tra Messina e «li Mari Neri». Navi, merci e marinai (1787-1806)*, dans *Mediterraneo e/è Mar Nero*, a cura di Luigi Mascilli Migliorini e Mirella Mafri, ESI, Napoli 2012, 91-138; M. D'Angelo, *Navigando tra due Stretti (1800-06). Navi, merci e mercanti tra Messina e i Dardanelli*, dans *Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII-XIX secolo)*, a cura di Mirella Mafri e Carmel Vassallo, Malta University Press 2012, 83-99. Voir aussi les essais publiés dans *Making*

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 Etats avant l'Unification⁷⁸. Dans ce cadre, les relations commerciales avec la

waves in the Mediterranean, ed. by M. D'Angelo, G. Harlaftis and C. Vassallo, *cit.*: Anna Maria Prestianni Giallombardo, *Lo Stretto e il porto di Messina nell'antichità (età greca)*, 571-594; Maria Cannatà Fera, *Zancle città bellissima*, 595-599; Maria Caccamo Caltabiano, *The coins of the Straits: images and symbols of the political identity of Messina and Rhegion in the Vth century BC*, 601-603; Antonio Pinzone, *Le port de Messine à l'époque romaine*, 605-611; Rosa Santoro, *The damned charm of Scylla and Charybdis*, 613-620; Enrico Pispisa, *Il porto di Messina dall'XI al XV secolo*, 621-626; Salvatore Bottari, *The port of Messina, 1591-1783*, 627-650; Michela D'Angelo, 'The Emporium of Trade of the Two Seas': *The re-launching of the port of Messina, 1784-1815*, 651-667; Rosario Battaglia, *Il porto e la città di Messina tra rilancio e decadenza (1815-1920)*, 669-678; M. Gabriella Adamo, *Le Port de Messine, l'emplacement du Phare et le Déroit à travers les témoignages de quelques écrivains et 'chroniqueurs' français au tournant de 1860*, 679-690; Maria Teresa Di Paola, *Tra mare e terra. Il porto di Messina all'alba del XX secolo*, 691-712; Lucrezia Lorenzini, *Le Déroit de Messine et la métaphore de l'existence*, 713-718.

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), 51-81; Nicole Gotteri, "Gens, navires et marchandises à la Douane de Palerme (1600-1605)," *cit.*; Giovanni Cardamone e Maria Giuffrè, "La città e il mare: il sistema portuale di Palermo," dans *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, *cit.*, III, 159-192; *Il porto di Catania. Storia e prospettive*, a cura di Antonio Coco e Enrico Iachello, Lombardi, Siracusa 2003; Elena Flavia Castagnino Berlinghieri e Carmelo Monaco, *Il sistema portuale di Catania antica. Studi interdisciplinari di geo-archeologia marittima*, Serra, Pisa-Roma 2008.

⁷⁸ Voir Ruggiero Romano, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII siècle*, Armand Colin, Paris 1951; Augusto Graziani, *Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1832 al 1858*, Archivio storico unificazione italiana, Roma 1960; Vincenzo Giura, *Russia, Stati Uniti d'America e Regno di Napoli nell'età del Risorgimento*, ESI, Napoli 1967; Antonio Di Vittorio, *Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734*, Giannini, Napoli 1969-73; A. Di Vittorio, *Il commercio tra Levante ottomano e Napoli nel secolo XVIII*, Giannini, Napoli 1979; Orazio Cancila, "Commercio estero (secoli XVI-XVIII)," dans *Storia della Sicilia*,

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.

Ediz. Storia di Napoli e della Sicilia, Napoli 1978, VII, 150-161; Maria Luisa Cavalcanti, *Le relazioni commerciali tra il Regno di Napoli e la Russia 1767-1815*, Librairie Droz, Genève 1979; Cesare Ciano, *Navi, mercanti e marinai nella vita mediterranea del Cinque-Seicento*, Livorno 1991; Rosario Battaglia, *Stelle e strisce sotto la Lanterna. Il commercio tra Stati Uniti e Genova 1813-1861*, Edas, Messina 1999; *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo*, a cura di Mirella Mafri, Rubbettino, Soveria Mannelli 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*, a cura di S. Cavaciocchi, *cit.*, 81-114.

⁷⁹ Sur le commerce anglais avec les ports italiens, voir Gigliola Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del '600. Navi, traffici, egemonie*, Marsilio, Venezia 1990; Edoardo Grendi, "Sul commercio anglo-italiano del Settecento. Le statistiche dei Customs", *Quaderni storici*, 1992, 263-275; *L'Italia del secondo Settecento nelle relazioni segrete di William Hamilton, Horace Mann e John Murray*, a cura di Gigliola Pagano De Divitiis e Vincenzo Giura, ESI, Napoli 1997; Michela D'Angelo, "In the 'English' Mediterranean (1511-1815)", *Journal of Mediterranean Studies*, 2002, 271-285. Au sujet de Gênes, voir E. Grendi, "Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII)", *Quaderni storici*, 2004, 241-278. Sur Livourne, voir *Gli inglesi a Livorno e all'isola d'Elba*, *cit.*; Carlo M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio. La 'Sanità' toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*, Il Mulino, Bologna 1992; G. Pagano de Divitiis, "Il porto di Livorno nelle carte della Levant Company", *Economia e storia*, 1984, 397-415; G. Pagano de Divitiis, "Il porto di Livorno fra Inghilterra e Oriente", *Nuovi studi livornesi*, 1993, 43-87; M. D'Angelo, "La British Factory di Livorno tra la Corsica e l'Elba nel 1796", *Rivista di studi napoleonici*, 32 (1999), 161-188; M. D'Angelo, "The British Factory at Leghorn: a kind of Chamber of Commerce cum Consulate," *cit.*, 113-125; M. D'Angelo, *Mercanti inglesi a Livorno 1573-1737*, Istituto di studi storici "Gaetano Salvemini", Messina 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), 125-151; G. Pagano De Divitiis, "Il Mediterraneo nel XVII secolo: l'espansione commerciale inglese e l'Italia", *Studi Storici*, 1986, 109-148; Eugenio Lo Sardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo. Le relazioni economiche*, Jovene, Napoli 1991; Barbara Dawes, *British merchants in Naples 1820-1860*, ESI, Napoli 1991. Sur la Sicile, voir Rosario Battaglia, *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Giuffrè, Milano 1983; M. D'Angelo, *Mercanti inglesi in Sicilia 1806-1815*, Giuffrè, Milano 1988; Rosario Lentini, "La presenza degli inglesi nell'economia siciliana", dans *La storia dei Whitaker*, a cura di Raleigh Trevelyan, Sellerio, Palermo 1988, 115-146.

7. “La Mer ne touche pas Naples”.

“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 navigant, et qui l’écrivent encore aujourd’hui⁸⁰». Lentement, mais sûrement, l’histoire maritime italienne s’embarque vers ces questionnements.



⁸⁰ Gelina Harlaftis, “Storia marittima e storia dei porti,” *Memoria e Ricerca*, 11 (2002), 6.

Alberto Tenenti

Venezia
e
i corsari



Editori Laterza