

BIBLIOGRAPHIE

Paolo CALCAGNO, *Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal Quattrocento alla grande guerra*, Novi Ligure, Città del silenzio, 2013, 567 p.

Membre du Laboratoire d'histoire maritime de l'université de Gênes et enseignant en histoire moderne dans cette même université Paolo Calcagno est l'auteur de nombreuses publications concernant les activités maritimes, légales ou non, des ports ligures à l'époque moderne. Si nous connaissons relativement bien la place marchande génoise, force est de reconnaître que nous sommes moins renseignés sur les ports de la « rivière de Gênes ». La monographie concernant le port de Savone, « port du Piémont », comble avec bonheur un vide historiographique.

L'ouvrage, d'excellente présentation, est accompagné d'une importante bibliographie, d'index (lieux et personnes) et d'illustrations (cahier central composé de cartes, plans, gravures et photographies). Reposant en grande partie sur des sources inédites, la recherche est centrée sur le développement économique de Savone, du xv^e siècle, « siècle d'or » des relations commerciales du port entre la Méditerranée orientale et l'Europe du nord, au début du xx^e siècle, qui correspond au décollage industriel de la cité. L'objectif de cette lecture est de suivre les mutations intervenues dans ce temps long et de saisir les permanences de l'économie locale avec ses conséquences sociales.

Dans un ouvrage divisé en sept grandes séquences, l'auteur commence par dresser un état du port ligure dont les navires empruntent, au xv^e siècle, la route du Ponant pour acheminer en Flandre et en Angleterre des produits levantins et redistribuer au retour des marchandises de l'Europe du nord-ouest (chapitre 1). Il invite à nuancer fortement les effets de la rupture de ce « siècle d'or » que constituerait, en 1528, le passage de Savone sous la domination de Gênes (chapitre 2). Au vrai, en corrigeant la vision de l'historiographie traditionnelle Paolo Calcagno propose une autre lecture des « mutations forcées » du port piémontais, en montrant que celles-ci sont enclenchées bien avant « le choc de 1528 ». Production artisanale renouvelée (cuirs et textiles) et adaptée aux marchés de proximité, pêche côtière aux prises insuffisantes pour la consommation urbaine et activités de petit cabotage qui se glissent dans les interstices des grands ports contribuent, dès le début du xvi^e siècle, à la reconfiguration de la place méditerranéenne en port régional dont les acteurs économiques saisissent encore de nombreuses occasions d'enrichissement (chapitre 3).

Toutefois, le xvii^e siècle connaît une phase d'essoufflement. Malgré les aides de l'État (chapitre 4), notamment sous la forme de mesures douanières, Savone ne parvient pas à s'adapter aux nouveaux trafics et à la concurrence voisine. Si sa flotte

participe toujours aux échanges de proximité avec les ports provençaux, le ralentissement se poursuit au XVIII^e siècle. La production artisanale stagne et les des échanges marchands se réduisent alors que l'agriculture apparaît comme le « secteur de pointe » de l'économie savonaise. La période napoléonienne (chapitre 5), marquée par de nombreux espoirs et de grands projets dans les domaines agricoles, manufacturiers et commerciaux, ne connaît que des résultats décevants malgré la « prodigieuse activité » du préfet Chabrol de Volvic dont la *Statistique* permit une meilleure connaissance du territoire.

L'incorporation de Savone dans le Royaume de Sardaigne en 1815 (chapitre 6) ne provoque pas un nouvel élan. Ce changement politique constitue au contraire un moment difficile pour la cité qui présente une situation manufacturière en demi-teinte et des activités maritimes médiocres. Si on perçoit néanmoins de timides signes de renouveau et d'innovation (aménagement portuaires et routiers) l'agriculture demeure au cœur de la vie économique. Au vrai, le décollage intervient au milieu du XIX^e siècle quand Savone devient un véritable port industriel (sidérurgie) et charbonnier au service d'un hinterland (« entroterra ») élargi par un meilleur réseau de communication (routes et chemins de fer). La croissance, qui connaît un léger fléchissement à la fin du XIX^e siècle, enregistre ensuite une vigoureuse reprise jusqu'aux épreuves de la Grande Guerre (chapitre 7).

Avec ce panorama complexe et foisonnant, présenté sur le temps long en effectuant un va-et-vient permanent entre la terre et la mer et des comparaisons avec d'autres villes portuaires, Paolo Calcagno apporte un éclairage neuf sur un petit port ligure placé dans l'ombre portée de Gênes. Il rappelle que si les sites portuaires demeurent leurs biographies sont faites d'effacements et de reconquêtes.

Gilbert BUTI