

# POUR UNE HISTOIRE DES RAPPORTS ÉCONOMIQUES ENTRE MARSEILLE ET LE SUD DE L'ITALIE AU XVIII<sup>e</sup> ET AU DÉBUT DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

Flux marchands, articulations territoriales, choix politiques.\*

## *Le projet Marseille : sources et hypothèses de travail*

Nous présentons ici une partie des résultats d'une recherche de plus grande envergure sur les liens d'intégration économique, à la fin de l'ère moderne et au cours de la « première révolution industrielle », entre un des centres de l'Europe de l'époque, à savoir la France, et le Sud de l'Italie qui, dès la fin du Moyen-Age, s'était inséré dans le marché international en exportant des denrées et des matières premières vers des pays à vocation manufacturière<sup>1</sup>. Une partie des sujets que nous aborderons ont déjà été traités dans un essai plus analytique<sup>2</sup>, auquel nous renvoyons le lecteur, en particulier pour des approfondissements sur les méthodes d'élaboration, les sources et la bibliographie.

Ce thème souvent abordé, et pas uniquement dans l'historiographie italienne, n'a encore jamais été traité de manière « organique ». Cette lacune

---

\* Cette étude a été possible grâce à une contribution du C.N.R. et du M.P.I. institutions que nous remercions. Nous tenons à remercier aussi l'École Française de Rome qui a accepté d'insérer ce projet dans la convention avec l'Université de Bari.

1. Voir, sur ce problème, la vue d'ensemble devenue classique de M. AYMARD, *La transizione dal feudalesimo al capitalismo*, in *Storia d'Italia. Annali I. Dal feudalesimo al capitalismo*, Turin, 1978.

2. B. SALVEMINI et M. A. VISCEGLIA, « Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarità economiche ». Première partie, in *Mélanges de l'École Française de Rome. Italie et Méditerranée*, tome 103, 1991, 1.

est due non seulement à des changements dans le domaine historiographique, dont nous ne parlerons pas dans notre exposé, mais aussi à la documentation dont on dispose. L'état des archives méridionales entraîne en effet des difficultés insurmontables pour ceux qui ont besoin de sources homogènes concernant une longue durée, pouvant être utilisées pour une analyse différenciée par lieux et par secteurs. Par contre, la documentation française est bien plus importante et plus compacte, mais depuis les études pionnières de Ruggero Romano et dans l'attente des résultats du travail de Patrick Boulanger sur les trafics huiliers, cette documentation n'a donné naissance qu'à une production très réduite : *l'Histoire du commerce de Marseille*, publiée sous l'égide de la Chambre de Commerce de la ville, qui s'arrête dans les années cinquante, juste avant la publication du volume qui aurait dû être consacré « aux trois péninsules méditerranéennes », et la grande thèse de Charles Carrière qui n'examine pas le cas de l'Italie, car celle-ci n'appartenait pas aux « grandes directions » sur lesquelles se fondait son analyse. Quant au XIX<sup>e</sup> siècle, les événements concernant le commerce franco-méridional sont enveloppés du même silence que d'autres aspects du commerce international français.

En réalité, Marseille, où se concentraient presque tous les trafics entre le Sud de l'Italie d'un côté, la France et d'autres zones reliées par les voies de « transit » de l'autre, présente une documentation d'une valeur exceptionnelle qui nous permet de nous orienter dans notre recherche. En particulier, les « déclarations de Santé » rédigées par les commandants de toutes les embarcations arrivées dans le port de Marseille à partir de 1710<sup>3</sup>. Il ne s'agit pas ici de discuter des limites ni des caractéristiques générales de cette source, puisqu'elle a fait l'objet d'une réflexion attentive de la part de Charles Carrière. Rappelons simplement que la Santé ne nous fournit des informations que sur les arrivées à Marseille, qu'elle ne donne aucune précision sur la valeur des marchandises, que les données que nous pouvons en tirer en termes qualitatifs sont de moins en moins significatives au fur et à mesure qu'augmente le prix unitaire des marchandises elles-mêmes, et qu'elle ne mentionne jamais le cabotage. Bref, il s'agit là d'une source difficile à utiliser pour une analyse globale des flux marchands.

Il y a néanmoins certains aspects spécifiques des échanges entre Marseille et le Sud de l'Italie qui font que l'on peut utiliser la Santé non seulement pour mettre en évidence les problèmes de la navigation, mais aussi pour suggérer des hypothèses fondées sur les questions plus générales que nous proposons ici. En premier lieu, la comparaison entre les registres de la Santé et les 17 registres de *cabotage et de petit cabotage* (conservés eux aussi dans les Archives départementales des Bouches-du-Rhône<sup>4</sup>) montre qu'une partie des embarcations

3. Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 200 E. 1.

4. *Ibid.*, 200 E. 1b.

en provenance de la Ligurie ou de la Toscane était classée dans la catégorie du cabotage, mais qu'aucune embarcation en provenance des ports méridionaux, sauf les bateaux de pêche, n'échappait à l'enregistrement de la Santé. En second lieu, les complications dérivant du rôle d'entrepôt des ports méridionaux comme Messine ou Marseille elle-même, et de ports intermédiaires comme Livourne, Gênes ou Nice, affectent nos routes thyrrhéennes, mais elles sont en fait limitées à des périodes et à des denrées bien précises ; d'autre part, elles entraînent des détournements quantifiables (voir le rôle de Nice pour l'huile méridionale destinée à Marseille à partir de 1810). Enfin, pendant toute la période que nous avons prise en considération, très peu d'embarcations en provenance des ports du Mezzogiorno sont arrivées à Marseille vides ou avec des chargements bien inférieurs à ce qu'elles pouvaient effectivement contenir ; ces chargements, à part les fibres textiles, présentent un degré de spécialisation généralement élevé, en particulier lorsqu'ils concernent les denrées les plus significatives. En somme, toutes les arrivées en provenance du Mezzogiorno peuvent être considérées approximativement comme l'introduction de marchandises produites dans le Mezzogiorno même, et destinées à un circuit plus ou moins grand aboutissant à Marseille ; l'ensemble de ces introductions est tout à fait représentatif de l'ensemble des flux commerciaux en provenance du Sud de l'Italie vers la France, et dans une certaine mesure, de ses articulations marchandes.

Tout cela, naturellement, ne résout pas le problème de savoir jusqu'à quel point les séries établies par la Santé sont significatives à partir du moment où une « arrivée » peut concerner une embarcation de quelques tonnes de jauge ou une embarcation de plusieurs centaines de tonnes. Pour traduire avec quelques approximations les courbes tirées de cette source en termes de marchandises débarquées, il faut chercher à pondérer les arrivées en enquêtant sur le matériel nautique utilisé pour les trafics : un point sur lequel la Santé ne peut pas nous aider beaucoup, puisqu'elle n'enregistre le tonnage de chaque embarcation qu'à partir du XIX<sup>e</sup> siècle. Nous pouvons cependant obtenir des résultats indicatifs en comparant les données de la Santé avec d'autres données auxquelles nous avons accès.

Tout d'abord, il ne semble faire aucun doute que le tonnage moyen des embarcations en provenance du Mezzogiorno est élevé, non seulement par rapport à l'ensemble des embarcations abordant dans des ports français, dont font partie les petits bateaux, mais aussi par rapport aux embarcations provenant de l'étranger<sup>5</sup> ; c'est d'ailleurs un élément structurel du commerce

5. Nous avons à ce propos comparé le tonnage moyen des embarcations de provenance méridionale enregistrées dans la Santé pour les années 1840-1846 (206 tonnes) avec les chiffres globaux fournis par J. JULLIANY, *Essai sur le commerce de Marseille*, II, Marseille, 1842, p. 129 et 143-4, et S. BERTEAUT, *Marseille et les intérêts nationaux qui se rattachent à son port*, I, Marseille, 1845, p. 107. On retrouve une situation identique dans le port de Gênes : voir le tableau XIII de L. BULFERETTI et C. COSTANTINI, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milan, 1966.

d'exportation méridional, lié au faible prix unitaire par rapport au poids des marchandises embarquées, particulièrement évident au cours des phases d'intensification des échanges. D'autre part, la variation des types d'embarcations enregistrées dans la Santé (à ce propos, comparer le tableau 1 avec le tableau 2), fournit des indications utiles sur l'évolution du tonnage moyen dans le temps. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les embarcations utilisées pour les trafics tyrrhéniens sont des tartanes et des pinques aux niveaux supérieurs, des felouques et des bateaux aux niveaux inférieurs. Une fois dépassée la période tourmentée située à cheval entre les « siècles-période » qui marque le triomphe momentané des embarcations les plus petites pouvant échapper plus facilement à la surveillance des embarcations ennemies au XIX<sup>e</sup> siècle, la situation semble changer de manière radicale, et elle semble être, d'une certaine façon, simplifiée par la montée impérieuse des bricks et des bateaux à vapeur. Donc, les embarcations qui arrivent sont de plus en plus grandes, et, par conséquent, leur chargement moyen augmente (cf. tab. 3). Naturellement, l'analyse devient plus facile pour les denrées de valeur unitaire basse, par rapport au poids et à l'encombrement, pour lesquelles les quantités enregistrées par la Santé semblent tout à fait fiables.

Tous ces éléments dans leur ensemble nous ont incités à penser que le temps et la patience nécessaires pour exploiter au maximum cette source d'informations analytiques dont nous disposons peuvent donner des résultats significatifs. En outre, la comparaison avec les données de la Santé nous a permis de mieux identifier les limites et les caractéristiques des données officielles françaises du XVIII<sup>e</sup> siècle et des tableaux du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>6</sup>, et donc de les lire avec prudence et sans préjugés.

Les pages qui suivent n'ont pas la prétention d'éviter cette « résignation à une relativité »<sup>7</sup>, inévitable dans ce domaine, mais elles tentent de

6. Nous avons utilisé de manière systématique : a) les données récapitulatives envoyées au Contrôleur général des Finances de la Direction des Fermes de Marseille en vue de la rédaction de la balance du Commerce de France, dans les Archives de la Chambre de Commerce de Marseille (à partir de maintenant ACCM), série I, 23-24 et 30-31, à partir de 1758, lorsque les chiffres relatifs aux royaumes de Naples et de Sicile sont retirés des chiffres attribués à l'« Italie », jusqu'en 1780 : une phase pendant laquelle ces données semblent déjà plus plausibles que celles des années précédentes ; b) les *Tableaux* imprimés des importations et des exportations françaises dans les Archives Nationales, Paris (à partir de maintenant AN), F 12, 251, pour les années 1787-1789 et 1818-1820 ; c) les volumes annuels des *Tableaux* du commerce étranger français à partir du tableau relatif à l'année 1825 publié l'année suivante sur la base des nouvelles valeurs moyennes attribuées à chaque marchandise par l'enquête ordonnée par le Roi le 11 janvier 1826, et modifiées seulement en 1847. Nous avons non seulement tenu compte des observations sur les limites de la validité de ces données présentées par Masson, Rambert, Romano, Paris, Carrière, mais nous les avons aussi testées en calculant les indices de corrélation par période et par marchandises avec les données tirées de la Santé.

7. R. PARIS, *Histoire du Commerce de Marseille, V. de 1660 à 1789. Le Levant*, Paris, 1957, p. 499.



réduire les marges d'erreur à travers la comparaison systématique des sources disponibles.

D'autre part, puisque le centre de notre recherche est formé des dynamiques sectorielles et régionales des flux marchands, les données que nous obtenons sont examinées pour exprimer les changements dans la composition interne des agrégats plutôt que des changements en termes de valeur et de quantité absolues : il s'agit là d'une forme d'utilisation, on le sait, bien moins aléatoire que l'autre.

Tableau I

*Pourcentage des types d'embarcations par période sur la totalité des arrivées à Marseille en provenance des ports méridionaux.*

## EMBARCATIONS

	1710/50	1751/64	1765/92	1793/1815	1816/29	1830/46
Felouque	3,3	11,6	3,8	10,8	1,5	0,2
Bateau	0,5	1	1,5	7,7	3,5	1,5
Tartane	34,9	27,8	32	4,4	2	1,3
Pinque	34	38,6	36,3	18,6	4	0,3
Chébec	0,7	0,3	0,7	10,5	5,7	0,3
Polacre	2,1	1,4	5,7	9,4	2,1	0,1
Bombarde	-	-	0,7	4	17,4	3,7
Vaisseau	6,7	3,5	1,6	3,1	-	3,7
Brick	0,3	1,5	8,2	21,7	53,3	60,6
Vapeur	-	-	-	-	0,2	25,1
% des deux embarcations les plus utilisées sur le total	68,9	66,4	68,3	40,3	70,7	85,7

Source : Santé.

Tableau 2

*Tonnage moyen des embarcations arrivés à Marseille en provenance des ports méridionaux.*

## EMBARCATIONS

	1830/1846
Felouque	-
Bateau	90
Tartane	88
Pinque	-
Chébec	114
Polacre	-
Bombarde	102
Vaisseau	-
Brick	211
Vapeur	242

Source : Santé

Tableau 3

*Tonnes métriques moyennes de chargement des marchandises embarquées sur les navires arrivées à Marseille en provenance des ports méridionaux.*

	1710/50	1751/64	1765/92	1793/1815	1816/29	1830/46
Blé	104,3	131,1	140,9	180,6	143,6	237,3
Soufre	-	-	114,1	-	181,2	193,1
Soude	57,9	-	99,6	-	-	-
Huile	46,7	66,4	85	37,9	47,9	59,2
Coton	-	-	-	3,5	4,3	9,8
Laine	-	-	-	7,5	4,3	4,1
Soie	1,1	0,4	0,2	0,7	1,6	1,5

Sources : Santé, sauf pour l'huile et la soude pour la période 1765-1792, dont les moyennes sont tirées des données brutes relatives uniquement aux années 1884-1888 dans ACCM, série I, 33. Les moyennes pour le coton, la laine et la soie, obtenues en convertissant les balles en poids, ont seulement une valeur indicative.

La division en périodes que nous avons adoptée répond en partie aux caractéristiques de notre principale source d'information. Nous sommes partis du début des enregistrements de la Santé, en 1710, et nous nous sommes arrêtés aux années 1840, lorsque l'affirmation massive des services de lignes avec les bateaux à vapeur change la qualité de notre source d'information, modifiant le rapport entre les arrivées et le nombre d'embarcations concernées, la géographie des départs, la possibilité d'identifier les marchandises, désormais enregistrées comme « colis » sans aucune précision supplémentaire, et, plus généralement, le mécanisme et les techniques de l'échange.

Nous pensons que cette division en périodes peut être utile sur un plan général, à partir du moment où elle met en évidence des phases de transformations décisives dans le domaine commercial européen et en particulier à Marseille. Nous ne pouvons que renvoyer à la thèse de Ch. Carrière pour ce qui concerne le tournant qui a lieu, même pour ce grand port français, avec le passage du XVII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle. A la fin de notre période, le traité de commerce conclu en 1845 entre le royaume des Deux Siciles et la France, au-delà des limites dans le sens libéral du document, signale un climat différent dans le rapport entre les deux États par rapport au climat dominé par des formes de mercantilisme qui avait prévalu jusqu'alors. D'autre part, la crise de 1847 ouvre dans l'histoire de Marseille une phase de transition qui se termine dans les années 1870, phase au cours de laquelle la ville, avec l'ouverture du canal de la Durance, la construction des lignes de chemin de fer et les nouveaux aménagements portuaires, « force » son milieu naturel désavantagé, s'ancre plus profondément dans le marché continental, et modernise ses structures de production et ses instituts

financiers<sup>8</sup>. Si, jusqu'aux années quarante, malgré les innovations issues de la « révolution commerciales »<sup>9</sup>, les rapports entre Marseille et le Mezzogiorno demeurent comparables à ceux du XVIII<sup>e</sup> siècle, à partir de cette décennie les choses vont changer. Pour continuer à les suivre, il faudrait avoir d'autres documents et des intentions différentes de celles qui nous ont poussé à faire ce travail.

Entre 1710 et 1846, nous avons compté 19 417 arrivées des ports du Sud de l'Italie et nous avons rédigé pour chacune d'elles une fiche contenant toutes les indications mentionnées dans notre source d'information (port de provenance, type d'embarcation, nom et nationalité du capitaine, quantité et nature des marchandises transportées, durée du voyage, escales, noms des marchands concernés). A partir de ce matériel, nous avons constitué des archives informatisées pouvant être utilisées de différentes manières. Celle que nous proposons est une possibilité parmi d'autres, et elle renvoie en particulier, pour une autre occasion, à une analyse des techniques de l'échange et du personnel marchand impliqué dans ces trafics.

### *Les complémentarités possibles*

Cherchant un critère pour orienter l'analyse dans le domaine des marchandises échangées entre le Sud de l'Italie et Marseille, nous avons préféré nous attacher à la nature et à l'intensité de la demande qui s'achemine à travers ce grand port français plutôt qu'aux caractéristiques de longue durée de la production primaire méridionale. La question fondamentale à laquelle nous tenterons de donner une réponse est la suivante : dans quelle mesure et de quelle manière une organisation économique « arriérée » comme celle du Mezzogiorno réagit-elle aux stimulations d'un marché sur lequel elle ne peut avoir qu'une influence très faible ?

Nous essaierons de tracer, d'une façon très simplifiée et adaptée au développement de notre raisonnement, quelques éléments concernant la demande marseillaise. Marseille représente une partie du système portuaire du centre et du nord de la Méditerranée, zones qui joueront pendant plusieurs siècles un rôle de charnière entre deux régions potentiellement com-

8. Voir, pour ces phénomènes, *Les Bouches-du-Rhône. Encyclopédie départementale*, vol. 8, *Le mouvement économique : L'industrie*, et vol. 9, *Le mouvement économique : Le commerce*, Marseille, 1926. Pour ce qui concerne l'historiographie la plus récente voir entre autres W.H. SEWELL Jr, *Structure and Mobility. The Men and Women of Marseille, 1820-1870*, Cambridge-Paris 1985 ; R. CATY et E. RICHARD, *Armateurs marseillais au XIX<sup>e</sup> siècle*, Marseille 1986, et M. RONCAYOLO, *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pole*, Marseille, 1990.

9. Nous employons ce concept dans le sens indiqué par F. SIRUGO, La « rivoluzione commerciale. » Per una ricerca su Inghilterra e mercato europeo nell'età del Risorgimento italiano in *Studi storici*, avril-juin 1961.

plémentaires : l'Europe centrale d'un côté, et les pays du centre et de l'est de la Méditerranée de l'autre.

Au cours de la période que nous examinons, parmi une multitude de ports mineurs, se distinguent de grands ports : à l'ouest de la péninsule italienne, Marseille, Gênes et, par périodes, Nice ; à l'est de l'Italie, Venise et Trieste<sup>10</sup>. Chacun de ces ports cumule plusieurs fonctions : entrepôt, lieu d'emmagasinage, et carrefour pour la circulation des marchandises à l'intérieur du système portuaire ; production de services d'armement, de services financiers et de services d'assurances ; centre de transformation manufacturière des denrées et des matières premières transportées par bateau ; sans oublier le rôle décisif, du point de vue de notre recherche, de centre de gravitation et de rayonnement commercial de l'arrière-pays régional, national et d'une certaine façon international, que l'on cherche à encourager et à développer au détriment des ports concurrents. A côté de ces ports, d'autres occupent une position particulière et bien définie, comme Livourne, véritable entrepôt utilisé essentiellement pour les trafics nordiques, siège d'un commerce très vivant mais généralement « passif », pour employer un terme du XVIII<sup>e</sup> siècle ; il y a également des ports extra-méditerranéens comme Amsterdam, d'où partent vers l'Europe centrale des produits méditerranéens que les charretiers de la mer hollandais n'ont pas réussi à redistribuer avantageusement dans les pays donnant sur la Méditerranée.

A Marseille, les différentes fonctions dont nous avons parlé sont toutes présentes de manière vivante, et elles sont liées les unes aux autres de manière complexe et parfois contradictoire. Cela reflète le réseau de liens naturels économiques et politiques qui enveloppe la ville ainsi que la présence à Marseille de plusieurs groupes d'intérêts et de centres de pouvoir qui ne peuvent pas toujours s'entendre de façon harmonieuse.

Un arrière-pays économiquement médiocre, comportant des obstacles naturels et desservi par des voies de communication laissant à désirer, l'enchevêtrement des péages et des douanes qui finit par renforcer le rôle d'intermédiaire de la ville de Lyon et les franchises dont jouit la ville, entravent, sur ce territoire, la naissance de lignes de trafics gravitant vers Marseille. Toutes ces conditions font qu'il est plus avantageux d'exporter les marchandises importées et transformées que de les acheminer vers

10. Pour Livourne, en plus des nombreux écrits, parus dans des revues et dans des mélanges de J.-P. FILIPPINI, voir D.G. LOROMER, *Merchants and Reform in Livorno, 1814-1868*, Berkeley-Los Angeles - Londres, 1986, en particulier p. 19-61 ; pour Gênes voir BULFERETTI et COSTANTINI, *op. cit.* ; pour Venise voir notamment J. GEORGELIN, *Venise au siècle des Lumières*, Paris-La Haye, 1978 ; pour Trieste, W. KALTENSTADLER, « Der osterreichische Seehandel uber Triest im 18. Jahrhundert », in *Vierteljahrsschrift fur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 1968, p. 482-500 ; 1969, p. 1-104.

l'intérieur du pays ; dans ce sens, Marseille joue un rôle d'entrepôt.

D'autre part, les politiques commerciales ont conféré à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle les privilèges de la navigation du Levant, sur lesquels se fondent les échanges intenses avec les fabricants de draps « londrins » du proche Languedoc, les « transits » vers l'extrême arrière-pays et les lignes de pénétration privilégiées du point de vue fiscal pour les marchandises de Marseille vers les Flandres, et, pour Strasbourg et le grand carrefour de Genève, vers la Suisse et l'Allemagne. Autour de tout cela s'articulent des intérêts, des compétences, des habitudes qui, tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, poussent la société et les institutions citadines à la conquête des espaces difficiles de l'arrière-pays et préparent le succès éclatant de Marseille par rapport aux ports concurrents au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>11</sup>.

Tout cela influence les caractéristiques et l'évolution de l'offre et de la demande qui s'organisent dans cette période, et qui ne sont communes qu'en partie aux grands autres ports de la Méditerranée septentrionale.

Essayons de voir quelles sont ces caractéristiques en synthétisant le plus possible. Une grande partie de la demande de Marseille est constituée de trois grands secteurs :

- a) la manufacture textile de coton, soie et laine,
- b) la production de savon,
- c) l'industrie de la mouture et de la panification.

La première se situe, pour une petite partie seulement, à l'intérieur ou dans la proche banlieue de la ville (la production des bonnets de laine à la tunisienne et la première phase de transformation de la laine) ; la plupart des fabriques se trouvent loin dans l'arrière-pays, du Languedoc à l'Alsace, dans la grande zone manufacturière de Lyon et au-delà encore.

Sur les routes qui partent de Marseille, nous retrouvons donc une grande partie des fibres textiles arrivées dans son port. Par contre, les fabriques de savon, installées essentiellement au cœur de la ville, absorbent une grande partie de l'huile, de la soude et, par la suite, du soufre arrivés au port de Marseille ; ce sont donc, dans ce cas, des produits finis qui partent de la ville en direction de l'intérieur du pays.

Enfin, les moulins et les boulangeries nourrissent les producteurs et les personnes employées dans le secteur du transport et des services de la ville avec du blé provençal de très bonne qualité échangé contre du blé « de mer » de qualité inférieure destiné aux paysans : les flux dans ce secteur se croisent, et s'élargissent au cours des phases intermittentes pendant lesquelles la ville joue le rôle de grenier à grains.

---

11. Voir pour ces problèmes, entre autres, G. RAMBERT, *Histoire du commerce de Marseille. Tome VII. De 1660 à 1789. L'Europe moins les trois péninsules méditerranéennes. Les Etats Unis*. Paris, 1966.

La contrepartie partielle de Marseille consiste à offrir des tissus de différentes fibres provenant de l'arrière-pays ou de tout le reste du territoire et des produits coloniaux qu'elle se procure le long des routes océaniques ; une partie de ces produits ne fait que passer par son port, et une autre partie est d'abord transformée avant d'être exportée à nouveau. Par contre, le principal produit manufacturé de la ville, à savoir le savon, a des difficultés à trouver des débouchés en Méditerranée, compte-tenu du fait que la plupart des pays donnant sur la Méditerranée fabriquent eux aussi du savon, à bon marché puisqu'ils utilisent leur huile.

Le Sud de l'Italie joue sa carte au sein de cette structure d'échange puissante et apparemment rigide, et qui d'ailleurs devient de plus en plus rigide au XVIII<sup>e</sup> et au XIX<sup>e</sup>, au fur et à mesure que les vocations manufacturières et les transformations de la première révolution industrielle s'étendent en Europe centrale. C'est uniquement dans ce domaine que des éléments de complémentarité entre les deux économies peuvent se réaliser. Mais comme cela arrive souvent, à y regarder de plus près, cette situation se révèle riche en nuances et en articulations qui ne peuvent être exprimées par des formules restrictives et généralisantes.

Partons de la courbe des arrivées (fig. 1). Il ne nous semble pas nécessaire d'insister encore sur la prudence dont il faut faire preuve pour lire ces données. En termes de quantités de marchandises, en tenant compte de ce que nous avons déjà dit dans le premier paragraphe, ces données sous-estiment la croissance des exportations méridionales d'une manière difficile à préciser, mais cependant significative, surtout en ce qui concerne la phase finale de la période que nous étudions ; en même temps, ces données atténuent le caractère dramatique des hausses et des baisses. Il serait encore plus risqué d'extraire de nos courbes des suggestions sur l'évolution des valeurs totales, vue l'absence d'une étude organique des prix de chaque marchandise pour cette période, qui nous permettrait de tenir compte également du changement du panier des exportations méridionales<sup>12</sup>.

La hausse des prix au XVIII<sup>e</sup> siècle, particulièrement élevée pour les denrées méridionales fondamentales comme l'huile et le blé, donnerait à une hypothétique courbe des valeurs une tendance encore plus nette que celle des quantités, tandis qu'après la phase confuse à cheval entre les deux siècles, le trend des prix des denrées méridionales au XIX<sup>e</sup> siècle baisse et devient variable ; en outre, il n'est pas univoque pour toutes les marchandises, et ne peut en tous cas contredire de manière importante l'évolution d'une courbe des quan-

12. Voir, dans tous les cas, en plus des indications de PARIS, *op. cit.*, p. 581 et suiv., R. ROMANO, *Commerce et prix du blé à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1956 ; M. LEVY-LEBOYER, « L'héritage de Simiand : prix, profits et termes des échanges au XIX<sup>e</sup> siècle », in *Revue historique*, 1970, p. 77-120.

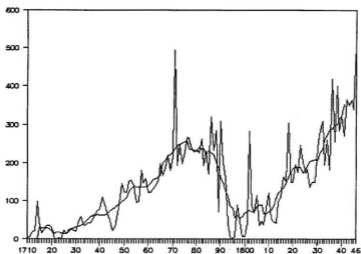


Figure 1 : Arrivées du Mezzogiorno.  
Données brutes et moyennes mobiles sur 11 ans.

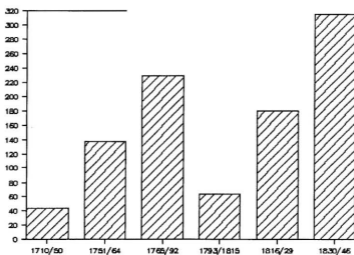


Figure 2 : Arrivées du Mezzogiorno. Moyennes annuelles par périodes.

tités. En réalité, pour la partie finale de la courbe que nous proposons, il faut remarquer l'absence, à partir de 1824-1825, de plusieurs dizaines de bateaux huiliers, qui, pour des raisons de tarifs, transbordent leur chargement dirigé vers Marseille dans les ports de Gênes et de Nice, enlevant 50 à 60% dans les années trente et 30 à 40% dans les années quarante<sup>13</sup> aux valeurs totales des exportations méridionales en France.

Nous pouvons, toutefois, proposer quelques indications générales sur l'évolution séculaire de nos trafics tyrrhéniens.

Si l'on divise le XVIII<sup>e</sup> siècle avec la chronologie de Carrière (1710-1792), le rythme de croissance des arrivées en provenance du Mezzogiorno apparaît soutenu, aussi bien par rapport à l'augmentation des flux commerciaux mondiaux qu'à l'extension de l'ensemble des trafics de Marseille. Les arrivées méridionales qui, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle tel que nous l'avons délimité, représentent une quote d'environ 6,4% des arrivées enregistrées, augmentent plus que proportionnellement aux arrivées globales, passant de 3% environ dans la première moitié du siècle à 6-7% pendant les années cinquante, et à 8-9% pendant les années soixante-dix et quatre-vingts. Le taux de croissance annuel, calculé d'après les moyennes quinquennales des premières et des dernières années (1,7%), est supérieur au taux calculé par Carrière sur les routes longues, en excluant le blé (1,6%), inférieur au taux des trafics océaniques (2,2%), mais nettement meilleur que le trafic de l'Orient méditerranéen (0,8%) et égal au trafic de la Barbarie. Au cœur de la Méditerranée, il semble donc que se délimite un espace commercial convergeant vers Marseille, doté d'une dynamique intermédiaire entre le rythme lent des échelles du Levant et le rythme rapide des « îles à sucre » de l'océan.

Après la période de crise à cheval entre les deux siècles, les courbes recommencent à monter, mais la reprise est très difficile. La Restauration commence à remettre de l'ordre, sans toutefois réussir à donner à l'élan un trend freiné par l'évolution irrégulière des arrivées du Mezzogiorno, qui fait stagner les moyennes annuelles à un niveau nettement inférieur au niveau de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, tandis que les arrivées globales à Marseille se situent bien au dessus des moyennes du XVIII<sup>e</sup>. Le quota des bateaux arrivés des ports du Sud de l'Italie descend donc à 5-6%, et tend à glisser encore même lorsqu'à partir de 1830 la croissance reprend de l'élan à partir du moment où l'ensemble de l'activité portuaire de Marseille s'intensifie. Mais, Marseille au XIX<sup>e</sup> siècle, qui compense largement la réduction draconienne des trafics océaniques en empruntant à nouveau les anciennes routes du Levant, en ôtant de l'espace aux grands ports concurrents de Gênes et de Trieste et en élargissant de manière importante sa quote du commerce maritime natio-

13. Nous proposons ces ordres de grandeur sur la base des indications contenues dans B. BURSOTTI, *Biblioteca di commercio*, vol. II, Naples, 1842, p. 87 et suiv., et JULLIANY, *op. cit.*, p. 122-3.



nal par rapport aux autres ports français, est, en fait, un terme de comparaison peu adapté pour juger la situation des exportations méridionales en France. D'autre part, le taux annuel de croissance des arrivées méridionales, calculé sur la période allant de 1816 à 1846 (2,6%) est tout à fait positif : il est supérieur au taux de XVIII<sup>e</sup> siècle, et inférieur au taux de la période glorieuse du XVIII<sup>e</sup> comprise entre 1730 et 1776 (3,1%), uniquement à cause de la disparition, dans la Santé, de l'huile qui passe par Nice à partir de 1825.

En répondant de manière active aux stimulations de la demande française, les exportations du Mezzogiorno dessinent des phases d'ampleur différente, qu'il est difficile de classer dans la casuistique consolidée des cycles et qui sont dotés d'une certaine autonomie par rapport à celles des trafics marseillais en général.

Essayons de retrouver ces phases au cours des 137 années en tenant compte à nouveau des données globales.

Dans la figure 2, les scansionnements sont établies en croisant les rythmes du changement avec les niveaux atteints par les trafics. Elles mettent en évidence des qualités différentes de rapports commerciaux. Dans toute la période que nous étudions, les scansionnements délimitent deux grandes phases, une au XVIII<sup>e</sup> et une au XIX<sup>e</sup>.

Dans chacune de ces phases, on passe de situations de désordre et de hasard dans les rapports commerciaux, maintenus en vie par une poignée de petites embarcations (1710-1750, 1793-1815), à des situations intermédiaires (1751-1764, 1816-1829), qui préparent des conditions de complémentarité plus élevée (1765-1792, 1830-1846). Comme l'on pourrait s'y attendre, la période des rapports commerciaux rares et irréguliers présente des indices de variabilité annuelle très élevés (78,44 pour la période 1710-1750 ; 91,07 pour les années à cheval entre les deux siècles). Ces indices s'effondrent au cours des périodes intermédiaires (30,69 au XVIII<sup>e</sup> et 24,46 au XIX<sup>e</sup>), mais ils demeurent élevés au moment où se développent les liens entre les deux économies (36,69 entre 1765 et 1792 ; 25,85 entre 1830 et 1846) pour des raisons sur lesquelles il conviendra de réfléchir.

En distinguant nos données par marchandises et par phases, on peut explorer les modes de construction de ces complémentarités. Au cours des premières dizaines d'années du XVIII<sup>e</sup> siècle, les complémentarités méditerranéennes sur lesquelles s'organisent les trafics marseillais apparaissent très concentrées géographiquement et sectoriellement ; d'autre part, elles excluent généralement le Sud de l'Italie. « *La France – affirme le consul français à Venise dans les années quarante – n'a besoin absolument des produits d'en deçà du Levant et ne peut en recevoir ce qui lui convient qu'en droiture* »<sup>14</sup>.

14. AN, *Affaires Etrangères*, BI, 1175.

Mais c'est justement au cours de ces années que les présences du grand port s'élargissent et mettent aussi sur un plan différent les rapports entre la France et le Mezzogiorno. C'est au cours de cette phase que la France découvre l'huile et le blé et redécouvre la soie méridionale<sup>15</sup> : elle commence alors à rivaliser de manière active avec l'Angleterre, achetant des denrées qu'elle avait longtemps cherché presque uniquement dans les « échelles » lointaines de la Méditerranée orientale ; et elle commence également à organiser ses relations économiques avec le Mezzogiorno d'après un modèle commercial « colonial » destiné à durer longtemps.

Si, dans les phases au cours desquelles les trafics tyrrhéniens sont sporadiques, on peut trouver des produits manufacturés ou des matières premières qui se croisent dans les deux sens, lorsque les liens s'intensifient c'est une division internationale du travail clairement lisible dans toutes les données dont nous disposons qui domine à nouveau, comme dans l'évolution, au XVIII<sup>e</sup> siècle, des rapports entre Marseille et le Levant tracée par Paris.

Les exportations méridionales cherchent un espace qui leur soit propre, en offrant essentiellement des denrées et des matières premières aux trois grands secteurs présents à Marseille ou dans la zone de gravitation de son port. Toutefois, ces éléments ne résolvent pas les problèmes, puisque, à l'intérieur de ce cadre général, on peut trouver des articulations, des spécificités, des formes d'organisation de l'échéance qu'il est très intéressant d'étudier. Nous renvoyons le lecteur à une autre étude pour une analyse commerciale ponctuelle de ces trafics ; nous nous limiterons ici à tracer quelques grandes lignes et quelques traits fondamentaux des flux des denrées et des matières premières correspondant à la demande du grand port français : soie, coton et laine pour le domaine du textile ; huile, soude et soufre pour le domaine du savon ; blé.

Puisque la Santé n'est pas en mesure d'exprimer le rôle des marchandises ayant un prix unitaire élevé par rapport à leur poids et à leur volume, dans le cas des fibres textiles nous avons cherché des vérifications dans les données officielles, en terme de valeur ; ces dernières sont classées dans le tableau 4 selon des scansions temporelles que nous avons tenu à garder « neutres » pour l'instant. Il s'agit de données qui peuvent être lues de manières différentes et contradictoires selon que l'on se place dans une perspective longue ou dans une perspective plus proche de la conjoncture ; et chacun de ces points de vue met en évidence des aspects importants mais non exhaustifs de la réalité que nous étudions.

15. Voir naturellement, pour tous ces problèmes, R. ROMANO, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1951.

Tableau 4

*Pourcentage de la valeur des différents produits en provenance de France du Mezzogiorno, par périodes sur la valeur totale des importations françaises du Mezzogiorno.*

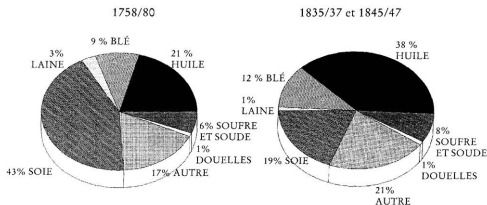
	1758/60	1768/70	1778/80	1787/9	1818/20	1835/7	1845/7
Huile	31,7	24,8	10,8	38,4	41,4	23,2(47)	14,7(32)
Blé	14,4	5,9	2,2	19,1	12,7	12,7(9)	18,7(15)
Soude	1,3	10,9	3	6,6	0,03	-	-
Soufre	0,4	3	3,2	1,6	11	13,8(9)	8,7(6)
Coton	0,06	0,2	0,3	1	2,3	-	-
Laine	0,9	5	4,7	5,2	4,8	0,2(-)	2,2(2)
Soie	40	35,2	54,7	17,1	7,7	17,3	29,2(23)
Douelles et cercles	0,4	1	0,3	-	0,5	2,9(2)	1,6(1)
Autre	11,4	24,5	20,6	10,8	19,6	29,8(20)	25,5(20)

N.B. Les données entre parenthèses pour les deux derniers triennats tendent à inclure l'huile qui passe par Nice et elles sont approximatives.

Sources : Pour la période 1758-1780 (données relatives aux importations dans la « Direction de Marseille ») ACCM, série I, 30 ; pour toutes les autres, les Tableaux.

Figure 3 : Composition des importations depuis le Mezzogiorno vers la France (pourcentage en valeur)

N.B. Les données relatives aux années 1758-1780 concernent seulement la « Direction de Marseille ». Les données du XIX<sup>e</sup> tiennent compte également de l'huile qui passe par Nice et elles sont approximatives.



Sources : pour la période 1758-1780 ACCM, I, 30 et 31 ; pour les périodes 1835-1837 et 1845-1847, les Tableaux.

Considérons en premier lieu les éléments disponibles dans la longue durée, en comparant la composition des importations méridionales en France dans les deux phases où la complémentarité est la plus intense (fig. 3) : au XIX<sup>e</sup> siècle l'huile occupe la première position à la place de la soie ; le soufre compense largement la disparition de la soude ; le blé ne bouge pratiquement pas ; le coton et la laine ne parviennent pas à sortir de leurs positions marginales. L'impression générale qui en ressort est une solidité et une continuité des rapports commerciaux entre les deux zones. L'ensemble des marchandises prises en considération, qui ont une valeur ajoutée plutôt faible, représente dans les deux périodes la plupart des exportations méridionales en France ; dans les deux cas, l'exposition marchande du Royaume de Naples et du Royaume de Sicile semble accentuée (deux produits représentent à eux seuls 60% des exportations) mais elle est cependant inférieure à celle des autres états italiens qui ne vendent pratiquement que de la soie<sup>16</sup>.

Le déplacement de la composition de ces trafics par rapport à la composition de l'ensemble du commerce étranger de ces deux états semble limité : du côté du Mezzogiorno, le rôle de la soie dans les exportations vers la France est plus important que dans l'ensemble des exportations ; du côté de Marseille, si l'on exclut le cas particulier des produits coloniaux, l'élément caractéristique des importations du Mezzogiorno par rapport aux importations totales est l'hypertrophie de l'huile et l'absence presque totale du coton. S'agit-il donc d'une occupation tranquille de créneaux de vente, qui a lieu à chaque fois que les circonstances politiques laissent agir sans entrave le poids des avantages comparés ? Une lecture plus attentive du tableau 4 met en évidence des changements très nets sur la période brève et la période moyenne dans le panier des marchandises qui remontent la mer Tyrrhénienne ; il faut donc regarder avec attention les « variations extraordinaires » notées par les contemporains dans les importations en provenance du Mezzogiorno<sup>17</sup>.

Nous tenons à souligner qu'aussi bien en termes de valeur qu'en termes de quantité ou d'embarcations arrivées, les marchandises de pointe, celles qui effectuent le lien entre les deux économies, sont celles qui présentent des coefficients de variabilité annuelle particulièrement élevés<sup>18</sup>, causés par des changements fréquents aussi bien de la demande que de l'offre ; changements qui ne peuvent être attribués uniquement aux effets pervers du

16. Voir, par exemple, le tableau 7, p. 21, de I.A. GLAZIER, *Il commercio estero del Regno Lombardo-veneto dal 1815 al 1865* (Archivio economico dell'unificazione italiana, série I, vol. XV, fascicule unique), Rome, 1966.

17. JULLIANY, *op. cit.*, II, p. 136.

18. Par exemple, dans la période 1758/80, le blé en provenance du Mezzogiorno entré dans la « Direction de Marseille » a un coefficient de variabilité en valeur de 149,42, la soude 94,78, le soufre 92,63, l'huile 70,36... L'ensemble des marchandises méridionales a au contraire un coefficient global de 36 (élabérations sur ACCM, série I, 30 et 31).

contrôle étatique de l'ancien régime et du nouveau régime représenté par la Restauration, selon la ligne des réformateurs du XVIII<sup>e</sup> siècle et ensuite des libéraux du XIX<sup>e</sup>.

On sait très bien que le changement incessant de direction et d'intensité de ces flux de denrées est une caractéristique du monde méditerranéen ; ces flux redistribuent des ressources en compensant les déficits et les surplus déterminés, dans les pays qui donnent sur la Méditerranée, par les incidents météorologiques et par les caprices des récoltes. Un surplus composé des marchandises année par année de différentes provenances est pratiquement toujours disponible pour être transféré aux consommateurs du centre et du nord de l'Europe ; mais pour y concourir, pour une région comme le Sud de l'Italie, il ne suffit pas d'avoir une quantité de denrées supérieure aux besoins. Comme l'affirme un président de la Regia Camera della Sommaria dans un document datant des années vingt aux années trente du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>19</sup>, « le Royaume de Naples fait partie des nations qui ont des produits que l'on trouve aussi ailleurs » ; d'autre part, le Royaume n'est pas en mesure de défendre ses produits par le biais de la politique, car il manque de « crédits, de forces maritimes, de bâtiments et de ports ».

Pour combler ces vides d'autonomie de l'État, comme nous le verrons, les groupes méridionaux dominants auraient fait des efforts en quelque sorte utiles mais de toute façon insuffisants pour créer pour leurs propres marchandises des espaces de marché relativement à l'abri des concurrents. L'économie méridionale commercialisée continue ainsi à vivre dans le cadre d'une Méditerranée envahie de concurrents avantagés aussi bien par la nature que par l'histoire, d'opportunités de production semblables dans le secteur primaire, qui créent et recréent des marges réciproques de compétitivité en utilisant le différentiel entre les coûts de transport, déterminé par les contraintes géographiques, ou par les pratiques commerciales autorisées par les rapports de force entre les différentes puissances. En tous cas, ces Méridionaux demeurent incapables, pour un ensemble de conditions historiques sur lesquelles nous ne nous arrêterons pas, de répondre aux défis du marché en terme de réduction des coûts et d'efficience productive.

Marseille étend sa présence à tous les coins de la Méditerranée, à partir de cette minuscule Provence, si petite par rapport à ses ambitions commerciales, mais qui, grâce à sa production agricole, a une si grande influence sur le niveau et sur la quantité de la demande vers les pays lointains. La ville cherche à acheminer vers son port la partie la plus grande du surplus méditerranéen, dans un jeu compliqué qui demande de solides structures

19. Cité in M.A. VISCEGLIA, « Sistema feudale e mercato internazionale : la periferizzazione del paese », in *Prospettive Settante*, 1985, n. 1-2, p. 84-5.

d'intermédiation et des formes d'entreprises particulières, et qui prévoit comme élément décisif la possibilité de remplacer, d'une année sur l'autre, selon la disponibilité et le prix des marchandises, les marchés d'approvisionnement, sans oublier, bien sûr, les marchés méridionaux.

La superposition de ces caractères du monde commercial méditerranéen aux caprices des récoltes pousse vers le haut les indices de variabilité annuelle des grandes denrées méridionales, et fait que, sur la période moyenne, les débouchés du marché conquis par le Royaume ne sont jamais sûrs, et que, vice versa, les opportunités de répondre à la demande des « centres », même dans des secteurs étant restés pendant plusieurs décennies en dehors du marché, restent toujours ouvertes.

La hausse très nette au cours de la période napoléonienne, sous l'impulsion de la demande des manufactures textiles françaises exclues des sources traditionnelles de matière première, de la courbe des exportations de coton, qui, parti des niveaux très bas du XVIII<sup>e</sup> siècle arrive à dépasser la soie et devient pour quelques années le produit le plus important de l'exportation méridionale en France, offrant un exemple tout à fait significatif de ce point de vue.

C'est surtout dans le Mezzogiorno continental, touché par la crise des débouchés de produits d'importance capitale comme la soie et l'huile et stimulé par les primes françaises, que le coton s'étend remarquablement, s'insinue même jusque sous les oliviers de la côte marécageuse des Pouilles méridionales et en Campanie, et est directement destiné à l'exportation, tandis que la fragile organisation du secteur textile local est complètement bouleversée<sup>20</sup>. C'est un véritable feu de paille. Au cours de la Restauration, le coton américain, de qualité supérieure, et le coton du Bengale, de mauvaise qualité et peu coûteux, écrasent le coton du Levant, ce qui fait que, dans la crise des trafics cotonniers méditerranéens, il reste un petit espace pour la production méridionale devenue énorme. Le coton du Royaume continue ainsi à naviguer vers Marseille pendant quelques années encore, mais l'introduction en Égypte du coton américain à partir de 1822 reconstitue les anciennes routes et efface immédiatement le coton méridional. L'élasticité des fonctions de production dans ce secteur demeure en tous cas très importante, et le blocus des exportations de coton américain causé par la guerre civile donnera naissance, pendant les années soixante, à un nouvel épisode éclatant d'expansion de la production et de l'exportation du Mezzogiorno, aussi éphémère que celui de la décennie française. Il s'agit là d'un cas limite mais non atypique.

D'autant plus que ces caractères de fond de l'insertion de l'économie

20. Voir les *Mémoires* sur le coton, la soie, la laine, le blé et l'huile dans le Royaume de Naples tous datés du 30 mars 1811, in AN, B III, 408.

méridionale dans le marché international s'accroissent au fur et à mesure que ses dimensions augmentent, que de nouvelles zones de production entrent dans le système de gravitation des « centres » et que les vocations manufacturières de ces derniers se renforcent.

Les grandes denrées méridionales ne sont pas exclues du marché, mais elles occupent dans celui-ci une position de plus en plus marginale, et les exportations du Mezzogiorno n'arrivent pas à suivre le rythme rapide de l'expansion de l'ensemble des trafics.

La soie au XVIII<sup>e</sup> siècle conquiert à nouveau des espaces sur les collines calabraises<sup>21</sup>, mais les débouchés français sont en grande partie bloqués par la soie piémontaise et lombarde. Les moyennes mobiles de la qualité de blé en provenance du Mezzogiorno et débarquée à Marseille subissent, pendant la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, une évolution ascensionnelle et les moyennes annuelles entre 1830 et 1846 multiplient par deux les moyennes des années 1765-1792 ; mais l'imprévisibilité, la « momentanéité » de ces trafics s'accroît encore, ainsi que les coûts d'intermédiation, puisque ces derniers doivent essayer d'occuper les espaces qui s'ouvrent à l'improviste dans la zone de consommation centrée sur les entrepôts de Livourne et de Marseille, zone dominée par le blé de la Mer Noire.

L'évolution de la demande de la savonnerie marseillaise est particulièrement significative à ce sujet. Dans le cluster de matières premières dont il avait besoin, le Mezzogiorno au XVIII<sup>e</sup> siècle s'était aménagé un rôle important et croissant avec son huile d'olive, sa soude et ses cendres. La mise au point du procédé de production de la soude artificielle dans la crise des approvisionnements des années à cheval entre les deux siècles entraîne des conséquences à répétition qui finissent par modifier profondément la demande exprimée par ce secteur.

En quelques années, la soude naturelle n'apparaît pratiquement plus dans le port de Marseille, tandis qu'explose la demande de soufre indispensable pour produire la soude artificielle, dont le Mezzogiorno devient en quelque sorte le seul fournisseur ; mais, en même temps, il devient possible d'utiliser pour la fabrication du savon l'huile extraite à Marseille à partir des graines importées, qui finissent par faire concurrence à l'huile d'olive plus coûteuse et par limiter ses débouchés. D'autre part, dans la substitution au vieux cluster de matières premières d'un nouveau cluster, le déplacement de valeur ajoutée des fournisseurs à Marseille apparaît évident : en plus des usines de savon, la ville possède maintenant des usines pour la raffinerie du soufre brut sicilien qu'elles utilisent pour transformer la soude, ainsi que d'autres usines qui broient les graines pour en extraire de l'huile.

21. Voir en particulier P. BEVILACQUA, « Uomini, terre, economia », in *Le regioni dall'Unità ad oggi, La Calabria*, par P. Bevilacqua et A. Placanica, Turin, 1985.

Le savon au XIX<sup>e</sup> siècle n'est plus fabriqué avec les matières premières méditerranéennes traditionnelles, mais avec des produits intermédiaires traités sur place avec de nouvelles matières premières moins coûteuses, achetées dans un espace géographique différent et plus vaste.<sup>22</sup>

Face à ces défis, le Mezzogiorno ne se comporte pas comme un spectateur passif d'événements incontrôlables ; en réalité, ces défis entraînent des réponses adaptées en ce qui concerne les moyens de production et la recherche de produits à insérer dans des créneaux de marché non menacés.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, à partir des années trente, pour enrayer la concurrence d'autre producteurs méditerranéens et la concurrence représentée par les graines oléagineuses comme matière première de l'industrie du savon à Marseille et du gaz comme combustible pour l'éclairage urbain, on cherche à insérer de manière stable une partie de l'huile méridionale, en modifiant les procédés de transformation et en proposant l'huile comme assaisonnement ; mais l'huile en provenance du Mezzogiorno se heurte aux marchés du centre de l'Europe fermés par le beurre, sur lequel est fondée la prospérité d'une bonne partie de l'agriculture florissante du nord. Et, en dehors de la période qui nous intéresse, on retrouve une situation semblable en ce qui concerne le vin et les agrumes. S'agit-il d'une série d'occasions ratées ? Nous ne proposerons pas ici des exercices de counterfactual history ; d'autre part, nous ne pouvons en aucun cas affirmer que ces tentatives, qui ont profondément influencé les équilibres territoriaux et sociaux, ont échoué. Il s'agit de toute autre chose : malgré tous les efforts accomplis, le Mezzogiorno ne parvient pas à occuper une place stable, au XIX<sup>e</sup> siècle, dans la phase italienne de l'équilibre « agro-commercial »<sup>23</sup>, ou, en empruntant une définition chronologiquement plus large, dans la « saison de l'accumulation agraire voulue par l'extérieur »<sup>24</sup>.

C'est dans cette précarité de la place du Mezzogiorno au sein du marché international, plus que dans le caractère « colonial » de ses échanges avec l'étranger, que se trouve l'élément de distinction fondamentale par rapport aux zones principalement agricoles, mais destinées à connaître une croissance économique intense. La soie piémontaise et lombarde, exportée sous forme de fil, ne contient pas de quote de valeur ajoutée de beaucoup supérieure à celle de l'huile méridionale, mais elle a acquis une place relativement stable sur le marché, ce qui lui permet de tirer profit de l'expansion de la demande manufacturière au XVIII<sup>e</sup> et au XIX<sup>e</sup>, et de jouer le

22. Pour ces problèmes, voir en plus du vol. 8 déjà cit. de *Les Bouches-du-Rhône. Encyclopédie départementale*, BERTEAUT, *op. cit.*, p. 9-11 ; JULLIANY, *op. cit.*, III, p. 287-322.

23. M. ROMANI, *Storia economica d'Italia nel secolo XIX*, Bologne, 1982, p. 87.

24. F. BONELLI, « Il capitalismo italiano. Linee generali d'interpretazione », in *Storia d'Italia, Annali*, I, *cit.*, p. 1196.



rôle d'instrument d'accumulation et de foyer de création d'entreprises, rôle qui se répercutera en-dehors du secteur et bien au-delà de la fin de son âge d'or<sup>25</sup>. Les phases les plus florissantes des denrées méridionales commencent et se terminent sans requalifier la place du Mezzogiorno au sein du marché international et, par conséquent, sa capacité d'accumulation.

Il est de toute façon impossible de proposer une interprétation « immobiliste » du Mezzogiorno au XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup>. En réalité, à y regarder de plus près, l'évolution commerciale méridionale au cours de cette longue période apparaît comme la résultante stratifiée et complexe de rigidités et d'élasticités ; les permanences s'appuient non seulement sur les contraintes institutionnelles et économiques qui paralysent la société, très souvent soulignées par des réformateurs contemporains, des méridionalistes et des historiens, mais aussi sur une mobilité extraordinaire des quantités commercialisées, et, dans une certaine mesure même, produites et sur une surprenante capacité d'adapter la gamme des biens offerts aux opportunités du marché : c'était d'ailleurs la condition indispensable pour pouvoir le pratiquer avec un certain succès dans de telles conditions.

#### *Articulations et hiérarchisations territoriales*

Face à un tel marché, le Mezzogiorno non seulement ne manifeste pas d'immobilité dans le temps, mais ne présente même pas d'homogénéité dans l'espace : ses zones de contact avec le marché français changent en même temps que se modifient les secteurs commerciaux protagonistes des échanges, et les intermittences de la demande marseillaise désarticulent et réarticulent son territoire aussi bien sur la base de ses caractéristiques naturelles et de ses vocations productives que par rapport au concours de facteurs, de compétences, de flexibilités aptes à répondre à ces formes d'échanges.

Partons des figures 4, 5, et 6, qui subdivisent les arrivages entre les dix premiers ports de provenance et par périodes, et des tableaux 5, 6, et 7, qui rassemblent les données par région. Pour ne pas trop charger notre étude, nous ne prendrons en compte les données distinctes par marchandises que pour le blé et l'huile, secteurs où les changements sont particulièrement significatifs. Les exportations de produits manufacturés méridionaux et des fibres textiles présentent des changements de provenance limitée et continuent à se concentrer, en grande partie, pendant toute la période prise en considération, dans les ports de Naples et de Messine ; il en va de même pour la soude et le soufre, embarqués presque exclusivement dans un groupe de ports siciliens concentrés d'un point de vue territorial.

<sup>25</sup>. Voir L. CAFAGNA, *Dualismo e sviluppo nella storia d'Italia*, Venise, 1989, en particulier l'Introduction.

Tableau n° 5  
*Arrivées dans le port de Marseille en provenance du Mezzogiorno  
 par région et par période*

	Campanie	Sicile	Calabre	Pouille
1710/1750	41%	35%	8 %	16%
1751/1764	30%	31%	22%	17%
1765/1792	20%	43%	22%	15%
1793/1815	40%	42%	11%	7%
1816/1829	34%	47%	7%	12%
1830/1846	42%	36%	5%	17%

Source : Santé

Tableau n° 6  
*Arrivages de blé dans le port de Marseille en provenance du Mezzogiorno  
 par région et par période*

	Campanie	Sicile	Calabre	Pouille
1710/1750	17%	51%	5%	27%
1751/1764	11%	31%	3%	55%
1765/1792	8%	59%	3%	30%
1793/1815	12%	69%	-	19%
1816/1829	29%	36%	-	35%
1830/1846	10%	5%	-	85%

Source : Santé

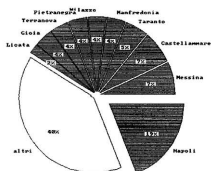
Tableau n° 7  
*Arrivages d'huile dans le port de Marseille en provenance du Mezzogiorno  
 par région et par période*

	Campanie	Sicile	Calabre	Pouille
1710/1750	16%	35%	11%	38%
1751/1764	2%	32%	45%	21%
1765/1792	2%	21%	46%	31%
1793/1815	46%	32%	12%	10%
1816/1829	33%	26%	14%	27%
1830/1846	14%	36%	25%	25%

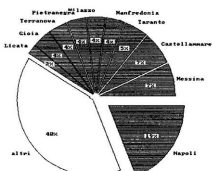
Source : Santé

Figure 4 : Arrivées à Marseille du Mezzogiorno par port et par période.

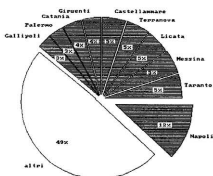
1710-50



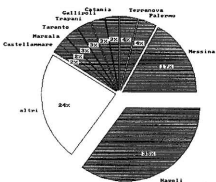
1751-64



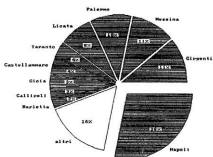
1765-92



1793-1815



1816-29



1830-46

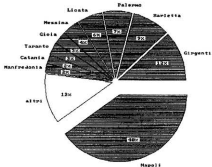


Figure 5 : Arrivées à Marseille du Mezzogiorno d'embarcations transportant du blé par port et par période.

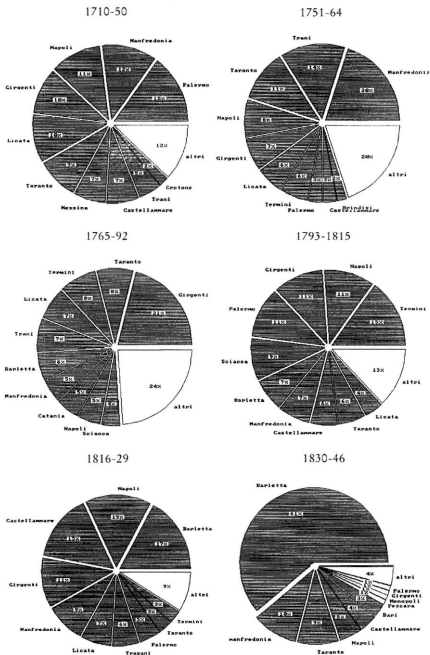
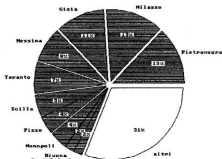
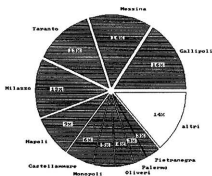


Figure 6 : Arrivées à Marseille du Mezzogiorno d'embarcations transportant de l'huile par port et par période.

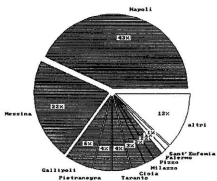
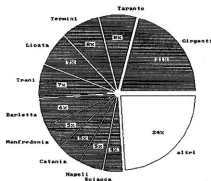
1710-50

1751-64



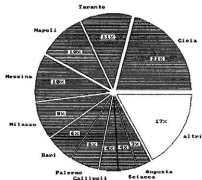
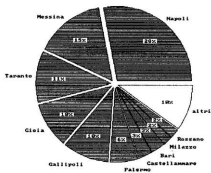
1765-92

1793-1815



1816-29

1830-46



Dans la première des deux grandes phases que nous avons repérées, celle du XVIII<sup>e</sup> siècle, les chiffres sont d'une lecture facile. Au fur et à mesure que se crée un lien entre les deux économies et que se précisent et se simplifient les secteurs qui construisent des complémentarités significatives, le rôle des zones à vocation productive et décisionnelle complexe se réduit en termes relatifs. C'est le cas, en particulier, de Naples et de Messine avec leur arrière-pays, d'où partait un grand nombre de produits souvent à forte valeur ajoutée : par exemple, le tonneau traditionnel de Naples fabriqué avec le châtaignier des Apennins, diffusé dans le bassin occidental méditerranéen et présent sur les embarcations enregistrées par la Santé sous forme de douves et de cercles pour réduire l'encombrement et donc le fret. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, la complexité de la gamme de produits qui remontent la mer Tyrrhénéenne se réduit de façon draconienne et, simultanément, la hiérarchie des provenances change. A l'apparition à Marseille d'une demande considérable de denrées et de matières premières méditerranéennes correspond une offre proportionnée surtout dans les parties du territoire méridional plutôt pauvres en fonctions décisionnelles mais avantagées, comparativement, sur le plan des coûts de transport : parfois, leurs vocations productives sont « forcées » pour les adapter à la demande plutôt que d'avoir recours à des zones spécialisées de longue date et toujours actives, mais plus éloignées.

Ainsi Marseille « invente » l'huile de la Calabre où, sous l'impulsion de la demande française, même la propriété absentéiste arrache des mûriers pour planter des oliviers<sup>26</sup>, tandis que l'ancienne huile des Pouilles adriatiques continue à naviguer vers Venise et puis vers Trieste, et une grande partie de l'huile des Pouilles méridionales et ioniennes embarque à Gallipoli pour l'Angleterre et les ports de l'Europe du nord et ne trouve de débouché à Marseille que grâce à Tarente : lorsque la courbe des exportations en France d'huile en provenance du Sud de l'Italie connaît une brusque montée, la Calabre réussit à en fournir environ la moitié, si l'on tient compte de la quantité, de ce produit qui, depuis cette région, est acheminée par le port de Messine. Au même moment, Marseille retrouve et, en partie, « invente » le blé de la Sicile, qui, peu à peu, atteint à nouveau et dépasse même les niveaux d'exportation de la deuxième moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, quand les blés du Nord n'avaient pas encore envahi la Méditerranée<sup>27</sup> ; elle le place à l'intérieur d'une zone d'approvisionnement qui, malgré la très grande variabilité des flux typiques de ce secteur, prend un caractère organique<sup>28</sup>, tandis qu'on n'a recours au blé des Pouilles qu'en cas de besoin exceptionnel.

26. A. PLACANICA, « I caratteri originali », in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Calabria* cit., p. 87.

27. O. CANCELLO, « Commercio estero », in *Storia della Sicilia*, vol. VIII, Naples, 1978, p. 157.

28. Voir R. ROMANO, *Commerce et prix du blé*, p. 64 et suiv.

Dans les zones qui, de cette manière, sont intégrées dans le marché, les choses ne restent pas comme avant. En explorant les alentours des plages, à la recherche de denrées, les embarcations à destination de Marseille stimulent la spécialisation des agricultures dans les zones côtières et, en même temps, structurent les systèmes de gravitation territoriaux selon des formes fondamentalement élémentaires. Les marchandises exportées du Mezzogiorno, conditionnées également par le niveau élevé des coûts unitaires de transport par voie de terre déterminé par leur faible valeur unitaire, empruntent les parcours les plus brefs et les plus aisés sur les « caricatoi » pour être embarquées. Les lieux d'où partent les marchandises deviennent contigus aux zones de production et se multiplient, déterminant ainsi, dans nos tableaux, l'importance croissante du rôle des ports de rang inférieur au dixième. Et, en conséquence, si au début du XVIII<sup>e</sup> siècle les flux d'embarcations qui partaient empruntaient les mêmes routes que les flux des embarcations qui arrivaient, ils s'en écartent ensuite, vu que les multiples lieux d'embarquement dispersés ne sont pas en mesure d'exprimer une demande consistante de ces produits manufacturés et coloniaux avec lesquels Marseille paie en partie les exportations méridionales.

Les trafics maritimes entre le Mezzogiorno et la France prennent ainsi une configuration non linéaire qui impose des coûts de transport et d'intermédiation relativement élevés, mais qui apparaît toutefois flexible et solide et qui, comme nous le verrons, offre des espaces pour des formes d'entreprise maritime âprement disputés. Sous certains aspects, elle est typique de ce genre d'échanges. Dans le commerce par mer entre pays qui échangent produits manufacturés contre denrées et matières premières, la valeur unitaire différente des marchandises détermine un niveau de chargement des bateaux très différent selon la direction qu'ils suivent : ils tendent à être pleins quand ils transportent des denrées et à moitié vides ou même sur lest quand ils font la route en sens contraire. La Santé, nous y avons déjà fait allusion, enregistre très peu d'embarcations arrivées vides du Mezzogiorno et les données officielles signalent que les embarcations vides de provenance méridionale sont moins nombreuses en pourcentage que le total de celles qui sont arrivées dans tous les ports français et en particulier à Marseille. Au contraire, celles qui de Marseille se dirigent, vides, vers les ports du Royaume, sont, en pourcentage, plus nombreuses que l'ensemble de celles qui sont parties. Et il n'est pas dit que celles qui ne partent pas vides aient un chargement qui remplisse le bateau. La cargaison typique des embarcations qui se dirigent vers le Mezzogiorno se compose d'une myriade d'objets, de colis, de paquets qui ne semblent pas efficaces de ce point de vue : d'après les registres portuaires<sup>29</sup>, elles transportent surtout des articles de bimbe-

29. Voir les registres portuaires dans AN, F12, 1802.

loterie, de mercerie, de cristallerie, et aussi des pendules, des porcelaines, des fleurs artificielles, des livres, mélangés pêle-mêle aux marchandises fondamentales des exportations françaises pendant toute la période prise en considération dans cette étude : les produits coloniaux, les soieries et les draps de laine. Les embarcations cherchent avec insistance ces frets pour éviter de rentrer vides, mais en cas de succès, elles sont obligées d'effectuer un détour : elles doivent s'arrêter pour décharger ces marchandises dans les grands centres de consommation et d'organisation du réseau de distribution des produits de qualité du Mezzogiorno – Naples en premier lieu et puis, à une distance considérable, Messine et Palerme – où elles ne trouvent pas de denrées ni de matières premières capables de remplir les cales, mais seulement des marchandises d'une valeur unitaire élevée qui sont donc susceptibles d'être concentrées à des coûts relativement bas dans les grands ports, comme les fibres textiles ou des produits de l'artisanat urbain typique. De là, vides ou à moitié vides, les bateaux rejoignent les autres arrivés sur lest directement de Marseille, sur les plages et dans les « caricatoi » provinciaux où se concentrent les grandes denrées et les matières premières méridionales, toujours avides d'espaces et de capacités de chargement vu leur encombrement considérable et leur poids relatif. Ainsi les uns et les autres remontent la mer Tyrrhénienne à la limite de leurs capacités mais avec des marchandises de peu de valeur.

Après la crise, des formes de complémentarité entre les deux économies se redéfinissent, la structure des trafics et la géographie des provenances apparaissent en grande partie bouleversées par rapport aux modèles du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Tout d'abord, on ne peut plus considérer la côte méridionale, surtout la côte tyrrhénienne, comme une collection de points d'embarquement déterminés par la nature des lieux. Un grand nombre d'entre eux, situés administrativement parmi les ports de « troisième classe »<sup>30</sup>, voient leur fonction limitée au cabotage, et, tout au plus, jouent un rôle dans le commerce d'exportation en accueillant des contrebandiers et leurs embarcations. D'autre part, les ports officiellement habilités à l'exportation n'arrivent pas tous à reconquérir les positions qu'ils occupaient au XVIII<sup>e</sup> siècle, du moment que la construction d'infrastructures routières et portuaires, la localisation des compétences et des fonctions nécessaires pour affronter le marché de la « révolution commerciale », la création de liens avec les centres décisionnels du commerce à longue distance, beaucoup plus concentrés et efficaces qu'auparavant, sélectionnent durement les potentialités des ports et hiérarchisent le territoire. Les systèmes élémentaires de gravitation

30. Sur la loi de 1826 qui reclasse les ports, voir A. SALZANO, *La marina mercantile borbonica*, Naples, 1924, p. 115.



du XVIII<sup>e</sup> siècle disparaissent et les denrées parcourent, depuis leurs lieux de production, des itinéraires parfois tortueux à la recherche des quelques ports qui sont capables de les placer dans le marché international et qui regroupent désormais une grande partie des trafics d'exportation. C'est dans ce contexte que se situent l'ultérieure concentration des importations<sup>31</sup>, d'ailleurs autorisées officiellement seulement aux rares ports de « première classe », et la relance de Naples même en ce qui concerne les exportations, rendue évidente seulement en partie par les sources fiscales, qui n'enregistrent que les marchandises assujetties aux droits, mais clairement soulignée par la Santé ; et tout ceci avant même que l'organisation de la navigation de ligne grâce aux bateaux à vapeur ne place la capitale, à partir des années trente, à un rang qu'aucun autre port méridional ne peut lui disputer.

Naples ne réussit quand même pas à arracher à la province la prédominance dans l'exportation des denrées à valeur unitaire relativement faible ; mais, dans ce domaine aussi, les modifications sont profondes. L'éruption soudaine, à la fin des guerres napoléoniennes, du blé de la mer Noire dans la zone de consommation ayant pour centre les entrepôts de Livourne et de Marseille<sup>32</sup> met définitivement fin au long règne de la Sicile en tant que grenier de la Méditerranée. Les flux céréaliers d'une certaine consistance en provenance de l'île sont désormais uniquement ceux qui se dirigent vers la partie continentale du Royaume, tandis qu'elle doit de plus en plus souvent avoir recours à des flux d'importation pour satisfaire ses propres besoins en blé quand les années sont mauvaises<sup>33</sup>. Il ne s'agit pas d'une simple réduction de la base productive, mais d'une recombinaison extraordinairement rapide des facteurs de la production sicilienne face au brusque changement de la structure des intérêts. Les variables fondamentales de cette dernière résident, d'une part, dans la crise des prix relatifs du blé, d'autre part, dans l'explosion de la demande de soufre déterminée, en grande partie, par la mise au point des procédés de production de la soude artificielle pour les savonneries. Les transformations de ces deux secteurs fondamentaux de la demande marseillaise, qui ne présentent aucune connexion, arrivent sur le territoire méridional comme un ensemble inextricable de signaux auxquels il faut donner une réponse rapide pour ne pas se trouver exclu du marché. Ainsi les mêmes ports siciliens qui embarquaient du blé, commencent à présent à embarquer massivement du soufre extrait d'une manière grossière par de nombreux cultivateurs de céréales contraints à se reconverter ; des zones entières de l'île confient leurs destinés aux hasards de la demande

31. Voir, pour le port de Naples, les données contenues dans AN, *Affaires Etrangères*, B III, 408.

32. Voir en particulier P. HERLIHY, *Odessa : a History, 1794-1914*, Cambridge (Mass.), 1986, p. 104-108.

33. R. ROMEO, *Il Risorgimento in Sicilia*, Bari, 1950, p. 197 et suiv.

de ce secteur et aux chantages diplomatiques et militaires des puissances qui le contrôlent<sup>34</sup>.

Ce n'est quand même pas la seule réponse possible ; une place marginale dans le marché – nous l'avons déjà vu – n'implique pas automatiquement l'exclusion. L'augmentation des exportations de blé – voir à nouveau le tableau 6 – se produit au moment où on assiste à un renversement de la géographie des arrivées, qui confère aux Pouilles marginales du XVIII<sup>e</sup> siècle le monopole des trafics céréaliers. Mais même une découpe régionale, quand on y regarde de plus près, se révèle excessivement globalisante et trompeuse. Toute la céréaliculture des Pouilles n'est pas en mesure de pratiquer ce marché. Les ports des Pouilles au premier plan dans les trafics du XVIII<sup>e</sup> siècle – Tarente, favorisée par des coûts de transport plus bas, Manfredonia, débouché « naturel » dans la zone de production la plus grande du Mezzogiorno continental, Trani – sont relégués à un rôle marginal à cause de l'expansion irrésistible de Barletta, favorisée par la structuration « artificielle » d'un ample bassin inter-régional sillonné par de nouvelles routes qui convergent sur elle en éventail<sup>35</sup>, par ses grands entrepôts, par le fait que s'y concentrent des établissements et du personnel préposé à l'intermédiation.

Mais tout ceci est possible parce que la ville assume la fonction de terminal commercial du jeu spéculatif compliqué centré sur la bourse napolitaine qui réussit à insérer le blé de ce port dans les interstices du marché s'ouvrant à l'improviste dans le bassin méditerranéen dominé par le blé d'Odessa. Par conséquent Barletta vit une évolution commerciale intermittente, où des phases de stagnation commerciales alternent avec de soudaines explosions de vitalité.

Ces pratiques commerciales, qu'il est inutile d'illustrer ici en détail, du moment que l'historiographie<sup>36</sup> s'est déjà penchée sur elles, ont le mérite de maintenir sur le marché des producteurs incapables d'y trouver une place organique, mais elles ont aussi des coûts considérables, qui sont supportés en partie par les producteurs eux mêmes, en partie par la ville, à laquelle est enlevée une partie importante de l'intermédiation : une situation rendue évidente par la contradiction entre le caractère imposant de ces trafics et le peu de vitalité de la ville de Barletta. Ce n'est d'ailleurs qu'un exemple parmi les

34. Voir V. GIURA, *La questione degli zolfi siciliani (1831-1841)*, Genève, 1973. Sur la question sicilienne voir aussi R. BATTAGLIA, *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Milan, 1983 ; M. AYMARD, « Economia e società : uno sguardo d'insieme », in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Sicilia*, par M. AYMARD et G. GIARRIZZO, Turin, 1987.

35. A. MASSAFRA, *Campagne e territorio nel Mezzogiorno fra Settecento e Ottocento*, Bari, 1984, en particulier p. 260 et suiv.

36. Voir par exemple J. DAVIS, *Società e imprenditori nel regno borbonico 1815/1860*, Bari, 1979.

autres ports méridionaux, importants mais incapables de transmettre aux villes dans lesquelles ils sont situés des impulsions efficaces pour le développement démographique et économique : il suffira de rappeler le sort urbain médiocre de Gallipoli qui, pendant des siècles, avait été le port huilier le plus important de la Méditerranée, ainsi que de Gioia en Calabre et des ports siciliens d'abord pour les céréales, ensuite pour le soufre.

Toujours sur la côte adriatique, à quelques dizaines de kilomètres de Barletta, Bari, port huilier resté pendant des siècles d'une dimension très modeste, structure aussi son propre bassin artificiel de trafics, mais avec des résultats manifestement différents : la ville connaîtra une forte poussée sur le plan démographique et économique, devenant ainsi en l'espace de quelques décennies le centre urbain le plus important du Mezzogiorno continental après Naples<sup>37</sup>. Depuis l'observatoire de la Santé de Marseille, la transformation de Bari est à peine perceptible, aussi bien parce que nos données sont faussées par le rôle d'intermédiaire de Nice, que parce que la plupart des trafics de Bari continuent à se diriger vers des ports du nord de l'Adriatique. De toute façon le fait que cette ville, pratiquement absente à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle, s'y fasse une place en dépassant même tous les autres ports de l'Adriatique, n'est pas sans importance ; d'autant plus que ses embarcations, contrairement à celles qui arrivent des autres ports, contiennent à partir des années trente une quantité considérable et croissante d'huile comestible, d'une valeur plus élevée et à plus forte valeur ajoutée.

Comme nous l'avons déjà dit, l'huile comestible ne sera pas la soie méridionale, comme ne le seront pas le coton, ni le vin, ni les agrumes. Mais dans cette position précaire sur le marché international, confirmée et sous certains aspects renforcée, il reste des espaces importants pour des processus de différenciation et de hiérarchisation à l'intérieur du territoire méridional, processus fondés sur la manière dont on vit la précarité de sa propre place sur le marché plutôt que sur le repérage de la « bonne » marchandise. Contrairement à ce qui se passe à Barletta, Gallipoli ou Gioia, à Bari comme dans quelques villes de la côte de la Sicile orientale, des groupes d'entrepreneurs apparaissent selon des processus compliqués, étudiés seulement en partie. Ces groupes ne remettent pas tous les choix importants à l'intermédiation française, anglaise ou napolitaine, mais ils retiennent sur place une partie considérable des profits commerciaux et les réinvestissent. Étant donné le profil de ces catégories, la campagne et les producteurs en tireront un profit limité, mais des fractions assez consistantes du Mezzogiorno réussiront à participer, de cette façon, à la « révolution urbaine » européenne.

37. B. SALVEMINI, « Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna », in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Puglia*, par L. MASELLA et B. SALVEMINI, Turin 1989.

Le commerce à longue distance, souvent vu comme le signe de polarisations inéluctables entre les « centres » et les « périphéries », est aussi le lieu de définition de dialectiques territoriales complexes. Les gigantesques dualismes évoqués par bon nombre d'études portant sur ces questions cachent une richesse d'articulations sur laquelle il est désormais indispensable de faire la lumière pour comprendre la nature des processus en cours.

*Commerce « actif » et commerce « passif ».*

Dans le cas que nous examinons, les modèles dualistes ne semblent pas très bien fonctionner même s'ils sont mesurés sur le plan de la capacité de contrôle des flux et de leurs organisations. Des questions de cette nature semblent, naturellement, insignifiantes du point de vue, aujourd'hui souvent reproposé également au sujet de sociétés préindustrielles, d'une conception néoclassique du fonctionnement des circuits économiques, qui postule la « neutralité » des espaces marchands et l'équivalence tendancielle des types de flux qui y circulent<sup>38</sup>.

Aux yeux des auteurs de cette étude comme à ceux d'une très grande partie des protagonistes des faits examinés, les espaces sont bien loin d'être « neutres » : les secteurs productifs ne sont pas équivalents, entre eux en termes de capacités de développement ; informations, compétences et techniques ne peuvent pas être considérées comme aisément transférables ; les avantages comparés d'une zone par rapport aux autres sont aussi pétris de rapports de force qui délimitent d'une façon plus ou moins drastique le champ des choix possibles et des stratégies poursuivables par des individus et des groupes ; les degrés de liberté dans la détermination de leurs propres parcours évolutifs que les communautés conquièrent sont souvent associés au rétrécissement symétrique qu'elles arrivent à provoquer dans les possibilités de communautés rivales. La production très vaste de documentation et d'histoire, même politique et militaire, que tout ceci engendre au cours des siècles ne peut pas être attribuée aux tromperies mercantilistes et à la perception insuffisante de leurs propres intérêts qui affligerait des individus, des institutions, des groupes directement impliqués dans ces faits.

La formule par laquelle ces points clés sont entrés dans le langage des contemporains est celle de la conquête du « commerce actif », une locution, comme on le sait, très complexe, dans laquelle il est possible de distinguer au moins trois aspects fondamentaux : a) l'échange de produits manufacturés contre des matières premières, b) l'actif de la balance des paiements, c) le

38. Pour un compte rendu documenté de ces problèmes, voir G. FEDERICO, « Commercio estero e « periferie ». Il caso dei paesi mediterranei », in *Meridiana*, 1988, 4.

contrôle de la navigation et de l'intermédiation des marchandises. Le Mezzogiomo commence à structurer une forme propre de mercantilisme essentiellement à partir de la conquête de l'autonomie étatique ; l'institution du Magistrat Suprême du Commerce (1739), les incitations à l'établissement de marchands qui permettraient au Royaume d'avoir des relations commerciales directes et non pas effectuées par l'intermédiaire d'entrepôts comme Livourne, la réalisation d'une série de traités commerciaux, la remodernisation des infrastructures portuaires, les incitations à la navigation même au détriment des producteurs primaires, sont des tentatives timides, souvent contradictoires<sup>39</sup>, en vue de conquérir un certain contrôle sur les flux de marchandises.

Ce commerce « actif » entendu comme échange de produits manufacturés contre denrées, reste de toute façon hors de la portée des gouvernements méridionaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme toute contestation nette de la place du Royaume dans la division internationale du travail. « Le Royaume – affirme un observateur français en 1774 – est et sera toujours agricole », de sorte qu'il ne peut aspirer à « aucun autre commerce qu'à celui de l'exportation du superflu de ses denrées ». Les tentatives en sens contraire sont tout à fait velleitaires. « Inutilement tenterait-on d'y établir un commerce actif (...) surtout tant qu'il n'y aura pas de colonie en Amérique et aux Indes orientales. Il n'a en perspective pour le présent que le commerce du Levant ; privé de tous les objets d'importations convenables en Turquie, et les productions de l'Empire Ottoman étant à peu près les mêmes que celles du Royaume, on ne pourra jamais l'entreprendre avec succès, bien moins lutter avec les Nations qui sont en position de leur fournir les draps, le sucre, le café, l'indigo, qui sont la base du commerce du Levant, et dont Naples et la Sicile sont dans l'impossibilité de les pourvoir »<sup>40</sup>. L'insertion du Royaume dans les trafics levantins, cherchée dans le traité avec la « Sublime Porte » de 1740, et réalisée, dans une certaine mesure, durant les années où la guerre de succession autrichienne désorganisait les trafics français avec le Levant, n'est qu'un épisode éphémère effacé par le retour à la normalité<sup>41</sup>. Il ne reste au Royaume qu'à chercher des complémentarités possibles. « Favoriser et animer la culture des terres pour en augmenter le produit, renoncer aux idées de manu-

39. La question du Magistrat Suprême du Commerce est particulièrement significative : à propos de celui-ci, voir R. AJELLO, *Il problema della riforma giudiziaria e legislativa nel Regno di Napoli durante la prima metà del secolo XVIII. I. La vita giudiziaria*, Naples, 1961, p. 146-168. A propos de la politique napolitaine au XVIII<sup>e</sup> siècle, voir P. CHORLEY, *Oil, Silk and Enlightenment. Economic Problems in XVIIIth Century Naples*, Naples, 1965, et P. MACRY, *Mercato e società nel Regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica del Settecento*, Naples 1974.

40. Cité dans MACRY, *op. cit.*, p. 481 et 382, note.

41. A. DI VITTORIO, *Il Commercio tra Levante ottomano e Napoli nel secolo XVIII*, Naples, 1979.

facture et d'un commerce actif, et attirer toutes les nations commerçantes »<sup>42</sup> : le programme suggéré au Royaume par un autre mémoire de 1776 est en substance – nous l'avons déjà vu – le même que celui qui est réalisé de fait. C'est aussi dans cette acceptation de son destin de pays méditerranéen, en dépit d'un régime de contrôles annonaire fiscaux et administratifs souvent très lourds, que l'on peut rechercher les raisons de l'expansion considérable du commerce dans le Royaume de Naples et de Sicile au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Dans le cadre de cette expansion, la France non seulement augmente ses importations du Mezzogiorno, mais encore récupère, au détriment de cette Angleterre à laquelle elle ne veut pas paraître « inférieure »<sup>43</sup>, le rôle d'acheteur principal des marchandises méridionales que sa position géographique lui confère. Mais elle ne parvient pas à éviter d'être inférieure à l'Angleterre sur le plan de la vente au Mezzogiorno de ses produits manufacturés. Un élément de fond, souligné avec force par les observateurs contemporains<sup>44</sup> et confirmé par les données disponibles, est que la progression vers une complémentarité plus étroite entre l'économie méridionale et l'économie française comporte un renversement du déséquilibre de la balance commerciale en faveur du partenaire le plus faible : le lien se réalise grâce aux marchandises qui entrent à Marseille, en provenance du Mezzogiorno, et non pas dans l'autre sens. Et il ne s'agit pas seulement de la répercussion sur les trafics méridionaux d'un élément général du commerce marseillais, à savoir la prédominance des importations sur les exportations globales. La valeur des exportations de Marseille vers le Mezzogiorno non seulement reste à une distance considérable de celle des importations, mais elle représente aussi une part des exportations marseillaises totales de loin inférieure en comparaison de la part des importations en provenance du Mezzogiorno dans les importations globales. Quand le commerce marche bien, le Sud de l'Italie devient un marché d'approvisionnement, beaucoup moins un marché de débouché pour la France. « Si nous avons un commerce passif avec l'Angleterre, la Hollande et l'Allemagne – affirme Galanti – nous avons un commerce très actif avec la France », de sorte que « ce que nous payons à l'Angleterre et à la Hollande est réglé ordinairement par nos lettres de change sur Lyon et Marseille »<sup>45</sup>. Le fait que, de toute façon, l'échange

42. Cité dans MACRY, *op. cit.*, p. 483.

43. L'expression est dans le document de 1784 de Ferdinando Galiani dont on parlera par la suite, publié en appendice à F. DIAZ, « L'abate Galiani consigliere di commercio estero del Regno di Napoli », in *Rivista storia italiana*, 1968, IV, p. 909.

44. Aux témoignages du côté français rapportés plus loin, s'ajoutent ceux du côté anglais dans E. LO SARDO, *Napoli e Londra nel XVIII secolo. Le relazioni economiche*, Naples, 1991, p. 209 note, 304.

45. G. M. GALANTI, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, édité par F. Assante et D. Demarco, vol. I, Naples 1969, p. 548.

soit qualitativement « actif » pour la France a tendance à dédramatiser, aux yeux de consuls et diplomates français, le passif croissant de la balance commerciale. « La balance ne nous est pas avantageuse – écrit en 1785 le consul de Messine – mais les huiles, les cendres et les soies sont des matières premières nécessaires à notre industrie ; nous les rendons ensuite fabriquées aux Siciliens et aux autres nations de l'Europe et le bénéfice de la main d'œuvre nous dédommage suffisamment »<sup>46</sup>. Et l'opinion d'un autre diplomate va dans la même direction ; ce dernier écrit depuis Naples en 1792 : « la balance ne paraît pas à notre avantage, puisque nous payons comptant la moitié de ce que nous achetons ; mais nous y trouvons abondamment les matières premières nécessaires à notre industrie. Nous les rendons ensuite fabriquées aux Napolitains et aux autres nations de l'Europe. Nous y gagnons la main d'œuvre, et le transport nous entretient plus de trois cents bâtiments ».<sup>47</sup>

Tableau n° 8

*Nationalité des capitaines des embarcations arrivées à Marseille en provenance des ports méridionaux.*

	Française	Napolitaine	Génoise	Autre
1710/1750	66%	17%	9%	8%
1751/1792	43%	29%	22%	6%
1815/1822	37%	28%	20%	15%
1823/1846	25%	59%	8%	8%
1710/1846	37%	40%	15%	8%

Source : Santé

Mais, en particulier à propos de ce dernier aspect, celui du commerce « actif » comme contrôle de la navigation, tout optimisme du côté français semble déplacé. Les données de la Santé sur la nationalité du capitaine des embarcations arrivées à Marseille, comme on le sait largement représentatives du pavillon des bâtiments eux-mêmes, dessinent une évolution nettement défavorable à l'armement français qui, au cours des premières décennies du siècle, dominait les routes de la Mer Tyrrhénéenne, et une croissance importante de la présence des embarcations, du royaume d'un côté, génoises de l'autre (voir tableau 8). Une fois décomposées, ces données offrent quelques indices sur la nature de ces processus. Dans les importations de marchandises d'une valeur unitaire élevée, en particulier les fibres textiles, et par conséquent dans les trafics en provenance des zones méridionales où elles étaient rassemblées pour l'embarquement, la suprématie française d'une part

46. Le document est publié dans I. IARIA, « Per una storia economica di Messina nel '700. Un rapporto inedito del viceconsole francese M. Lallemand », in *Rivista storica italiana*, 1968, V-VI ; la citation dans le texte se trouve à la p. 666.

47. Cité in MACRY, *op. cit.*, p. 484.

est écrasante, d'autre part elle oppose de la résistance à l'introduction d'autres marines (voir tableau 9) ; il se produit le contraire pour la soude et le soufre.

Tableau n° 9  
*Nationalité des capitaines des embarcations transportant  
des fibres textiles arrivées à Marseille depuis le Mezzogiorno.*

	Française	Napolitaine	Génoise	Autre
1710/1750	89%	10%	-	1%
1751/1792	81%	1%	16%	2%
1815/1822	86%	6%	4%	4%
1823/1846	42%	52%	4%	2%
1710/1846	65%	28%	4%	3%

Source : Santé

De toute façon la partie la plus décisive se joue sur la denrée qui constitue la partie la plus consistante des arrivées à Marseille, à savoir l'huile (voir tableau 10). Dans ce secteur la diminution de la présence française se fait par à-coups : chaque fois que la guerre provoque la disparition des embarcations françaises, les marines adverses conquièrent des positions qu'elles arrivent à défendre avec succès à la fin de la crise : les Génois profitent en particulier de la guerre de sept ans, les Napolitains du conflit anglo-français à propos de l'indépendance des États-Unis.

Tableau n° 10  
*Nationalité des capitaines des embarcations arrivées à Marseille en provenance  
du Mezzogiorno, avec un chargement d'huile.*

	Française	Napolitaine	Génoise	Autre
1710/1750	57%	10%	20%	13%
1751/1792	30%	18%	48%	4%
1815/1822	43%	21%	31%	5%
1823/1846	38%	56%	4%	2%
1710/1846	38%	29%	29%	4%

Sources : Santé

Globalement, entre la première et la seconde moitié du siècle, la présence française se réduit de moitié tandis que la présence napolitaine arrive presque à doubler ; mais c'est surtout le phénomène de l'expansion de l'armement génois qui frappe, provoquant une pluie de réflexions inquiètes. « Il est certain – lisons-nous par exemple dans un mémoire de 1786 – que la marine marchande des Génois ruine entièrement la nôtre. Ils emploient au transport des blés, des huiles, au-delà de 120 bâtiments tous de grosse portée qui



peuvent se comparer à plus de 180 des nôtres (...) l'on ne craint pas de dire que depuis 20 ans ils ont chassé de ces parages au delà de 350 bâtiments français qui faisaient autrefois le commerce des deux Siciles et le cabotage de l'Espagne et d'Italie. Cette navigation formait et entretenait au Roi plus de quatre mille matelots (...) Le nolis de l'huile seulement va au-delà de 400/m »<sup>48</sup>. La conquête d'une complémentarité avec le Mezzogiorno fondée sur le commerce « actif » comme échange de produits manufacturés contre denrées, est payée par la France non seulement avec le renversement à son désavantage de la balance commerciale mais aussi avec la mise en marge de sa marine des secteurs décisifs de ces trafics. Même dans ses rapports avec un partenaire politiquement et économiquement faible, elle voit apparaître le spectre du commerce « passif ».

L'interprétation que les observateurs contemporains donnent de ces faits est centré en premier lieu sur l'analyse de l'entreprise maritime génoise et sur les éléments qui la distinguent de l'entreprise maritime française. Les bâtiments génois, désormais exclus des grandes routes, conquièrent des espaces dans les trafics tyrrhéniens à l'intérieur d'une organisation marchande flexible, où s'efface la distinction entre armement et négoce. Si les négociants français structurent leurs trafics sur le mécanisme des correspondants situés dans les grands ports traditionnels, en particulier Naples et Messine, et acquièrent les services qui leur sont offerts par les armateurs pour les réaliser, les Génois assignent au capitaine de l'embarcation un rôle proprement marchand : un groupe de particuliers lui confie des capitaux (la colonne) à investir dans l'achat de denrées directement dans les lieux de production et dans le transport à destination sans aucun intermédiaire, tandis que les profits, une fois les frais de navigation soustraits, sont partagés entre les capitalistes de la colonne, les propriétaires du bâtiment et les marins<sup>49</sup>. C'est le mécanisme des « caravanes ». « On appelle faire la caravane – explique un mémoire de 1766 – aller à l'aventure le long d'une côte, de port en port, de plage en plage, pour y faire son chargement en détail à mesure qu'il se présente des objets à bon marché »<sup>50</sup>. De cette manière, l'innovation apparaît plus facile, on contourne des intérêts, des habitudes, des mentalités qui entravaient l'expansion des exportations de denrées méridionales, on découvre les points d'abordage des côtes calabraises et on « invente » le rôle international de l'huile de ces contrées. Et, naturellement, il devient plus facile de tourner la réglementation protectrice à l'égard des marines concurrentes, en particulier de la marine française<sup>51</sup>.

48. ACCM, Série H 124 bis, *Réflexions sur le commerce des huiles à Marseille par les Génois*.

49. AN, F 12, 2671.

50. AN, *Affaires étrangères*, B III, 407.

51. Voir P. BOULANGER, « Aspects du commerce des huiles. De la tromperie sur la marchandise au XVIII<sup>e</sup> siècle ou le commerce international des huiles du Levant à Marseille de 1784 à 1790 », in *Provence historique*, octobre-novembre-décembre 1982, p. 409-430.

Mais aux yeux des Français il y a aussi des facteurs éminemment politiques à l'origine de la crise de leur armement.

Comme on le sait, la protection de la marine est un point très sensible, qui touche directement le prestige des Etats et les pousse à défier les intérêts de leurs propres négociants et protecteurs, qui voient souvent dans la liberté de la navigation une garantie pour la vente de leurs marchandises. En particulier, les tentatives du Royaume pour construire son autonomie sur ce terrain se heurtent à l'hostilité déclarée aussi bien de l'Angleterre que la France qui n'hésitent pas à utiliser sans scrupules les corsaires barbaresques pour entraver les trafics des embarcations méridionales. Toutefois, bien qu'il occupe une position marginale au niveau international, l'Etat bourbonien au XVIII<sup>e</sup> siècle tient bon sur ce point, jugeant comme un acte « bas » et « pas du tout honorable », digne de « l'Empereur du Maroc » ou des « Tripolitains »<sup>52</sup>, le fait de demander aux étrangers de « venir faire un commerce actif avec les produits de son sol ». En partant du principe que « toute nation qui ne navigue pas verra ses intérêts politiques et domestiques subordonnés aux intérêts du peuple navigateur »<sup>53</sup>, le gouvernement bourbonien trouve devant lui, comme exemple macroscopique de lésion de son autonomie, et, en même temps, de limitation de ses potentialités de développement économique, ces privilèges de pavillon, d'origine et de légitimité incertaine, qui empêchent ses officiers de visiter dans les ports du Royaume les embarcations françaises, anglaises et espagnoles ; ce qui fait que ces dernières ont en quelques sorte une licence de contrebande.

Mais ce sont surtout les rapports marchands entre la France et le Royaume de Naples qui semblent particulièrement difficiles et qui rendent impossible la réalisation d'un traité sur un pied de dignité égale. « Le cabinet de Versailles – écrit à ce propos Ferdinando Galiani en 1784 en concluant une reconstruction minutieuse des « abus de pouvoir » français des dernières dizaines d'années – s'est fixé pour règle de ne stipuler ce traité qu'à condition qu'elle puisse en tirer parti, ce qui pour nous serait désastreux, mais très avantageux pour elle. Les Français, par l'effet d'abus invétérés et transformés aujourd'hui en vieille habitude, jouissent de privilèges excessifs en Sicile. Ils n'accepteront certainement pas de les voir diminuer par un traité (...). Les Siciles au contraire ont déjà signé trois traités avec le Danemark, la Suisse et la Hollande, tous égaux, utiles et honorables. Si elles en signaient un différent, et à des conditions inégales, avec une autre puissance, elles seraient à jamais ruinées, tandis que les autres devraient faire de même avec les grandes puissances d'Europe ». Les autres « grandes puis-

52. Archives de la Società Napoletana di Storia Patria, Naples, ms. XXX C I, c. 93, Consulta del Supremo Magistrato di Commercio del 29 aprile 1781.

53. G. DRAGONETTI, *Trattato delle virtù e de' premi*, Naples, 1767, p. 98.

sances d'Europe », en particulier la Russie, l'Empire et l'Angleterre, sont en ce moment beaucoup plus disponibles que la France, ce qui fait qu'il convient de réaliser des traités d'abord avec ces nations là pour obliger ensuite la France à s'aligner. « Car le rempart de la France a toujours été de dire : je ne veux pas être moins bien traité que les Anglais. Donc si l'Angleterre cède, et qu'elle consent à la limitation des privilèges de ses consuls et à l'abolition de l'exemption des visites, qui sont les deux points cardinaux des difficultés, il faudra bien que la France aussi fasse la même chose, autrement nous déclarerons abusive l'ancienne habitude, qui est en leur faveur, et nous les obligerons à s'aligner sur les autres ; ainsi ce qui ne peut être obtenu par un assaut sera pris par un blocus »<sup>54</sup>.

Le dessein de Galiani n'aboutira point. Le Royaume de Naples arrivera à réaliser avant les bouleversements révolutionnaires un traité commercial avec une seule des « grandes puissances », à savoir la Russie (1787), la puissance la moins importante sur le plan qui nous intéresse ici, et les échanges avec la France demeureront bloqués dans le jeu non réglementé et confus des tentatives de défendre ou de limiter de fait les privilèges français indiscutés sur le plan du droit, et des empêchements réciproques, non seulement au niveau tarifaires, relevant de la compétences des consuls en poste dans les ports principaux. L'influence de ces événements sur le plan de la qualité et des caractéristiques des flux marchands apparaît de toute façon contradictoire, et elle ne peut être directement réductible aux rapports de force, déséquilibrés dans notre cas de manière si évidente. Si la France, comme les deux autres puissances, arrive à défendre son privilège, elle n'arrive pas toutefois à empêcher que les Napolitains essayent de frapper la marine française avec « les entraves qu'ils mettent journallement à notre navigation »<sup>55</sup>, et à partir du moment où les Napolitains ne sont pas capables d'occuper tous les espaces qu'ils ouvrent dans les trafics tyrrhéniens grâce à ces méthodes, elle n'arrive pas non plus à éviter la croissance du rôle des Génois.

Dans les dernières décennies du siècle la solution du problème ne semble plus désormais être différée. « Il est de la plus grande importance aujourd'hui – affirme encore Lallement – que le gouvernement veuille bien jeter les yeux sur l'état actuel de notre navigation, écrasée par les Génois », même au prix de « faire valoir les ressources qui sont en (la) puissance » de la France. La proposition faite à ce sujet par le consul de Messine agit sur le plan de la politique commerciale, saisissant avec lucidité les faiblesses de l'économie méridionale en tant qu'économie méditerranéenne. « Les Français ont, dit-on, besoin pour leurs fabriques et leurs manufactures des

54. DIAZ, *op. cit.*, 909. Pour les antécédents de cette affaire voir A. V. MIGLIORINI, « I problemi del trattato franco-napoletano di navigazione e di commercio (1740-1766) », in *Rivista storica italiana*, 1979, I.

55. LALLEMENT dans Iaria, *op. cit.*, p. 668.

huiles, des cendres de soude, des laines et des soies ; mais ce besoin n'est pas absolu. Ils en trouvent en Levant, en Barbarie, en Italie et en Espagne, et si l'on force leur industrie (...) ils en auront sans doute bientôt chez eux avec surabondance », du moment que des « provinces entières » de France « n'attendent que ce moment pour fournir ces mêmes matières que nous allons chercher ailleurs »<sup>56</sup>.

Mais les propositions d'interventions plus directes et plus brutales ne manquent pas, comme la proposition avancée par le Mémoire de 1792 déjà cité : « Les Napolitains (...) ne savent que par relations que nous avons une Marine de guerre (...) il faut donc montrer quelquefois notre pavillon en guerre, et ils nous respecteront d'avantage »<sup>57</sup>. La France napoléonienne ne se limitera pas à « montrer le pavillon en guerre » au Royaume de Naples, mais, même avec Murat, elle n'arrivera pas à obtenir le contrôle total des trafics méridionaux.

Avec la récupération de l'autonomie de l'État du Mezzogiorno pendant la Restauration, des objectifs de ce genre se révéleront impossibles à poursuivre. Les privilèges de pavillon de l'Angleterre, de la France et de l'Espagne, qui avaient empêché au XVIII<sup>e</sup> siècle la signature de traités de commerce avec ces puissances, sont finalement démantelés par les traités de 1816-1817, mais à un prix très cher pour le Royaume, avec une réduction de 10% des droits sur les marchandises importées directement de ces États sur des embarcations battant leur pavillon : un « acte de navigation à l'envers », commente Luigi Blanch sur un ton sarcastique, avec lequel le Royaume, « même à l'intérieur de son territoire, n'était pas considéré comme la nation la plus favorisée »<sup>58</sup>. Sur les routes tyrrhénéennes vers Marseille documentées par la Santé, il ne semble pas que la marine française parvienne à en tirer un quelconque avantage, mais les marines exclues du privilège perdent tout de suite des places, et en particulier, en plus de la marine génoise, la marine méridionale. Et tout cela s'ajoute à la situation politique et sociale incertaine du Royaume, mise en évidence par les événements de 1820-1821, et aux contre-coups sur les producteurs primaires méridionaux de l'élargissement des circuits marchands méditerranéens impliqués dans l'échange européen, de l'entrée de nouveaux concurrents prêts à satisfaire la demande des « centres » à bas prix, de la diffusion dans les pays traditionnellement acquéreurs des denrées méridionales, l'Angleterre et la France en premier lieu, des mesures de protection à l'égard des revenus de ses propres producteurs de biens primaires :

56. Ivi p. 669.

57. Cité dans MACRY, *op. cit.*, p. 383.

58. Cité dans E. PONTIERI, *Il riformismo borbonico nella Sicilia del Sette-Ottocento*, Rome, 1945, p. 281. Sur la politique économique de l'état bourbonien pendant la Restauration, voir entre autres G. CINGARI, *Mezzogiorno e Risorgimento : La Restaurazione a Napoli dal 1821 al 1830*, Bari, 1976.

la condition de pays « méditerranéen », destin accepté au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, se révèle ainsi de plus en plus précaire et dangereuse.

Les décrets fondamentaux de 1823-1824 représentent une tentative désespérée mais organique d'arracher le Royaume à cette condition, en diversifiant son économie et en l'orientant vers des secteurs de pointe, à savoir les secteurs manufacturiers, en renforçant sa marine, en aidant les producteurs agricoles destinés à être touchés par les représailles douanières avec une importante réduction des tarifs à l'exportation. En même temps une bonne partie de l'intermédiation marchande, traditionnellement monopolisée par les négociants et les financiers étrangers, est acheminée vers la bourse napolitaine, sous la surveillance et la réglementation, de l'Etat qui aurait dû élargir les espaces pour l'élément local. Il n'est pas opportun de réexaminer ici de manière analytique le sens de ce dessein qui se révélera vite velleitaire. En tout cas, il ne fait aucun doute que, si les objectifs du gouvernement bourbonien se révéleront vite utopiques – en particulier l'objectif consistant à transformer le caractère du fond du commerce étranger comme échange entre matières premières et produits manufacturés dominés en grande partie par le capital étranger – le « néo-mercantilisme » méridional finirait par peser de manière significative sur les flux marchands et sur les rapports entre les économies.

En premier lieu, à cause aussi de ce refus « politique » de la position « méditerranéenne » de l'économie méridionale, le taux d'expansion du commerce étranger du Royaume tend à s'écarter par rapport au commerce du reste du monde : à la veille de l'Unité, après un siècle et demi de croissance, le commerce étranger (par tête) dans le Mezzogiorno se place à un niveau comparativement très bas<sup>59</sup>. Malgré les représailles tarifaires réciproques et les détournements qui en découlent, ce n'est pas, de toute façon, le commerce avec la France qui se ressent particulièrement de ce climat. Au contraire, nous y avons d'ailleurs déjà fait allusion, la Santé suggère une expansion active au cours de la période de complémentarité du XIX<sup>e</sup> siècle, et les données officielles françaises démontrent comment les exportations venant du Mezzogiorno, contrairement aux exportations provenant d'autres zones d'Italie, ne perdent pas de terrain de manière éclatante par rapport aux importations globales françaises, qui augmentent dans cette phase de manière très sensible en termes absolus, et surtout, qui élargissent leur quota dans le contexte de la révolution commerciale européenne. Marseille, en particulier, gagne du terrain par rapport aux concurrents en effectuant des échanges avec un arrière-pays très vaste des marchandises méridionales qui voient souvent s'affaiblir leur capacité de pénétration relative sur les marchés. La position

59. Voir les tableaux 2 et 3, p. 208-209, de A. GRAZIANI, « Il commercio estero del Regno delle Due Sicilie dal 1838 al 1858 », in *Atti dell'Accademia Pontaniana*, 1956-57.

acquise par la France dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle en tant que principale destinataire des exportations méridionales, se défend de manière efficace également face à une croissance relativement bonne des exportations du Royaume vers l'Angleterre<sup>60</sup>, et, à la fin de notre période, la première apparaît solidement installée en tête de file sur ce versant des trafics.

Sur l'autre versant, à savoir du côté de la fourniture de produits manufacturés à un marché méridional vaillamment défendu et maintenant en partie approvisionné par la production interne, Marseille au contraire ne parvient pas à convertir les avantages de la géographie en primauté commerciale, en suscitant des réactions qui, dans une phase où le développement manufacturier est devenu la condition du progrès, ne peuvent plus être les réactions complaisantes de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. La France, écrit le consul de France à Naples en 1834, « paye seule le solde, en faveur du Royaume de Naples, de la balance générale du commerce de ce pays, balance constamment défavorable avec l'Angleterre et généralement à peu près égale avec l'ensemble des autres nations »<sup>61</sup> et une dizaine d'années plus tard, un observateur attentif tel que Julliany reconnaît ici un aspect opaque de la montée triomphante du commerce marseillais : « Nos exportations pour les Deux Siciles sont susceptibles d'un accroissement. Le Royaume est le seul avec lequel nos relations n'ont fait aucun progrès depuis le dernier siècle »<sup>62</sup>.

Les données officielles ne semblent pas donner entièrement raison à ce pessimisme, à partir du moment où elles signalent aussi une croissance des exportations françaises vers le Mezzogiorno, mais elles confirment l'impossibilité de combler le déséquilibre, désormais traditionnel, de la balance commerciale au désavantage de la France : si, dans un Mémoire de 1743<sup>63</sup>, les exportations françaises vers le Mezzogiorno continental sont de 1,4 par rapport aux importations, entre 1758 et 1780 les exportations de la « Direction » de Marseille vers les Royaumes de Naples et de Sicile sont inférieures à un tiers des importations en termes de valeur ; et les chiffres des tableaux donnent 0,32 pour le triennat 1787-1789, 0,33 de 1816 à 1818, 0,74 de 1835 à 1837, 0,65 de 1845 à 1847, et 0,50 pour 1847, année où l'on tient compte de l'aggravation des raisons d'échanges pour les produits manufacturés qui s'est vérifiée entre temps.

Naturellement – nous l'avons plusieurs fois entendu dire par les contemporains – la nation qui comble le bilan en nouant avec le Mezzogiorno

60. Voir les données publiées en appendice à I.A. GLAZIER et V.N. BANDERA, « Terms of Trade between South Italy and the United Kingdom 1817-1869 », in *The Journal of European Economic History*, 1972, 1.

61. AN, *Affaires Étrangères*, b III, 408.

62. *Op. cit.*, II, p. 149.

63. AN, *Affaires Étrangères*, B III, 407.

des rapports commerciaux aux caractéristiques opposées à celles de la France, c'est l'éternelle adversaire, à savoir l'Angleterre. Le « néo-mercantilisme » bourbonnien parvient à limiter de manière éclatante même les capacités de pénétration des manufactures anglaises, dont l'évolution se situe sur un trend substantiellement plat, et à diminuer de cette manière le passif de sa balance avec l'Angleterre ; mais encore pendant les dernières années de la période examinée, la prédominance des marchandises anglaises par rapport à celles de tous les autres concurrents semble ne faire aucun doute. L'absence de définition d'un espace autonome pour les trafics entre le Mezzogiorno et la France comme élément structurel de longue durée s'en trouve ainsi confirmée : les rapports entre ces deux zones demeurent prisonniers d'un jeu triangulaire où – en simplifiant grossièrement – les denrées méridionales sont échangées seulement en partie avec des produits manufacturés et coloniaux français et pour le reste avec des moyens de paiement servant à intégrer la valeur des denrées échangées avec des produits manufacturés et coloniaux anglais.

En outre, tandis que l'Angleterre arrive en quelque sorte à résister à « l'envahissement » des embarcations napolitaines soutenues par l'État et qu'elle continue à récupérer pour sa marine orgueilleuse une partie importante des trafics méridionaux, l'armement français doit encore succomber face à l'armement génois dans les trafics frauduleux visant à éviter les tarifs discriminatoires et à l'armement du Royaume dans les trafics légaux décrits par la Santé (voir les tableaux 8-10)<sup>64</sup>.

Les statistiques officielles (voir tableau 11) confirment de manière éloquente le cadre que nous avons tracé. Elles décrivent une situation de faiblesse relative générale de la marine française, qui représente une petite quote du tonnage en entrée dans tous les ports de l'État. A Marseille, en tant que port de destination de la plupart des embarcations qui partent des ports méridionaux, celle-ci apparaît moins marginale ; et cependant le contrôle exercé par l'armement français sur les trafics avec un partenaire politiquement et économiquement faible comme l'est le Royaume des Deux Siciles est, contrairement à ce que l'on pourrait penser, nettement inférieur au contrôle déjà bas par rapport à l'ensemble des trafics par mer.

Comme nous l'avons vu, il y a de nombreuses zones du Mezzogiorno qui, tout en restant enfermées dans leur spécialisation de production primaires méditerranéennes, arrivent à mettre en place des processus d'accumulation et de différenciation ; mais en général les ambitions de la ligne bourbonnienne pendant la Restauration n'étaient pas proportionnées aux

64. La littérature sur la marine marchande bourbonnienne est très abondante ; voir, G. TULLIO, « Commercio e marina nell'ultimo trentennio del periodo borbonico », in *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società e istituzioni*, par A. MASSAFRA, Bari, 1988, p. 303-318.

Tableau 11

*Pourcentages par période, provenance et pavillon sur le tonnage des embarcations entrées chargées dans les ports français.*

		Françaises	Etrangères	Tiers
1825/27	du Mezzogiorno	21,2%	69,2%	9,6%
	de toute provenance	34 %	54,5%	11,5%
1835/37	du Mezzogiorno	22,4%	66 %	11,6%
	de toute provenance	30,1%	58,8%	11,1%
	de toute provenance à Marseille	31,3%	45,9%	22,7%
1845/47	du Mezzogiorno	22,8%	77,2%	
	de toute provenance	27,2%	72,8%	
	de toute provenance à Marseille	34,7%	65,2%	

Élaboration à partir des Tableaux. Pour la première période les données de la source ne sont pas distinguées par port ; pour la dernière période les embarcations qui ne sont pas françaises n'y sont pas distinguées selon le pavillon de l'Etat de provenance (indiquées comme « étrangère ») et pavillon d'États différents de l'État de provenance (« tiers »).

potentialités réelles. Les perspectives du développement manufacturier du Royaume<sup>65</sup> sont limitées par la présence anglaise encombrante ; la protestation des producteurs primaires commence à se faire sentir de manière plus éclatante, ceux-ci voyant en effet se limiter les débouchés possibles à cause de la protection accordée « à l'industrie de la navigation qui, bien qu'elle ait été privilégiée de plusieurs manières, se ferme seulement dans le golfe de la capitale »<sup>66</sup>. La crainte de l'intervention militaire des grandes puissances avec lesquelles le contentieux commercial se fait de plus en plus intense devient une obsession<sup>67</sup>, et l'humiliation de l'orgueil de l'État subie à l'occasion de l'affaire des soufres met à nu les velléités d'une politique économique qui n'est pas soutenue par les raisons de la force. C'est sur ce ter-

65. Voir S. DE MAJO, *L'industria protetta. Lanifici e cotonifici nella Campania dell'Ottocento*, Naples, 1989.

66. Des procès-verbaux du Conseil Provincial de la Terre d'Otrante de 1833, cité dans Pontieri, *op. cit.*, p. 325.

67. Voir l'épisode de 1837 raconté par P. GUIRAL, « Les relations commerciales de Marseille, de Naples et de la Sicile de 1830 à 1848 », in *La presenza della Sicilia nella cultura degli ultimi cento anni*, Palerme 1977, p. 130.



rain que sont bâtis les traités de 1845-1846 avec l'Angleterre et la France – fondés sur l'idéologie, diamétralement opposée à l'idéologie des mesures de 1823-1824, de la « dépendance utile » entre les peuples, qui, « différents par leurs climats et par leurs conditions industrielles », sont destinés à s'échanger « avec un profit réciproque » les marchandises que « tout pays par la nature des choses et des conditions qui lui sont propres est appelé à mieux produire, et à un prix inférieur »<sup>68</sup>.

De ce tournant, et du tournant radicalement libéral de l'Unité, le commerce méridional, et même le commerce méridional avec la France, recevra une impulsion remarquable, mais il n'évitera par les contradictions et les faiblesses du rachat manqué de sa position « méditerranéenne ». Il s'agit d'une toute autre histoire que l'histoire que nous voulions tracer ici. Ce qui nous intéressait était de souligner à quel point un parcours séculaire pouvait être tortueux et complexe alors qu'il a souvent été évoqué comme un parcours linéaire vers un débouché obligatoire.

Biagio SALVEMINI et  
Maria Antonietta VISCEGLIA

---

68. BURSOTTI, *op. cit.*, I, p. 10. Sur le climat de ces années, voir A. LEPRE, « Sui rapporti tra Mezzogiorno ed Europa nel Risorgimento », in *Studi storici*, 1969, n° 3.