Cahiers de la Méditerranée

90 | 2015
Democratic Transition / Ardengo Soffici

Circuits maritimes, dynamiques commerciales et habitat côtier en Sicile orientale. Le port de Catane comme point d'observation (1820-1851)

Giovanni Cristina

Electronic version
URL: http://journals.openedition.org/cdlm/8015
ISSN: 1773-0201

Publisher
Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Printed version
Date of publication: 1 June 2015
Number of pages: 257-287
ISBN: 978-2-914-561-64-8
ISSN: 0395-9317

Electronic reference
Giovanni Cristina, « Circuits maritimes, dynamiques commerciales et habitat côtier en Sicile orientale. Le port de Catane comme point d'observation (1820-1851) », *Cahiers de la Méditerranée* [Online], 90 | 2015, Online since 01 December 2015, connection on 08 September 2020. URL : http://journals.openedition.org/cdlm/8015

This text was automatically generated on 8 September 2020.

© Tous droits réservés

Circuits maritimes, dynamiques commerciales et habitat côtier en Sicile orientale. Le port de Catane comme point d'observation (1820-1851)

Giovanni Cristina

Introduction

1 Aussi bien pendant les premières décennies du XIXe siècle, c'est-à-dire à cheval entre la période britannique et la Restauration (1806-1815), que dans les dernières phases du royaume des Deux-Siciles avant la formation de l'État unitaire italien, le commerce maritime du port de Catane est nettement inférieur à celui des deux autres principales villes de la Sicile, à savoir Palerme et Messine. Ce n'est donc pas un hasard si ces dernières sont les deux seules escales de la Sicile à être mentionnées dans l'essai de Mariano Gabriele sur les grands ports italiens du XIXe siècle[1].

2 Cette disparité émerge également en comparant le nombre et le tonnage des navires immatriculés en 1859 dans les circonscriptions maritimes de Palerme, Messine et Catane. Pourtant, cette année représente l'aboutissement d'une phase au cours de laquelle la marine de Catane a comblé en partie son écart par rapport aux deux autres villes siciliennes.

Tableau 1. Nombre de navires immatriculés dans les circonscriptions maritimes de Palerme, Messine et Catane en 1859, avec l'indication du tonnage

Port	Nombre de navires	Tonnage

Palerme	171	18 606,31 tonnes
Messine	134	11 120,54 tonnes
Catane	72	6 061,50 tonnes

Source : données élaborées à partir du *Giornale di Statistica compilato nella Direzione Centrale della Statistica di Sicilia*, série II, fasc. IV, vol. II, Palerme, Tipografia Morvillo, 1859, p. 217.

3 Même dans les années 1840, alors que la ville de l'Etna est dans une phase[2] d'expansion économique et démographique non linéaire, son orientation maritime reste somme toute marginale par rapport à d'autres activités qui marquent son développement, notamment le secteur du bâtiment et la commercialisation des produits provenant de l'arrière-pays rural. En définitive, au sein du modèle de développement urbain de Catane, qui puise ses racines dans une relation entre la ville et la campagne où le flux de capitaux provenant de la terre sont détournés vers les investissements à caractère urbain et dans l'expansion de la consommation intérieure, des professions libérales et des services, les activités maritimes ont joué traditionnellement un rôle de second plan[3]. En ce qui concerne les infrastructures portuaires aussi, Catane ne peut pas être considérée à la pointe du progrès : le *molo vecchio*, c'est-à-dire la première tranche de quai du port actuel, n'est terminé qu'en 1854, après avoir rencontré beaucoup de difficultés[4]. D'ailleurs, même après l'achèvement de ces premières infrastructures, les pilotes se plaignent des dangers de l'entrée dans le bassin intérieur, notamment lorsque soufflent le *sirocco* et le *grec*[5].

4 Des observateurs britanniques confirment cet état de choses. Dans son *Report* de 1835, le consul britannique à Palerme, John Goodwin, écrit que « *Catania bay is little frequented* », ainsi que « *from time to time vessels come there to load* » et aussi que « *a small mole or quey has been lately commenced* »[6]. Pour sa part, l'hydrographe John Purdy indique que « *the port of Catania is generally filled with small craft, which come hither for corn, maccaroni, potatoes, olives, figs, silk, wine, almonds, cheese, oil, soda, manna, cantharides, amber, snow and lava* » et que « *its commerce merits a superior harbour* »[7]. Purdy reprend certaines informations d'un autre ouvrage d'hydrographie de la Méditerranée, celui de John William Norie (1831), selon lequel dans le port de Catane « *all the vessels* [...] *are obliged carefully to pay attention to the wind, for the ground is mostly rocky* » puisque « *the inner port [is] formed by a stream of old lava on the south, and by two short piers to the northyard* »[8].

5 Pourtant, en dépit de l'absence d'infrastructures développées, il existe un commerce maritime. Avant l'avènement de la navigation à vapeur sur une grande échelle, sur toute la côte du sud de l'Italie il n'y a pas de corrélation nécessaire entre le commerce et les installations portuaires. À une époque où les « *natural harbours* »[9] sont encore la norme, il est en effet fréquent que des navires, même de moyen et grand tonnage, puissent effectuer les opérations de chargement et déchargement en s'appuyant sur de simples plages sans aucune infrastructure, comme les études de Biagio Salvemini et Annastella Carrino l'ont souligné[10]. Cela s'explique, bien évidemment, par le fait que la construction des quais et des jetées représente un coût souvent insupportable pour les finances locales. Les techniques d'ingénierie portuaire sont par ailleurs encore à un stade expérimental en Sicile.

6 Ces recherches posent également une autre question indéniablement pertinente par rapport à notre travail, quant à la relation entre la géographie des trafics d'une part,

l'habitat et l'articulation administrative des pouvoirs publics, locaux et centraux d'autre part[11]. Certes, l'accent a souvent été mis sur la longue, voire sur la très longue durée des routes du cabotage en Méditerranée. Toutefois, aussi bien l'évolution des hiérarchies urbaines et territoriales sur les côtes et dans l'arrière-pays, que les dynamiques des marchés internationaux affectent les circuits de la navigation commerciale et, par conséquent, l'évolution de l'habitat côtier. De fait, les changements législatifs et administratifs dans l'articulation géographique d'un territoire peuvent jouer un rôle important dans cette dialectique entre évolution et persistance.

7 En ce qui concerne notre cas, la réorganisation administrative suite à la réforme de 1817 divise la Sicile en sept intendances, qui remplacent la traditionnelle tripartition géographique des *valli*[12]. L'articulation des administrations chargées de la gestion et de la surveillance des côtes, des ports et des douanes est ainsi affectée par ces processus de redéfinition des pouvoirs et des compétences. En particulier, pour ce qui est des fonctions de police maritime, le contrôle des mouvements maritimes, à la fois des navires et des passagers entrants et sortants des ports dans chacune des intendances des *Reali domini oltre il Faro*, et donc aussi dans la province de Catane, est confié à des commissaires. Ces derniers représentent au niveau provincial la *Prefettura di Polizia* de Palerme[13] et sont soumis à l'autorité de l'intendant qui, à son tour, représente le pouvoir royal au niveau provincial.

8 Cette réorganisation administrative des escales maritimes s'accompagne d'une production de documents nouveaux. Cet article repose sur les rapports de la *Delegazione di Polizia marittima in Catania*, contenant des informations sur les bâtiments (*legni*) qui arrivent et partent du port de Catane, et envoyés à l'intendant parfois tous les quinze jours, parfois quotidiennement[14]. Bien que la typologie générale des sources au cours de la période 1819-1851 ait subi quelques modifications suite à la restructuration administrative de la police et au perfectionnement des techniques bureaucratiques, le modèle des rapports reste en gros inchangé. Il consiste en une grille indiquant le port d'arrivée, le type (« qualité ») du navire, le pavillon, le nom du capitaine, la cargaison, l'origine ou la destination. Il faut souligner d'emblée que la documentation conservée est malheureusement lacunaire et que les sources ne couvrent le plus souvent qu'une partie limitée de l'année. Le tableau 2 fournit une vue d'ensemble des mouvements de navires enregistrés au port de Catane pendant la période examinée et de l'ampleur des lacunes constatées.

Tableau 2. Nombre des navires arrivant et quittant le port de Catane et indication du nombre des jours total pour lesquels les sources sont disponibles

Année	Arrivées	Nombre de jours	Départs	Nombre de jours
1819 [1]	217	79	---	---
1822 [2]	97	30	102	30
1824 [3]	509	137	506	129
1825 [4]	177	29	177	33
1826 [5]	94	29	92	29

1827 [6]	29	7	26	8
1828 [7]	233	52	252	53
1830 [8]	119	25	108	24
1832 [9]	240	52	228	52
1833 [10]	113	19	95	20
1834 (année complète)	1 157	310	1 173	313
1835 [11]	51	15	52	16
1836 [12]	563	143	569	156
1842 [13]	656	147	557	119
1843 (année complète)	1 477	304	1 472	330
1845 [14]	357	70	121	24
1851 [15]	313	66	328	69

1. Données disponibles du 10 janvier au 7 mai et du 16 août au 5 septembre. Les données relatives aux départs ne sont pas disponibles.

2. Données disponibles pour les seuls mois de janvier et octobre.

3. Données disponibles pour la période comprise entre juillet et décembre.

4. Données disponibles pour le seul mois d'avril.

5. Données disponibles pour les jours suivants : en ce qui concerne les arrivées, du 16 au 22 avril, du 6 au 14 mai, du 23 au 30 juin, du 8 au 10 juillet et du 4 au 7 août. En ce qui concerne les départs, du 1er au 8 et du 16 au 21 avril, du 8 au 12 mai, du 25 au 28 juin, du 4 au 12 août et enfin dans la journée du 21 octobre.

6. Données disponibles pour les jours suivants : en ce qui concerne les arrivées, du 15 au 21 janvier et pour le mois de mai, les jours du 1er, 8, 14, 22. Le donnés des départs sont disponibles du 15 au 20 janvier et pour 1er, 8, 14 et 22 mai.

7. Données disponibles pour les périodes comprises entre le 26 juin et le 9 août et entre le 1er et le 18 décembre.

8. Données disponibles pour les jours suivants : en ce qui concerne les arrivées, du 5 au 10 avril, du 10 au 13 mai, du 21 mai, du 25 au 30 juillet, du 10 au 21 août. Pour les départs, du 4 au 9 avril, du 9 au 13 et du 21 au 22 mai, du 26 au 30 juillet et du 10 au 21 août.

9. Données disponibles du 15 août au 15 octobre.

10. Données disponibles pour les jours suivants : en ce qui concerne les arrivées, 14 et 16 janvier, 3, 7, 14 et 22 février, 6 et 7 mars, 1er et 5 avril, 2, 3, 4, 12, 14, 16, 19, 21 et 29 juin. Pour les départs, 2, 14 et 16 janvier, 1er, 7, 14 et 26 février, 6 mars, 1er, 5 et 9 avril, 2, 3, 4, 7, 12, 14, 19, 21 et 29 juin.

11. Données disponibles pour les jours 1er, 4, 5, 6, et 7 février et 16, 17, 18, 20, 23, 24, 25, 26, 27 et 30 avril.

12. Données disponibles du 1er janvier au 30 juin.

13. Données disponibles pour la période comprise entre mars et le 15 octobre (arrivées). Les données des départs s'arrêtent au 15 de septembre.

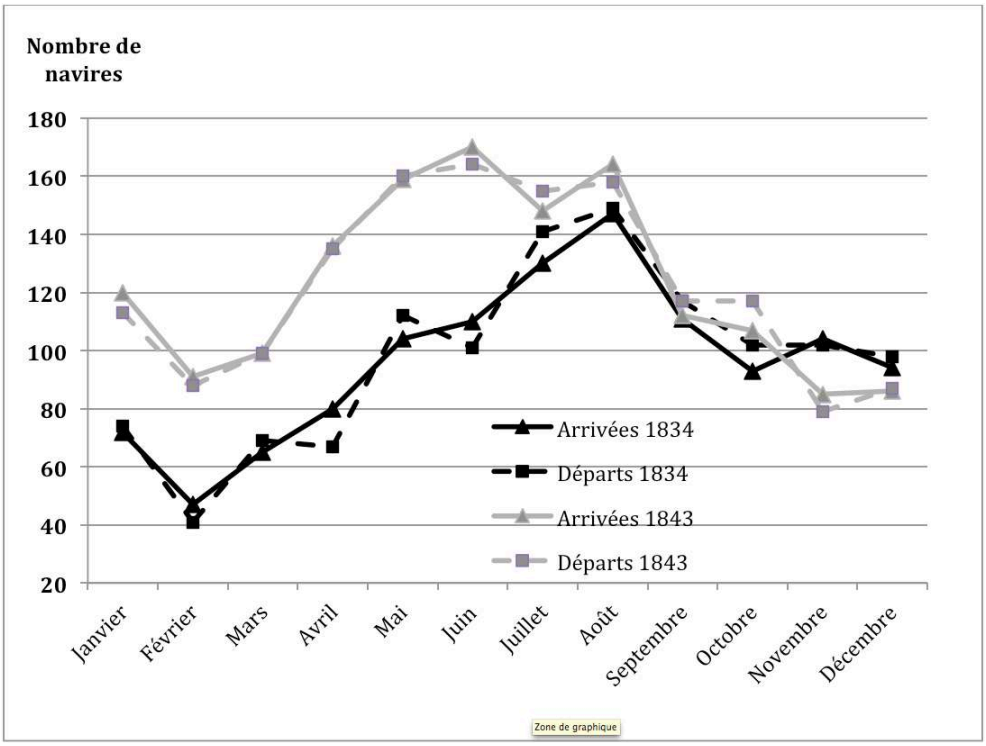
14. Données disponibles pour la seconde moitié d'avril et pour les mois d'août et septembre.

15. Données disponibles du 25 août au 7 décembre.

Source : Archivio di Stato di Catania, *Fondo Intendenza Borbonica, Categoria VII Agricoltura e commercio*, bb. nº 1015-1033.

9 Le caractère sériel des informations contenues dans ces rapports permet de repérer des récurrences qui permettent de déduire analytiquement certaines dynamiques du système d'échanges convergeant sur le port de Catane pendant la première moitié du XIXe siècle. En revanche, les lacunes empêchent d'élaborer une statistique complète pouvant permettre de se prononcer quant à la nature saisonnière des trafics ou aux tendances de moyenne durée des échanges. Le graphique suivant montre les données mensuelles pour les deux seules années pour lesquelles les données sont complètes. Si les variations au cours de l'année peuvent aller du simple ou double, voire au triple, le rythme mensuel ne coïncide pas nécessairement entre les deux années. Il demeure également impossible de mettre en relief les éventuelles corrélations avec les tournants qui ont marqué l'histoire de la Sicile des Bourbons dans le premier XIXe siècle[15]. Enfin, l'absence des données pour la décennie 1851-1861 – c'est-à-dire la période où s'amorce la désintégration du Royaume des Deux-Siciles – empêche d'étudier le possible décalage entre l'évolution des flux maritimes et les césures de nature événementielle.

Graphique 1. Distribution par mois des navires arrivant et quittant le port de Catane en 1834 et 1843



Source : Archivio di Stato di Catania, *Fondo Intendenza Borbonica, Categoria VII Agricoltura e commercio*, bb. nº 1026-1028 (1834) et nº 1032 (1843).

10 Il est évident que le recours à un seul type de source ne permet pas une reconstruction exhaustive des différentes composantes du cabotage sicilien et encore moins de celui de l'ensemble du royaume des Deux-Siciles[16]. Nous ne pouvons pas suivre les itinéraires de chacun des navires enregistrés étape par étape à travers l'analyse des registres d'autres ports : nous ne disposons que des données à l'arrivée et au départ d'une seule escale. Néanmoins, la grande quantité des mouvements maritimes collectés nous permet de constater des tendances significatives qui jettent un éclairage sur des phénomènes dépassant la zone côtière de Catane.

11 Nous nous sommes efforcés d'adopter une perspective proche des recherches qui s'interrogent sur les interactions entre le commerce maritime, l'évolution du marché – à la fois national et international – et les relations hiérarchiques entre différents espaces en communication, tant au niveau interurbain que territorial[17]. À partir des informations livrées par notre source sur trois décennies du XIX^e siècle, cet article apporte une analyse descriptive de certaines questions, telles que les relations interurbaines entre les habitats côtiers en contact, le degré d'interaction entre les différents types de flux maritimes, la relation entre les communications maritimes et les fonctions des centres urbains inclus dans ce système d'échanges à partir de l'observatoire d'une escale d'importance moyenne de l'Italie du sud comme Catane.

Catane, un nœud dans le « corridor » maritime sicilien

12 Les cartes 1 à 4 indiquent les lieux d'origine et les destinations des navires qui transitent par Catane en 1834 et en 1843, les deux seules années pour lesquelles nous disposons d'une série documentaire complète. Le premier élément qui se dégage est que, au sud, Augusta et Syracuse sont les ports avec lesquels les connexions sont les plus fréquentes, alors que le long de la côte orientale de la Sicile, Messine est le port privilégié des itinéraires en direction du nord. Pourtant, plutôt que d'un système réticulaire d'échanges, il serait peut-être plus approprié de parler d'un corridor maritime, dont Catane représente l'un des principaux nœuds. Ce faisceau de routes, qui se déploie dans une direction nord-sud, inclut principalement la partie orientale de la Sicile et la région du détroit de Messine, mais comprend aussi le sud de la Calabre et, en particulier, sa côte tyrrhénienne. Des ramifications supplémentaires du corridor, dans lesquelles les relations sont néanmoins plus faibles, s'étendent au nord jusqu'à la Campanie, et au sud vers la côte « africaine » de la Sicile et vers Malte.

13 Il convient, toutefois, de mieux définir les deux concepts de « corridor » et de « système réticulaire », afin de clarifier jusqu'à quel point ils peuvent être appliqués au contexte analysé. Francesco Benigno définit la structure territoriale de la Sicile du centre-ouest de la fin du XVII^e^ siècle – mais cela peut aussi s'appliquer aux siècles suivants – comme une « *configurazione 'ad isole' economico-geografiche* »[18]. Il esquisse un système d'échanges segmenté, qui affectait des zones géographiques et productives limitées, isolées et centrées autour du dualisme escale maritime/hinterland rural. Dans chaque « île », les communications entre la campagne et la côte avaient lieu grâce aux *retine*, c'est-à-dire des caravanes de mules qui transportaient les biens à exporter vers les côtes et les biens importés vers l'intérieur. À l'opposé, le modèle appliqué par Clé Lesger aux Pays-Bas du XVI^e^ et du XVII^e^ siècles formalise les relations d'un système intégré d'échanges caractérisé par une forte intermodalité entre les communications maritimes et terrestres et par une hiérarchie urbaine et territoriale en constante mutation[19]. Dans ce contexte, en dépit de l'existence de hiérarchies incontestables[20], chaque nœud du réseau pouvait être de niveau secondaire par rapport à un produit spécifique, mais d'importance majeure par rapport à un autre. Le scénario qui se dégage des sources de cette recherche est surement plus proche au premier modèle.

14 Bien que le système routier sicilien ait été amélioré à la suite d'un programme promu par les Bourbons après l'épidémie de choléra et les émeutes de 1837[21], une véritable intermodalité dans le commerce régional n'a été atteinte qu'avec le développement des chemins de fer à partir des années 1870. En définitive, aussi bien l'état précaire des communications entre l'intérieur et la côte que la séparation assez nette entre les routes ioniennes, tyrrhéniennes et celles de la Sicile méditerranéenne contribuent à définir un cadre dans lequel le concept de corridor semble plus approprié que celui de réseau. Un modèle réticulaire impliquerait une structure croisée des échanges, tandis que le commerce maritime transitant par le port de Catane pendant la période analysée semble suivre un axe nord-sud le long de la côte de la Sicile orientale, comme le montrent les cartes 1 et 2. En revanche, les relations maritimes entre les parties orientale et occidentale de l'île sont plutôt faibles, ce qui confirme leur distance, qu'on retrouve également en termes sociales et politiques[22]. L'image serait sans aucun doute différente si on se référait au port de Messine, à la fois carrefour de plusieurs routes

régionales – vers Palerme, Catane, la Calabre du sud, la Campanie notamment – et un *hub* pour les produits locaux destinés au commerce international.

15 À Catane, en revanche, la coexistence de différents types de trafic maritime ne saurait pas cacher le déséquilibre en faveur du cabotage sous-régional. À cet égard, Carlo Gemmellaro – naturaliste, polygraphe et fervent partisan de la construction du port dans la ville de l'Etna – déplorait, en 1840, le flux considérable de produits « catanais » transférés en direction du port de Messine d'où ils étaient ensuite exportés vers des d'autres destinations[23]. Malgré la rareté des échanges internationaux en comparaison avec Messine, l'escale de Catane présente néanmoins une typologie de trafics maritimes variée (carte 5).

16 Cette différenciation concernait à la fois l'extension des itinéraires et le caractère propre à ces échanges[24]. Dans un contexte où les hiérarchies portuaires ne coïncidaient pas totalement avec celles urbaines[25] – même en prenant en considération toujours les mêmes villes côtières – la référence aux différentes fonctions d'une ville peut être importante pour expliquer certaines des dynamiques suggérées par les sources. Cette réflexion s'adresse *a fortiori* à un contexte territorial où les communications par mer remplacent les liaisons terrestres, étant donné l'état médiocre du système routier.

17 L'image d'ensemble devient ainsi plus complexe : si l'articulation entre ports de commandement (comme Messine) et ports secondaires (comme Catane) semble être assez clairement définie, d'autres fonctions urbaines rendent plus difficile d'identifier des hiérarchies aussi nettes, même en se référant à ces mêmes villes. Ce décalage de hiérarchies et de fonctions urbaines se reflète aussi sur la nature des communications maritimes. On pourrait distinguer entre les commerces « expressément maritimes » – tels que les échanges internationaux ou les activités de cabotage complexes, requérant entre autres des modalités de financement à crédit et une expertise maritime plus élevée – et le simple transport interurbain, qui coïncide partiellement avec le cabotage commercial et qui emprunte la voie de la mer, mais qui n'a pas en soi un caractère maritime qui renvoie à la fonction portuaire d'une ville. Il s'agit, nous pensons, d'une conséquence de la séparation entre le port, la ville et le commerce que nous avons mentionnée au début. En prenant en compte plus en détail les principales routes, il est dès lors possible d'approfondir ces pistes interprétatives.

Les routes Catane-Augusta et Catane-Syracuse

18 La plupart des mouvements maritimes sur les routes Augusta-Catane et Catane-Syracuse tournent autour de l'importation du sel[26], de la pierre et des « fruits »[27] dans la ville de l'Etna, et du transport de passagers et du courrier postal dans les deux sens.

19 Le contexte social et économique de la ville d'Augusta, pendant la première moitié du XIX^e^ siècle, se distingue en effet par l'ascension d'une classe bourgeoise qui lie sa fortune à la croissance du commerce d'exportation du sel. À l'instar de ce qui se produit dans d'autres centres urbains siciliens, où les activités d'exportation maritime sont considérables[28], il se construit, autour de l'organisation des voyages en mer, un circuit défini par différents acteurs. On commence par les propriétaires des salines, ou de tout autre bien, qui vendent, directement ou par l'intermédiaire de courtiers, la cargaison du produit à un acheteur. Ces acheteurs sont souvent les patrons des navires, ou les capitaines des navires *patronizzatori*, c'est-à-dire devenus patrons par délégation des propriétaires effectifs des bateaux. Enfin, le capital nécessaire à l'entreprise maritime

est prêté, par lettre de change, par des commerçants, ou fourni par une forme de participation à l'entreprise plus segmentée, par le biais de la vente de parts au sein de la population locale. De cette façon, un mécanisme impliquant des couches sociales entières se déclenche, en particulier dans les petites villes ; de plus, il crée les conditions pour la formation d'une bourgeoisie, en quelque sorte, entrepreneuriale[29]. Il s'agit d'un modèle typique, qui constitue généralement la base financière des voyages en mer du cabotage à la voile dans l'Italie du sud au XIX^e^ siècle et donc également à Catane.

20 Le tableau 3 montre le poids du commerce du sel dans le total des importations. Sur la base des données de 1819, les seules qui indiquent la *patria*, c'est-à-dire la marine d'appartenance des navires à destination de Catane, alors qu'ils omettent l'information sur la cargaison, il est possible de reconstituer en partie la flotte d'Augusta. Les noms des capitaines qui se succèdent aux commandes des bateaux provenant d'Augusta sont Prato, Giummo, Ternullo, Calì, Malfitano, Daniele, Rodo, Bianco, Bellistri. Tout au long de la période 1819-1851, les mêmes patronymes reviennent, alors que les prénoms peuvent changer : on est vraisemblablement au sein des mêmes groupes familiaux[30].

Tableau 3. Nombre de navires provenant d'Augusta chargés de sel et leur proportion par rapport à la totalité des arrivées au port de Catane

Année	Arrivées de navires chargés de sel d'Augusta	Total des arrivées à Catane	Pourcentage
1822	4	97	4,12 %
1824	24	510	4,68 %
1825	9	177	5,08 %
1826	6	94	6,38 %
1827	1	29	3,44 %
1828	7	233	3 %
1830	2	119	1,68 %
1832	9	240	3,74 %
1833	4	113	3,53 %
1834	22	1 157	2,07 %
1835	3	51	5,88 %
1836	23	563	4,08 %
1842	12	656	2,12 %
1843	66	1 477	4,46 %

1845	6	357	1,68 %
1851	22	313	7,02 %
Total	220	6 186	3,55 %

Source : Archivio di Stato di Catania, *Fondo Intendenza Borbonica, Categoria VII Agricoltura e commercio*, bb. nº 1015-1033.

21 Parfois, les capitaines se spécialisent dans le transport d'une marchandise. En 1822, Santo Bellistri et Angelo Rodo, à bord de deux bateaux nommés *Gesù, Maria e Giuseppe*, font de nombreux voyages à Catane, en transportant de la paille. Les homonomies des bateaux sont fréquentes, ce qui rend très difficile l'identification de chaque coque. Mais la typologie est claire et se répète : on exporte de la paille d'Augusta à Catane et on revient la cale vide. Les Giummo semblent monopoliser plutôt les routes d'exportation du sel, tandis que les Prato illustrent le mieux la capacité de diversification qui caractérise certains groupes familiaux qui s'adonnent au transport maritime. Par exemple, Filadelfo Prato arrive à Catane à quatre reprises en 1828 à bord de la *paranza Gesù, Maria e Giuseppe*[31], dont trois fois en provenance d'Augusta avec une cargaison de sel et du courrier. De retour à la base, ce même navire transporte de la correspondance et des passagers. En revanche, le capitaine Rosario Prato est aux commandes d'une *speronara* qui franchit les limites habituelles du cabotage local. Sa *Gesù, Maria e Giuseppe* arrive vide d'Augusta le 7 juillet 1828 avec trois passagers, et repart le 10 pour Palerme avec une cargaison de cendre gravelée et six passagers. Parmi ces derniers, trois viennent de la *paranza Maria delle Grazie* de Giambattista Giummo, qui a voyagé d'Augusta de concert avec la *speronara* de Rosario Prato[32]. Le même navire revient à Catane depuis Palerme le 30 juillet 1828, transportant *robba usuale*, c'est-à-dire des effets personnels et des bagages, et 14 passagers, dont un grand nombre de militaires accompagnés par leurs épouses et par leurs domestiques. La moitié de ces passagers repart le lendemain pour Augusta.

22 Donc, si sur les routes depuis Augusta jusqu'à Catane c'est le sel, et parfois la paille, qui remplissent les bateaux, au retour les mêmes *paranze* et *speronare* de la flotte locale d'Augusta s'occupent du transport des passagers et des courriers postaux. Il s'agit d'un phénomène remarquable qui témoigne, d'un côté, de la capacité de ces entrepreneurs de la mer à différencier le trafic et, de l'autre, du renforcement des relations interurbaines le long de la côte est de la Sicile, fondées non seulement sur les flux strictement commerciaux, mais aussi sur une certaine forme de « tertiairisation des échanges ».

23 La présence de garnisons militaires et d'établissements pénitentiaires, tant à Augusta qu'à Syracuse, donne lieu à une grande mobilité de personnel des casernes, qui se déplace d'une ville à l'autre avec une fréquence considérable, suite à des mutations, licences ou recrutements. Ces formes de mobilité exigent un service de transport capable de soutenir le déménagement de familles entières. Il en va de même en ce qui concerne les mouvements des religieux d'un couvent à l'autre. En sus du personnel, ces navires assurent également le transport de biens destinés à ces institutions. Ainsi, la *paranza S. Pietro*, conduite par Giuseppe Giummo part de Catane pour Syracuse le 27 mai 1836, avec 32 passagers, chargé d'objets militaires.

24 La gestion des flux le long de la route Augusta-Catane par la flotte d'Augusta est également attestée en 1851, selon des formes encore plus établies : les Giummo, dont les membres s'appellent, dix ans plus tard, Pasquale et Salvatore, se confirment des exportateurs réguliers de sel. Pourtant, ils ne conduisent plus le trafic par des felouques nommées systématiquement *Gesù, Maria e Giuseppe*, mais à bord de beaucoup plus solides *speronare*, comme l'emblématique *Corriere di Catania*, navire dont le nom atteste à lui seul une consécration de cette famille de patrons-trafiquants sur cette route. Le cas des Di Franco rassemble à celui des Giummo : Giuseppe, aux commandes de la *speronara Maria del Carmine*, touche sept fois le port de Catane entre le 26 août et le 17 novembre 1851, en introduisant surtout du sel, mais aussi des fruits et de la pierre. Le même capitaine retourne à Augusta sans toucher d'autres ports, avec des cargaisons de fruits non précisés et de la neige provenant de l'Etna.

25 En plus du courrier et des passagers, sur le retour de Catane à Augusta les navires des Giummo et des Prato, en particulier dans les années 1840, sont chargées de fruits, des produits manufacturés d'argile, de pierre volcanique, destinés au marché urbain et à l'industrie de construction locale. Les flux maritimes entre Augusta et Catane se caractérisent en effet aussi par l'exportation des pierres, un secteur commercial beaucoup plus grand que le trafic de sel. L'importance du secteur de la construction pour l'économie locale de l'époque est mise en évidence par le trafic des matériaux de construction qui demeurent une constante tout au long de la période ici prise en considération : si la pierre à chaux[33] importée à Catane provient d'Augusta, Brucoli ou Syracuse, le gypse, plus rare, vient de Taormine, alors que des cargaisons de *pietra d'intaglio* (pierre de taille)[34] sont parfois enregistrées en provenance de Syracuse. En outre les ports de la Campanie importent de la pouzzolane (Naples, Pozzuoli, Portici, Castellammare di Stabia) et de la faïence (Vietri sul Mare), tandis que la pierre lavique de la région de l'Etna est exportée principalement vers Syracuse. Le tableau 4 montre que le transport de la pierre dans le port de Catane représente environ un quart des trafics à l'entrée.

Tableau 4. Arrivées de navires chargés de pierre calcaire provenant d'Augusta, de Brucoli et de Syracuse par rapport à la totalité des entrées du port de Catane

Année	Augusta	Brucoli	Syracuse	Total cargaisons de pierre	Total arrivées à Catane	Pourcentage
1822	*10*	10		20	97	20,61 %
1824	93	-	22	115	510	22,54 %
1825	33	-	4	37	177	20,90 %
1826	12	5	3	20	94	21,27 %
1827	2	6		8	29	27,58 %
1828	3	20	21	44	233	18,88 %
1830	*23*	1	8	32	119	26,89 %
1832	1	47	16	64	240	26,66 %

1833	1	21	10	32	113	28,31 %
1834	4	238	92	334	1157	28,86 %
1835	-	9	3	12	51	23,52 %
1836	4	104	26	134	564	23,75 %
1842	113	-	49	162	656	24,69 %
1843	283	-	80	363	1477	24,57 %
1845	63	-	23	86	357	22,68 %
1851	51	7	23	81	313	25,87 %
Total	**696**	**468**	**380**	**1544**	**5829**	**26,48 %**

Source : Archivio di Stato di Catania, *Fondo Intendenza Borbonica, Categoria VII Agricoltura e commercio*, bb. n° 1015-1033.

26 Néanmoins, contrairement au trafic du sel, celui de la pierre est l'apanage des transporteurs de Catane : ce sont des patrons comme les Spampinato, Salvatore Celano, Giuseppe Giannitto, Tommaso Pedatella, les Mirabella, Francesco Costanzo, Vincenzo Valastro et Agatino Sampognaro qui gèrent l'importation de la pierre calcaire à Catane de manière constante tout au long de la période 1822-1851. Ils réalisent une sorte d'estafette en continu en mer, entre Augusta, Brucoli et Catane, à l'instar de la felouque *La fedeltà* de Giuseppe Giannitto, qui en 1824 effectue 67 fois la « traite de la pierre », en rentrant toujours de Catane à Brucoli la cale vide.

27 La gestion de ces flux maritimes apparaît ainsi comme séparée et divisée parmi les différentes flottes locales. Cette division des routes obéit à des processus socio-économiques qui se configurent « à terre ». Si, dans le cas du sel, la capacité des patrons-trafiquants d'Augusta de s'accaparer et de gérer les routes du cabotage est due à la structure productive d'une ville entière, le trafic de la pierre est occupé par la flotte de Catane, justement car la demande des matériaux de construction vient de la ville de l'Etna, y compris pour la construction des infrastructures portuaires.

28 L'historiographie plus ou moins récente sur le cabotage dans le sud de l'Italie a souvent mis l'accent sur des figures de patrons-marchands qui réussissent au fur et à mesure à capter les besoins exprimés par le marché. Cette typologie d'entrepreneurs de la mer adapte, par conséquent, la nature du trafic acheminé au type d'affaire considérée comme la plus prometteuse et lucrative[35], parfois à travers un itinéraire qui touche différents ports à la recherche effrénée des biens à acheter et des marchés dans lesquels les placer, comme dans le cas des patrons-trafiquants de Scilla décrits par Gaetano Cingari[36].

29 Dans le cas des relations entre Augusta et Catane, pourtant, la navigation de cabotage prend des formes nettement plus simples, à caractère interurbain. Elles suivent des itinéraires fixes et établis à l'avance. En fait, ces mouvements maritimes constantes et en série, sans d'autres escales qui précédent ou suivent ces trajets, sont préfigurés par des relations économiques formalisées dans des actes notariaux ou des marchés.

30 Cette tendance renvoie à deux séries de considérations. D'un côté, ce phénomène s'explique par le poids que Catane a acquis dans le contexte urbain de la Sicile orientale, vu qu'elle représente aussi un marché d'exportation de divers produits qui proviennent de l'arrière-pays rural, ainsi qu'un nœud intermédiaire sur la route Messine-Syracuse, comme ville de services et comme marché sur lequel placer sûrement un éventail plus ou moins large de biens. De l'autre, l'intensification des échanges consolide les relations interurbaines dans le système d'habitat côtier de la région, qui assure aux patrons-marchands des opportunités plus sûres pour conclure leurs affaires. Ces échanges sont sans doute plus proches de la logique du transport que des mécanismes du commerce maritime.

31 Toutes proportions gardées, il s'agit d'un phénomène similaire au « chemin de la mer » [37] dont parle Gilbert Buti pour décrire les relations entre les petits ports de la Provence et les villes de Marseille et Toulon. En reprenant ce concept, Gérard Le Bouëdec y intègre le modèle du « cabotage de proximité »[38], rendu possible par de petits caboteurs qui ravitaillent les grands ports et les villes, en marchandises en provenance de l'arrière-pays immédiat. Là aussi, le long des routes de ces véritables « omnibus de mer » qui traversent des espaces maritimes fermés ou des zones fluviomaritimes pas éloignées de la côte, le transport des passagers joue un rôle important dans l'économie de ce trafic. Ces communications maritimes, comme dans le cas de la Galice du XVIII[e] siècle[39], sont favorisées par l'absence d'un réseau routier. Cet exemple démontre que même des contextes territoriaux « non-méditerranéens », assez éloignés de celui de la Sicile orientale, présentent certaines analogies avec le cas analysé.

32 Même les liens avec Syracuse – respectivement 162 arrivées et 188 départs en 1834, et 166 arrivées et 163 départs en 1843 –, sont caractérisés principalement par l'importation de pierre (grès ou à chaux). Ce trafic a lieu grâce à des *speronare* qui appartiennent à la flotte commerciale de Syracuse et qui sont menées par des capitaines syracusains, tels que les Rodante, les Bottaro, les Greco et les Cappuccio. Lors du retour à Syracuse, ces navires sont chargés principalement de fruits (selon la saison, quand cela est indiqué, il s'agit d'oranges ou de cerises), de produits manufacturés d'argile, de pierre lavique et de neige de l'Etna.

33 Il en va de même sur la route Catane-Augusta, pour ce qui est du mélange d'l'échange des services et de trafic commercial : la cargaison de ces navires, *speronare* comme la *Maria del Carmine* et l'*Immacolata*, est complétée par le transport de voyageurs, notamment pendant les mois chauds de l'année.

Les relations entre Catane, Messine et la zone du Détroit

34 Messine est le deuxième port en termes de fréquence des relations avec Catane : 201 arrivées et 122 départs en 1834, et 205 arrivées et 173 départs en 1843. Les trafics qui lient Messine à Catane sont essentiellement de deux types.

35 Le premier concerne le cabotage moyen et les échanges commerciaux de caractère international. La plupart des schooners et des brigantins arrive de Messine : ils sont notamment britanniques, mais aussi français, autrichiens et sardes. Ces navires font une escale à Catane pour charger du blé ou du soufre, avant de rentrer directement dans leur port d'attache, Cork, Newcastle, Liverpool, Falmouth, Gênes, Marseille ou Trieste. Parfois, ils s'offrent une ultérieure étape intermédiaire à Messine ou, plus rarement, à Palerme. Ces dynamiques peuvent être appréciées de manière plus

détaillée dans le tableau 5, qui résume les mouvements des navires battant pavillon étranger[40] arrivant et quittant le port de Catane, pendant les années 1834 et 1843. En tant que port franc[41], Messine représente, en raison de son régime fiscal et douanier privilégié, la destination principale vers lequel de nombreux produits importés de divers endroits convergent pour être ensuite acheminés vers les autres ports siciliens, surtout vers Catane[42]. De Messine proviennent également des matières premières, comme le fer et le cuir, qui sont transportées à Catane par le biais des *speronare*, conduites par des commandants de la marine catanaise, comme les Napoli ou les Mirabella. À l'inverse, il peut arriver que des cargaisons de soufre, par exemple, soient transportées à Messine, pour être ensuite exportées vers d'autres destinations plus éloignées.

Tableau 5. Arrivées et départs du port de Catane de navires étrangers en 1834 et 1843, par pavillon

Pavillon	**Arrivées 1834**	**Départs 1834**	**Arrivées 1843**	**Départs 1843**
Anglais	34	30	63	60
(dont Maltais)	*6*	*3*	*16*	*13*
Autrichien	9	5	5	4
Français	4	4	3	3
Sarde	12	13	1	1
Américain	1	1	-	-
Grec	1	1	1	1
Pontifical	-	1	-	-
Danois	-	-	1	1
Suédois	-	-	1	1
Hanovrais	-	-	1	1
Hollandais			1	1
Total	**61**	**55**	**77**	**73**

Source : Archivio di Stato di Catania, *Fondo Intendenza Borbonica, Categoria VII Agricoltura e commercio*, bb. nº 1026-1028 (1834) et nº 1032 (1843).

36 Le deuxième type de relations concerne le petit cabotage, pratiqué surtout avec des felouques, qui assure les relations entre Catane, Messine et le dédale d'escales de ce que l'on peut définir comme la « zone du détroit de Messine ». Ce cabotage tourne essentiellement autour du blé, produit traditionnel de l'exportation depuis Catane[43], à l'origine des premières initiatives de construction du port dans la ville à l'époque moderne[44]. Le commerce des céréales reste actif tout au long de la période qui va de 1822 à 1851, bien que soumis à la fluctuation des récoltes[45]. Le tableau 6 permet

d'apprécier l'importance du commerce de froment par rapport aux exportations totales.

Tableau 6. Départs de navires du port de Catane avec du blé par rapport à la totalité des départs (1822-1851)

Année	Départs de navires avec des cargaisons de blé	Total des départs de Catane	Pourcentage
1822	2	102	1,96 %
1824	102	506	20,15 %
1825	79	177	44,63 %
1826	22	92	23,91 %
1827	1	26	3,84 %
1828	33	252	13,09 %
1830	34	108	31,48 %
1832	*20*	228	8,77 %
1833	1	95	1,05 %
1834	204	1173	17,39 %
1835	6	52	11,53 %
1836	68	569	11,95 %
1842	161	557	28,90 %
1843	444	1472	30,16 %
1845	13	121	10,74 %
1851	56	328	17,07 %
Total	**1246**	**5858**	**21,27 %**

Source : Archivio di Stato di Catania, *Fondo Intendenza Borbonica, Categoria VII, Agricoltura e commercio*, bb. nº 1015-1033.

37 En 1825 l'exportation de céréales est particulièrement animée. Il s'agit aussi d'une conséquence possible de la Loi sur le cabotage de 1824, qui abolit les droits de douane sur le commerce de certains biens entre la Sicile et la partie continentale du Royaume des Deux-Siciles[46]. Ainsi, sur 177 bateaux quittant le port de Catane, 79 sont chargés de blé.

38 Les patrons-trafiquants de Reggio, Bagnara et Scilla ravitaillent un territoire côtier coïncidant avec la province actuelle de Reggio de Calabre avec du blé qui provient de la partie sud de la plaine de Catane. Sur la façade tyrrhénienne, les principales destinations sont Reggio, Catona, Gallico, Villa San Giovanni, Azzarello, Cannitello, Scilla, Bagnara, Palmi, Gioia Tauro et Tropea ; sur la côte ionienne, Siderno. Des ramifications supplémentaires de ces routes s'étendent, respectivement, dans le côté tyrrhénien vers la partie du sud de la province de Cosenza (Paola, San Lucido), et dans la côte opposée de Soverato à Croton.

39 Ces trafics sont l'apanage des felouques, qui portent souvent le nom de *Santa Maria di Porto Salvo*[47], commandées par des patrons tels que les Paladino, les Dato, les Richichi, les Sottilaro, les Gentiluomo, les Aricò, les Gentile, les Sofio. Tous ces patronymes sont originaires de la zone du détroit de Messine (Scilla, Bagnara, Messine, Reggio), et leur récurrence confirme une certaine continuité familiale[48], déjà observée à Augusta. Normalement, les felouques calabraises arrivent à Catane avec la cale vide ou chargées de bois destiné à la construction navale. Lorsque ces patrons-trafiquants ne trouvent pas de froment à Catane, ils continuent parfois leur voyage à la recherche des céréales vers Agnone, un centre traditionnel de l'exportation de blé de la plaine de Catane, mais en déclin. Faute de blé, les felouques « du détroit » complètent leur cargaison de retour avec d'autres produits, comme le fromage ou les fèves.

40 Au cours de nombreux escales sur la côte sud du littoral de Messine, de Scaletta Zanclea à Taormine, en passant par Sant'Alessio, Savoca et Roccalumera, l'approvisionnement de blé est assuré par des patrons-trafiquants locaux, tels que les Briguglio, et les Maccarone et les Leotta dans le cas de Fiumedinisi.

Les autres routes

41 En général, la plupart des flux qui convergent vers le port de Catane dans la phase d'expansion des mouvements maritimes après la période de contraction du commerce dans les années 1820, ont une dimension régionale qui ne coïncide toutefois pas exactement avec l'entité politique de la Sicile.

42 Il faut également souligner (tableau 7) qu'environ un tiers des bateaux arrivent et partent de Catane la cale vide. Cela implique – même après déduction des oublis ou omissions imputables aux sujets producteurs des sources – qu'une partie substantielle des commerces ne s'intègre pas pleinement dans de circuits optimisant la circulation des biens et des personnes. Une partie importante de navires ne trouve pas à Catane un marché approprié pour mener avec succès des opérations d'achat et de vente.

Tableau 7. Nombre et proportion des navires à l'arrivée et au départ de Catane avec la cale vide

Année	Navires arrivés avec la cale vide	Total des arrivées à Catane	Pourcentage	Navires au départ avec la cale vide	Total des départs de Catane	Pourcentage
1822	13	97	13,40 %	53	102	51,96 %
1824	132	509	25,93 %	209	506	41,30 %
1825	77	177	43,50 %	43	177	24,29 %

1826	30	94	31,91 %	35	92	38,04 %
1827	6	29	20,68 %	11	26	42,30 %
1828	61	233	26,18 %	101	252	40,07 %
1830	32	119	26,89 %	40	108	37,03 %
1832	*43*	240	17,91 %	111	228	48,68 %
1833	22	113	19,46 %	49	95	51,57 %
1834	292	1157	25,23 %	480	1173	40,92 %
1835	8	51	15,68 %	14	52	26,92 %
1836	118	563	20,95 %	164	569	28,82 %
1842	225	656	34,29 %	188	557	33,75 %
1843	495	1477	33,51 %	538	1472	36,54 %
1845	149	357	41,73 %	55	121	45,45 %
1851	115	313	36,74 %	120	328	36,58 %
Total	**1818**	**5829**	**31,18 %**	**2211**	**5858**	**37,74 %**

Source : Archivio di Stato di Catania, *Fondo Intendenza Borbonica, Categoria VII, Agricoltura e commercio*, bb. nº 1015-1033.

43 Pourtant, dans d'autres cas, puisque certains flux maritimes se caractérisent par le transport en continu d'un bien précis, plutôt que par un commerce en tant que mécanisme pour générer des revenus au-delà du bien vendu, les voyages à vide pourraient s'expliquer par la volonté de revenir à la base de départ dès que possible pour effectuer un autre voyage.

44 Par rapport aux relations entrelacées avec les nœuds du côté Est de la Sicile et du Sud de la Calabre, les liens directs entre Catane et les ports de l'Ouest (Palerme, Trapani, Marsala, *Termini*) et du sud (Pozzallo, *Terranova*, Licata, Sciacca) de la Sicile sont indéniablement faibles.

45 D'après les sources analysées, les capacités productives des territoires en relation avec Catane semblent également se confirmer[49]. En particulier, pendant les mois d'été, il y a des importations épisodiques de poisson frais (du thon provenant des madragues du littoral de Syracuse, comme Marzamemi) et d'anchois de Licata, liées à l'initiative personnelle des marins originaires de ces ports. Plus fréquentes – environ 30 par an –, les arrivées d'Avola (importation d'amandes et d'écorce d'amande), et de Malte (cuir et tabac). Le commerce avec Malte présente des caractéristiques plus structurées de type entrepreneurial. Ce trafic s'exerce à la fois par des bateaux du royaume des Deux-Siciles (les capitaines actifs dans ces commerces sont les Chiarenza et les Caruana) que par des felouques et *speronare* qui portent le pavillon britannique, mais qui appartiennent à la flotte maltaise. Dans ce dernier cas, les noms qui reviennent le plus sont ceux des

Camilleri, des Meilach et des Vella. Néanmoins, les trajets de ces navires n'obéissent pas à la logique du cabotage interurbain que l'on a observée pour ce qui concerne la majorité des échanges commerciaux entre Catane, Augusta et Syracuse, mais à celle du cabotage moyen-courrier de caractère itinérant.

46 Plus surprenant, le cas de Riposto, qui comme l'on a déjà indiqué précédemment, est un village de commerçants et navigateurs qui se spécialise dans l'exportation du vin. Alors qu'au cours du XVIII^e^ siècle l'exportation du vin destiné au marché du Royaume-Uni est effectuée par des navires maltais, au siècle suivant Riposto est capable de développer une flotte locale qui réussit à établir des relations même avec l'Amérique du Sud. Si les liens commerciaux entre Riposto et Catane restent faibles tout au long de la période examinée, certains bateaux qui composent la flotte commerciale de Catane proviennent des chantiers de ce petit village, les seuls dans la Sicile de l'est hormis ceux de Messine. Ainsi, le *navigante* catanais Rosario Spampinato achète en 1825 à Riposto, à 195 onces, le chébec *Il Santo crocifisso e le Anime del Purgatorio*, un navire à trois mâts, de 49 pieds français de longueur et de 50 tonnes de jauge. Giuseppe Giannitto, que l'on a déjà évoqué en 1825 aux commandes de la felouque *La fedeltà*, passe une commande en 1830 pour un *paranzello*, nommé *San Francesco*, pour un total prévu de 60 onces. Il est possible que ce bateau n'ait jamais été livré, puisque nous retrouvons le même Giannitto, dans un acte de 1840, comme acheteur d'un chébec livré par Maître Rosario Rodolico, d'une valeur de 155 onces[50].

Hiérarchies portuaires, fonctions urbaines, habitat côtier

47 Si le cabotage dans la Sicile de l'est du XIX^e^ siècle pré-unitaire représente un instrument de communication presque indispensable, étant donné l'absence d'un système routier structuré, celui-ci s'appuie pourtant sur une sous-région caractérisée par une forte connotation urbaine et polycentrique. De fait, dans cette aire, le poids des grandes villes (Messine, Catane), celui de moyennes (Reggio, Acireale, Syracuse, Augusta) et celui de petites (Riposto, Roccalumera, Scilla) semble être plus important qu'ailleurs. S'il est vrai que nous ne sommes pas en présence d'un système réticulaire semblable à celui des Pays-Bas du XVI^e^ et XVII^e^ siècle, cet espace sous-régional caractérisé par des liaisons interurbaines assez intenses s'écarte également du modèle aux « îles géographico-productives » mentionné par Benigno. En tout cas, les sources révèlent aussi l'existence des « ports de campagne », tels ceux décrits par Biagio Salvemini dans l'Italie du sud du XVIII^e^ siècle. Dans notre cas, il s'agit d'escales comme Savoca, Palma di Montechiaro, Avola ou Noto, constituées par de simples plages plus ou moins éloignés des centres urbains de référence.

48 En présence de tels contextes « non-urbains » les sources deviennent plus confuses, voire contradictoires. Par exemple, il y a de nombreuses indications d'escales situées sur le territoire d'Acireale : Acireale, Capo Mulini, Aci Castello, Aci Trezza, Aci, Aci S. Antonio (1828)[51], Aci S. Filippo (1830)[52]. Dans d'autres cas, le même navire est enregistré comme provenant de Pachino et en partance pour Capo Passero (1828)[53] : il s'agit en fait du même village qui assume, respectivement, les deux différents toponymes du centre urbain et de son quartier maritime. Un cas similaire concerne le double toponyme constaté en 1828 d'Avola – ville – et de Fiume di Noto (plage, madrague)[54], tandis que

Noto, dont le centre urbain se trouve à distance de la côte, est également enregistrée avec les noms de Balata di Noto (1843)[55] et Calabernardo (1822)[56].

49 Le cas de la « triade » Mascali-Giarre-Riposto est particulièrement indicatif pour mesurer la relation entre dynamiques territoriales, configuration administrative et son enregistrement bureaucratique. Jusqu'à 1821, année pendant laquelle se consomme le processus d'autonomisation de Giarre, Mascali était le centre administratif de référence de l'ancienne et homonyme contée[57]. En 1841, Riposto, la partie maritime de la municipalité de Giarre, se rend elle-même autonome du centre administratif d'origine[58]. Les registres tiennent compte de ce processus, même si les anomalies ne manquent pas. Les sources de 1819 annotent à la fois Riposto et Mascali comme lieux de destination des navires[59]. Il en va de même en 1824[60], alors que Riposto ne fait plus parte du territoire administratif de Mascali. Dans les registres de 1828, nous trouvons aussi bien Mascali, que le toponyme « Giarre-Riposto »[61]. À partir de 1828, le nom Mascali disparaît des registres, tandis qu'on y trouve simultanément les trois indications de Giarre, Riposto et Giarre-Riposto. Cette concomitance se produit jusqu'en 1836 : à partir de 1842, l'année ou la documentation recommence à être disponible, et jusqu'en 1851, les rapports ne mentionnent plus que Riposto, reflétant ainsi correctement son autonomie de Giarre.

50 Au-delà de la correcte transposition des dispositions des géographies administratives dans les sources, cette confusion entre un centre urbain administratif à distance de la côte et sa ramification au niveau côtier traduit un phénomène typique de l'habitat sicilien-calabrais, à savoir le découplage des villes et des villages, entre une partie à l'intérieur et une autre maritime[62]. Cela est particulièrement évident dans le littoral sud de Messine, jusqu'à Taormina, et aussi au sud de Syracuse.

51 Il demeure difficile de déterminer si c'est l'intensification du commerce maritime à déclencher ces dynamiques, ou si c'est l'inverse qui se produit. Plus probablement, l'augmentation du commerce maritime n'est que l'un des différents aspects d'une croissance plus générale, qui concerne la démographie, l'économie et l'urbanisation. Pour ce qui concerne la dynamique démographique de la Sicile à l'époque moderne, Maurice Aymard soutient que ce n'est qu'à partir des années 1830 que la population urbaine s'accroît davantage que celle des campagnes. Jusqu'au recensement de 1831, par conséquent, les zones rurales – dans de nombreux cas non côtières – s'accroissent au même rythme que les zones urbaines. Dans la période suivante, c'est-à-dire quand la population dans les trois villes de Palerme, Messine et Catane explose par rapport à la moyenne régionale, il ne semble pas y avoir une distinction entre zones côtières et internes. Au contraire, le facteur discriminant se produit entre les régions rurales et certaines zones urbaines. La circonscription de Syracuse (+64 %), par exemple, se développe entre 1798 et 1861 en dessous de la moyenne régionale (+79 %), tandis que Palerme (+133,2 %), Messine (+175 %) et Catane (+124,4 %) sont bien au-delà de la moyenne régionale[63]. Les données mentionnées par Ligresti, qui divisent la population sicilienne par zones altimétriques de résidence (plaines, collines, montagnes) entre 1806 et 1861, montrent que le ratio reste constant pendant toute la période et confirment donc indirectement un équilibre substantiel de la croissance démographique entre la côte et l'intérieur[64]. En conclusion, ce qui caractérise la dynamique démographique de la Sicile du XIX^e siècle c'est le renforcement des principales villes insulaires par rapport au reste de la région. Cette expansion était due à des nombreuses raisons et à des fonctions différentes, selon les situations spécifiques.

À ce processus de concentration démographique des trois villes de Palerme, Messine et Catane, correspondaient en effet de nouvelles fonctions – commerces, services, consommation, extension du tissu urbain – qui exigeaient des formes de communications de plus en plus rapides et efficaces.

52 Depuis les années 1830, l'institution des vapeurs renforce, en les rendant plus régulières, les communications interurbaines entre les grands centres du royaume, reléguant au petit cabotage les connexions avec les escales les moins importantes. Tout en restant dans un cadre les différents types de trafics continuent à coexister sur toute la période analysée, la diffusion des vapeurs, rapportée par les sources à partir de 1842, change partiellement le caractère des échanges. Bien que pas encore intégrée à terre par un service de transport ferroviaire[65], l'arrivée des bateaux à vapeur réguliers sépare le mouvement de passagers du trafic commercial et accentue les flux de personnes et de services sur la route Naples-Palerme-Messine-Catane-Syracuse-Malte.

53 Néanmoins, le renforcement de la position de Catane dans le tissu urbain de la Sicile du XIX^e^ siècle n'implique pas un changement des hiérarchies portuaires au niveau régional. La centralité de Messine, mais aussi et surtout celle de Palerme, dans le système portuaire sicilien est incontestable : en 1838, par exemple, si les voyages vers des destinations étrangères sont 65 pour les ports de la province de Messine et 36 pour ceux de la province de Catane, on en dénombre 240 dans celle Palerme[66]. C'est toujours Palerme, avec Naples, le siège des initiatives entrepreneuriales à la base de la fondation des compagnies de navigation à vapeur. D'abord, en 1823, avec la *Società dei pacchetti a vapore delle Due Sicilie*, fondée grâce à des capitaux du prince de Butera, George Wilding, qui deviendra plus tard la *Delegazione Reale dei pacchetti a vapore* ; puis, à partir des années 1840, avec la *Società dei battelli a vapore siciliani* de Benjamin Ingham et Ignazio Florio[67]. La compagnie du prince de Butera possède le *Real Ferdinando*, commandé par le pilote napolitain Andrea Di Martino : les sources de la capitainerie de Catane enregistrent le vapeur en 1824, à l'arrivée de Messine et à destination de Syracuse, puis dans le sens contraire. À partir de 1842, on voit également à l'arrivée et au départ de Catane, les vapeurs appartenant à la *Delegazione Reale* [68] ainsi qu'à la société Ingham-Florio[69], conduits par des pilotes formés à l'Institut royal de la Marine de Palerme[70].

54 Toutefois, cela ne signifie pas pour autant que la fonction maritime soit presque absente à Catane. La statistique suivante illustre mieux le « retard maritime » de Catane par rapport aux situations de Palerme ou de Messine. Elle prend en compte le volume des exportations d'agrumes en 1850 [71] : si Palerme en exporte 279 675 caisses (dont 223 900 aux États-Unis d'Amérique), de Messine il en part 313 518 (dont 115 300 vers les États-Unis et 94 540 vers la Russie). Catane en exporte 73 170, dont la quasi-totalité (72 550) vers l'Autriche, qui ne reçoit que 1 276 caisses d'agrumes de Palerme et 25 250 de Messine[72]. Dans un contexte dans lequel il semble y avoir une séparation assez nette entre les routes tyrrhéniennes et de la Méditerranée occidentale et celles ioniennes et adriatiques, Catane semble se tailler une place dans le marché international en se tournant vers l'Empire d'Autriche. Grâce à des relations directes avec le port de Trieste, la marine locale se passe progressivement du rôle de médiateur du port de Messine. Si, par exemple, encore en 1824, des huit navires pour Trieste, seulement deux sont commandés par des capitaines de Catane – Alfio Napoli et Antonino Viscuso –, en 1834, sur 25 départs, la proportion de navires qui appartient à la ville de l'Etna s'élève à huit. Finalement, en 1843, l'insertion de la marine de Catane dans la gestion du commerce avec le port des Habsbourg, basée sur l'exportation de carbonate de soude, de graines

de lin, de réglisse et d'agrumes, se parachève. La moitié des 42 navires partant de Catane pour Trieste en 1843 sont commandés par des capitaines catanais, comme Salvatore Guarrera, Pasquale Viscuso, Tommaso Mirabella, Raimondo Napoli, Luigi Ajello et Andrea D'Urso[73]. Sur le chemin du retour, les mêmes bricks reviennent à Catane chargés de matières premières (bois en caisses, douves ou planches) et des manufactures (cristal).

Conclusions

55 Quelles conclusions peut-on tirer de toutes ces dynamiques ? Tout d'abord, bien évidemment, elles confirment le rôle prépondérant du cabotage jusqu'au XIX^e^ siècle, avant l'avènement des chemins de fer. Le cas analysé conforte l'importance acquise par ce système d'échanges dans les trafics commerciaux le long des côtes du sud de l'Italie et dans les communications interurbaines entre la Campanie et la Calabre d'un côté, et la Sicile orientale de l'autre. Des ramifications supplémentaires de ce corridor s'étendent vers les autres façades de la Sicile et jusqu'à Malte. Les sources examinées montrent également la capacité des différentes formes de cabotage à répondre aux besoins des diverses fonctions urbaines qui caractérisent ces escales inter-reliées. En substance, les échanges n'ont pas toujours un caractère purement maritimo-commercial, mais ils reflètent les fonctions – commerces interurbains, transport, mobilité des passagers – caractérisant les centres urbains en relation entre eux à travers des routes de la mer.

56 Les caractères des flux qui ont Catane comme point de départ, de destination ou de transit, sont reflétés dans d'autres analyses sur le cabotage méditerranéen entre le XVI^e^ et le XIX^e^ siècle. Certains auteurs ont relevé que le cabotage est le seul type de trafic en Méditerranée[74], en opposition à la navigation transocéanique. Cette forme de navigation « à une distance limitée des côtes »[75] prend des formes différentes qui peuvent aller de la circulation « en droiture », sans escales intermédiaires, à des routes « de proche en proche »[76], comme dans le modèle caravanier-itinérant de Cingari[77]. Au-delà des distinctions typologiques, le cadre tracé nous offre aussi une occasion pour réfléchir sur les aspects économico-territoriaux des flux maritimes. Gérard Le Bouëdec affirme que le cabotage est l'outil des interdépendances économiques entre différents niveaux d'échanges (local, régional, interrégional, intra-européen)[78]. Samuel Fettah parle de « trafics polysémiques et complémentaires » qui caractérisent Livourne entre le XVII^e^ et le XIX^e^ siècle, où les dimensions régionales et internationales s'intègrent dans une « polyfonctionnalité »[79] du port toscan qui résiste jusqu'en 1848, lorsque le caractère régional des échanges prévaut.

57 Dans notre cas, cette polysémie implique une coexistence, plutôt qu'une forme d'intégration, de quatre types de trafic, que nous résumons brièvement. À un premier niveau, on trouve ce que l'on a défini les trafics de cabotage à caractère fixe, sériel. Il s'agit, par exemple, des flux qui s'établissent entre le système d'habitat Brucoli-Augusta et Catane, sur la route de la pierre à chaux. Le modèle standard de ces voyages prévoit un simple transport de la cargaison et le retour des navires avec la cale vide au point de départ, en vue d'un nouveau et prochain approvisionnement. Un phénomène similaire se produit dans les routes vers Fiumedinisi, pour l'exportation de blé. Également, il arrive que les profits puissent être accrus par la présence de passagers occasionnels, comme dans le cas des liens avec Augusta. Ces échanges supposent un niveau

d'expertise maritime plutôt faible, et une prise de risque minime. Ils ont lieu dans des espaces maritimes bien délimités ou sur des courtes distances.

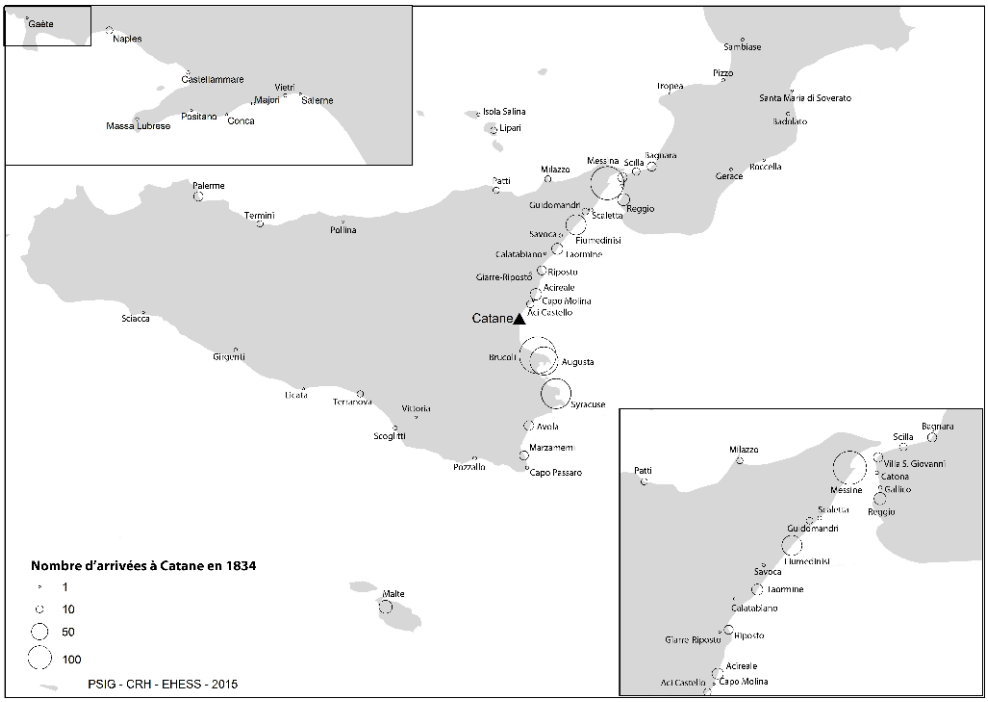
58 À un deuxième niveau, nous pouvons placer les trafics de cabotage à caractère « itinérant » et plus « maritimo-commercial ». Ce type de trafic peut être illustré par le cas de la felouque *Santa Maria della Lobra* commandée par Luigi Mollo, originaire probablement de la région de Naples[80]. Le 9 mai 1836, le navire est enregistré arrivant à Catane de Messine, avec une cargaison de papier, d'aliments salés et *altro*. Le 19 du même mois, la felouque part pour Syracuse avec une cargaison de faïence et *altro* : mais le lendemain elle est enregistrée à l'arrivée à Acireale avec une cargaison de papier et « autre chose ». En quittant l'escale d'Acireale le 20 mai, le bateau revient le 4 juin à Catane provenant de Noto, avec une cargaison de vin et « autre chose », pour repartir « définitivement » pour Castellammare di Stabia avec du coton et *altro*. Cet exemple montre clairement le caractère fragmenté des itinéraires de ces routes maritimes. En plus, l'imprévisibilité des transactions commerciales et les informations des sources examinées, souvent contradictoires et inexactes, notamment en ce qui concerne les descriptions des cargaisons, rendent la reconstruction des trajets plus difficile.

59 À un troisième niveau, il y a les routes des moyen-courriers et long-courriers qui connectent Catane aux réseaux du commerce international. Cette catégorie de flux affecte les échanges qui se sont mis en place plus récemment ou qui se sont renforcés, en tout cas, suite à l'inclusion du réseau méditerranéen des échanges dans le système économique de l'Europe industrialisée. Le développement de nouveaux produits d'exportation, tels que le soufre, les agrumes et la soude, qui s'intègrent à ceux plus traditionnels, tel que le blé, ainsi que l'ouverture de nouveaux marchés, dessinent de nouveaux circuits de commercialisation et de nouvelles occasions d'affaires en stimulant la naissance d'une marine locale capable d'établir des relations avec des destinations plus ou moins distantes, comme Trieste. Pourtant, la plupart du temps ces routes de moyenne-longue distance sont couvertes par des brigantins et des brick schooners de moyen-gros tonnage battant pavillon étranger.

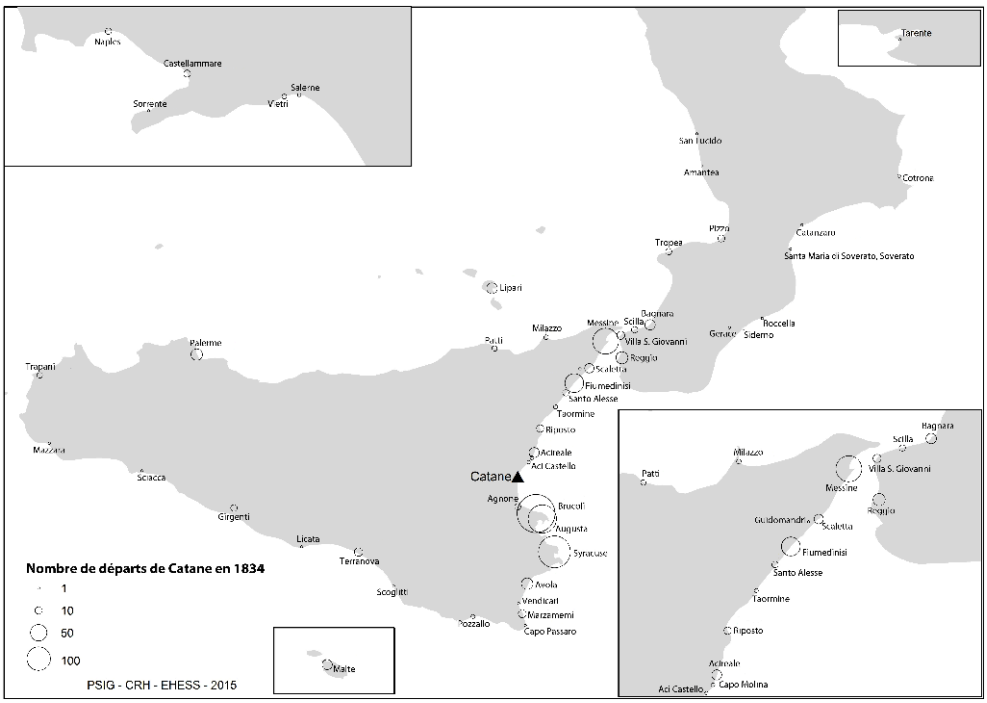
60 Enfin, à un quatrième niveau, se situent les routes fixes et régulières dans le temps de la navigation à vapeur, qui accentuent la tertiarisation des échanges et qui favorisent, d'une manière sélective, les relations interurbaines entre les ports et les villes siciliennes les plus importantes. Comme les listes de passagers des vapeurs en transit à Catane en témoignent, ces types de communication promeuvent les fonctions plus proprement urbaines des points en contact, en excluant de ces échanges le dédale d'escales, plages et quartiers maritimes qui a déjà été décrit en détail. Dans ces registres, également rédigés par la police maritime[81], on retrouve, en effet, des représentants des élites bourgeoises et de la noblesse, des diplomates locaux et européens, des artistes, des soldats, des artisans, des ouvriers, etc. : un signe clair d'une société, d'hommes et de femmes, en plein mouvement.

61 À partir du XIX^e^ siècle, ces relations à distance, de plus en plus complexes et compliquées par des facteurs multiples (commerces, voyages, tourisme, transferts, migrations plus ou moins permanents), sont donc facilitées par la croissance des communications maritimes, qui anticipent celles ferroviaires. Ces flux sont à l'origine de la création de la « région fonctionnelle »[82] de l'aire du détroit de Messine et de la Sicile de l'est, qui constitue à l'époque contemporaine l'un des principaux systèmes urbains dans le sud de l'Italie.

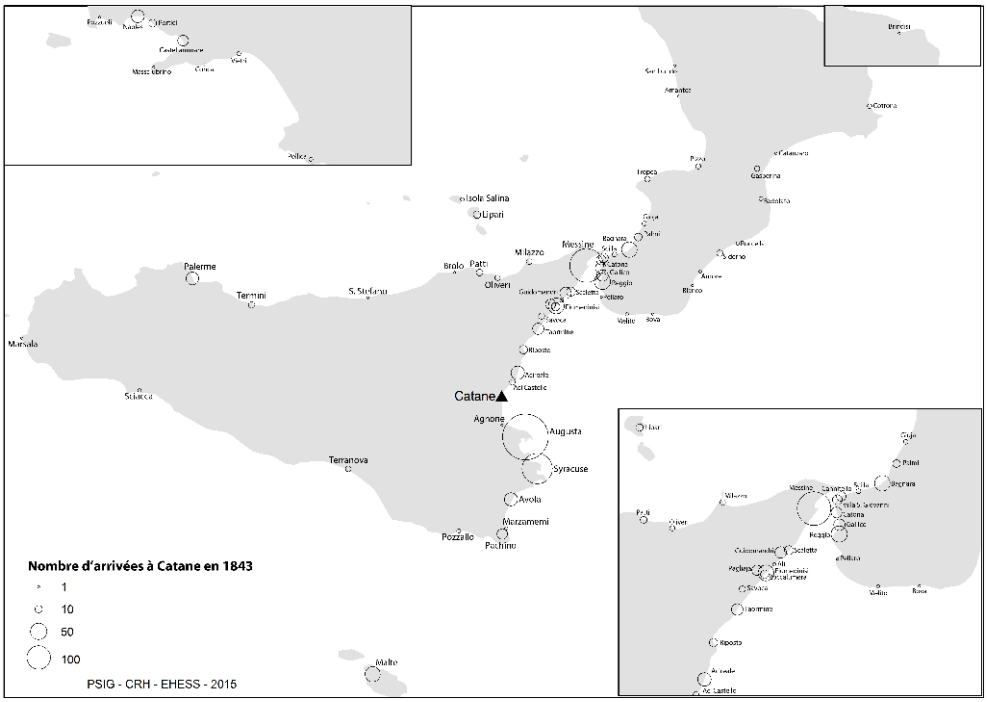
Carte 1.



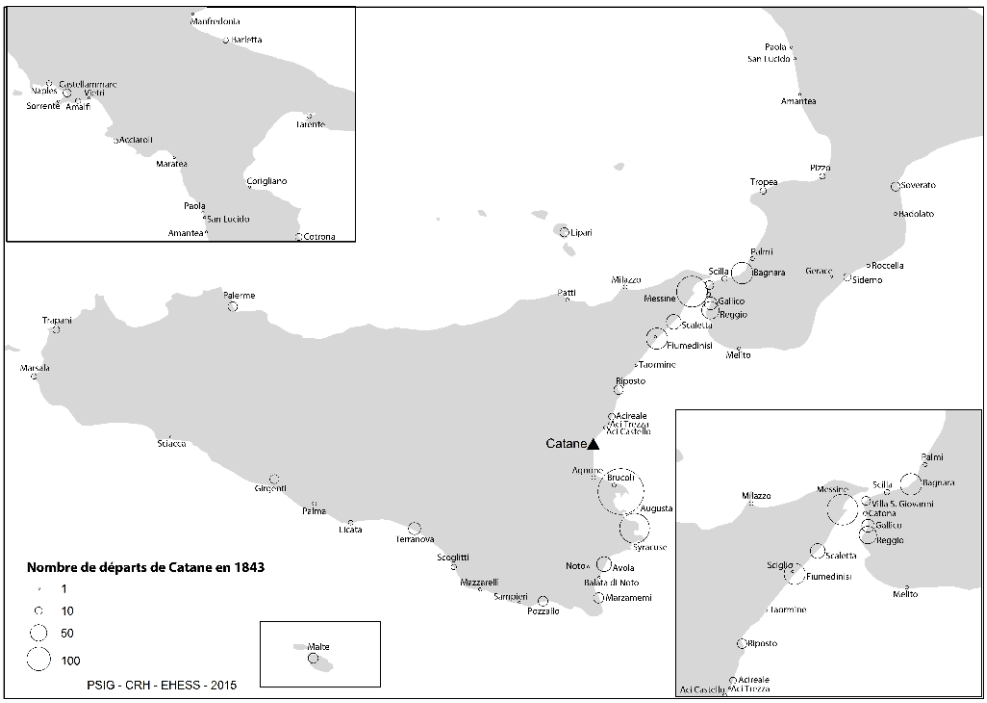
Carte 2.



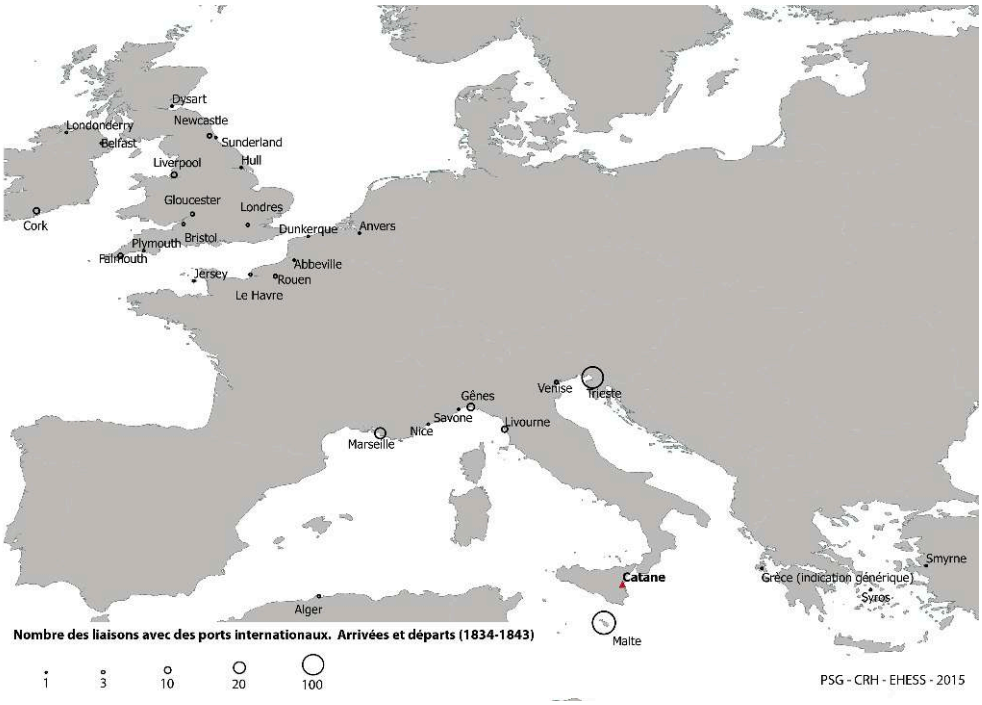
Carte 3.



Carte 4.



Carte 5.



NOTES

1. Mariano Gabriele, « I grandi porti italiani del secolo XIX », dans *Les grandes escales. Troisième partie. Période contemporaine et synthèses générales*, Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions, vol. XXXIV, Bruxelles, Éditions de la Librairie Encyclopédique, 1974, p. 67-68.

2. Antonio Petino, « Aspetti e tendenze della vita economica pre-unitaria tra il Sette e l'Ottocento », dans *id.* (dir.), *Catania contemporanea. Cento anni di vita economica*, Annali del Mezzogiorno, Catane, Istituto di Storia economica dell'Università, 1976, p. 276-277.

3. Maurice Aymard, « Una città alla ricerca del suo porto : il porto di Catania fra realtà e rappresentazione », dans Antonio Coco et Enrico Iachello (dir.), *Il porto di Catania. Storia e prospettive*, Syracuse, Lombardi editori, 2003, p. 19-23, et Maurice Aymard et Giuseppe Giarrizzo, « La storia di una città : i caratteri originari e la questione dell'identità », dans *id.* (dir.), *Catania. La città, la sua storia*, Catane, Domenico Sanfilippo Editore, 2007, p. 11-15.

4. Giovanni Cristina, « La via del mare : il porto e la città (1820-1860) », dans Enrico Iachello (dir.), *Catania. La Grande Catania. La nobiltà virtuosa, la borghesia operosa*, Catane, Domenico Sanfilippo Editore, 2010, p. 246-263.

5. *Su' lavori del molo di Catania nell'anno 1851. IV lettera di un catanese al signor N.N.*, Catane, Sciuto, 1851 ; Antonino Alessi, *Due parole sul facile ingresso del Molo di Catania*, Catane, Stamperia Musumeci Papale, 1852.

6. « La baie de Catane est peu fréquentée », « de temps en temps les navires viennent charger ici ». *Supplement to the commercial Report on Sicily*, National Archives, Kew, Londres, Foreign Office

70/143, f. n° 125. La description du consul Goodwin se poursuit ainsi : « *At Catania the anchorage out side* [*sic*] *of the Mole is extremely good, but exposed to the Easterly winds in Winter, which make it unsafe at that season. Vessels of about 100 Tons bring up in the road in 12 to 15 fathoms about ¾ of a mile from shore* » [À Catane l'ancrage en dehors du môle est très bon, mais exposé aux vents de l'est pendant l'hiver, ce qui le rend dangereux en cette saison. Les navires d'environ 100 tonnes restent en rade à une distance de 12 à 15 bras c'est-à-dire à environ trois quarts de mille du rivage].

7. « Le port de Catane est généralement plein de petites unités qui viennent chercher des céréales, macaroni, pommes de terre, olives, figues, soie, vin, amandes, fromage, huile, soude, manne, cantharides, ambre, neige et lave » ; « son commerce mérite un port meilleur » : John Purdy, *Sailing directions for the Strait of Gibraltar and the Mediterranean Sea*, Londres, R. H. Laurie, 1841, p. 142.

8. « Tous les bâtiments doivent faire extrêmement attention au vent, car les fonds sont en général rocailleux » ; « Le port intérieur [est] formé par une coulée ancienne de lave au sud, et par deux sortes de quais au nord ». John William Norie, *New piloting directions for the Mediterranean sea, the Adriatic, or Gulf of Venice, the Black Sea, Grecian Archipelago, and the Seas of Marmara and Azof*, Londres, J. W. Norie & co., 1831, p. 138.

9. Emílio Bròg ueira Dias et Jorge Fernandes Alves, « Ports, policies and interventions in ports in Portugal. 20th Century », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 80, 2010, p. 41, http://cdlm.revues.org/5162 (consulté le 20 février 2015).

10. L'exemple des « ports de campagne » analysés dans de nombreuses études est particulièrement pertinent à cet égard. Voir, entre autres, Biagio Salvemini, Annastella Carrino, « De l'instabilité du concept de port : le Sud de l'Italie face à Marseille (1710-1846) », dans Lionel Dumond, Stéphane Durand et Jérôme Thomas (dir.), *Trafics et circulation. Images et représentations (XVI^e^-XXI^e^ siècles)*, Montpellier, Presses Universitaires de la Méditerranée, 2007, p. 215-265 et Biagio Salvemini et Annastella Carrino, « Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846) », *Quaderni storici*, a. XLI, n° 1, avril 2006, p. 209-254.

11. Pour ces questions voir Nicolas Verdier et Marie-Vic Ozouf Marignier, « Circoscriptions et réseaux de voies : un angle mort de la géographie historique », *Études rurales*, n° 188, 2011/2, p. 114-142.

12. Enrico Iachello, « Borbone e stato in Sicilia : la riforma amministrativa del 1817 », dans *id.* (dir.), *I Borbone in Sicilia (1734-1860)*, Catane, Giuseppe Maimone Editore, 1998, p. 47.

13. Luigi Antonio Pagano, « L'industria armatoriale siciliana dal 1816 al 1880 », dans *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, série I, vol. XIII, fasc. III, Turin, ILTE, 1964, p. 10-11.

14. Les documents auxquels nous faisons référence sont conservés à l'Archivio di Stato di Catania (dorénavant ASC), *Fondo Intendenza Borbonica* (dorénavant FIB), *Categoria VII Agricoltura e commercio*, bb. n° 1015-1033. Ces dossiers contiennent les rapports de la police maritime sur les mouvements maritimes du port de Catane de 1819 à 1851. Les détails pour 1834 et 1843 sont disponibles à la page https://ehess.academia.edu/GiovanniCristina/Tables-database.

15. Nous nous référons, entre autres, aux mouvements insurrectionnels de 1820, de 1837 et de 1848, ou à l'épidémie de choléra de 1837.

16. D'autres études sur le cabotage dans le *Mezzogiorno* pré-unitaire mobilisent des séries statistiques de nature parfois agrégée et adoptent une approche fortement quantitative. Voir Alida Clemente, « La marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità. Flotta, tecniche e rotte tra navigazione di lungo corso e cabotaggio », *Storia economica*, n° 2, a. XIV, 2011, p. 207-246 et *id.*, « Le comunicazioni via mare », dans Paolo Malanima et Nicola Ostuni (dir.), *Il Mezzogiorno prima dell'Unità. Fonti, dati, storiografia*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2013, p. 97-128.

17. Voir, outre les ouvrages déjà cités de ces mêmes auteurs, Biagio Salvemini, Annastella Carrino, « Il territorio flessibile. Flussi mercantili e spazi meridionali nel Settecento e nel primo

Ottocento », dans Giuseppe Giarrizzo et Enrico Iachello (dir.), *Le mappe della storia. Proposte per una cartografia del Mezzogiorno e della Sicilia in età moderna*, Milan, Franco Angeli, 2002, p. 99-122.

18. « Une configuration "par îles" économico-géographiques » : Francesco Benigno, « Appunti sulla navigazione di cabotaggio in Sicilia », dans *id.*, *Ultra Pharum. Famiglie, commerci e territori nel Meridione moderno*, Corigliano Calabro, Meridiana Libri, 2001, p. 76.

19. Clé Lesger, *The Rise of the Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries, c.1550-1630*, Aldershot, Ashgate, 2006, p. 188-195.

20. Comme par exemple, la grande influence du port d'Anvers pour l'ensemble de la région et l'importance du *gateway* d'Amsterdam par rapport à d'autres plus petites escales néerlandaises.

21. Salvatore Vinciguerra, *L'isola costruita. Stato, economie, trasformazioni del territorio nella Sicilia borbonica*, Caltanissetta, Salvatore Sciascia Editore, 2002.

22. Sur les différences entre la Sicile de l'ouest (Palerme) et de l'est (Messine et Catane) au XIX^e^ siècle, voir Gaetano Cingari, « Gli ultimi Borboni », dans *Storia della Sicilia*, vol. VIII, Naples, Società Editrice Storia di Napoli e della Sicilia, 1979, p. 13.

23. Voir Carlo Gemmellaro, *Sul Genio di Catania. Lettera di un catanese al Sig. N.N. in occasione del proseguimento de' lavori nel molo in luglio MDCCCXLI*, Catane, Tip. F.lli Sciuto, 1841, p. 4.

24. C'est-à-dire les motivations à l'origine du voyage : commerce régulier d'un produit, cabotage itinérant, simple transport d'une cargaison, transport des passagers, communications interurbaines, et ainsi de suite.

25. Sur la complexité des relations entre ville et port, voir Peter Rietberger, « Porto e città o Città-porto ? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto tra porto e contesto urbano », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *I porti come impresa economica, Atti della « Diciannovesima Settimana di Studi » 2-6 maggio 1987, Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini Prato*, série II, n° 19, Florence, Le Monnier, 1988, p. 615-616. Sur l'évolution du rapport entre la fonction portuaire et le développement urbain à Palerme et Messine à l'époque moderne, voir Giorgio Simoncini, « Presentazione », dans *id.* (dir.), *Sopra i porti di mare. Volume III. Sicilia e Malta*, Florence, Casa Editrice Leo S. Olschki, 1997, p. 7.

26. Le sel importé à Catane venait presque exclusivement d'Augusta.

27. Les sources, dans la plupart des cas, n'indiquent que la dénomination générique de « fruits ».

28. Sur le commerce du vin à Riposto, voir Enrico Iachello, *Il vino e il mare...*, *op. cit.* et pour l'exportation du sel à Trapani, Francesco Benigno, « Il porto di Trapani agli inizi del XIX secolo », dans *id.*, *Ultra Pharum...*, *op. cit.*, p. 113-138.

29. Pour le cas d'Augusta voir Carmelo Greco, *Proprietari di saline e trafficanti di sale ad Augusta nella prima metà dell'Ottocento*, Maîtrise en Lettres e Philosophie sous la direction de Alfio Signorelli, Université de Catane, 1985-1986.

30. Une étude sociale du cabotage dépasse l'ambition de cet article. Les recherches sur le cabotage dans l'Italie du Sud entre XVIII^e^ et XIX^e^ siècles ont mobilisé d'autres types de sources, notamment notariales, qui permettent d'esquisser des profils individuels et des stratégies matrimoniales et patrimoniales. Voir entre autres Enrico Iachello, *Il vino e il mare. "Trafficanti" siciliani tra '700 e '800 nella Contea di Mascali*, Catane, Giuseppe Maimone Editore, 1991 ; Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento : "feluche" e "venturieri" nel Mediterraneo*, Reggio de Calabre, Casa del libro, 1979 ; Francesco Benigno, *Il porto di Trapani nel Settecento. Rotte, traffici, esportazioni (1674-1800)*, Trapani, Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura della provincia di Trapani, 1982. Ces sources ont permis de reconstruire les mécanismes financiers, la répartition des quotes-parts dans la participation aux entreprises maritimes, voire, dans certains cas, la planification des itinéraires des expéditions maritimes, les détails du navire ou la valeur et la nature de la cargaison transportée. L'étude de gens de mer pourrait s'enrichir en exploitant d'autres sources encore, comme les registres paroissiaux, les cadastres urbains ou celles provenant des archives diocésaines, utiles pour appréhender l'organisation communautaire : sur

les quartiers des pêcheurs à Naples, Alida Clemente, « Il mare e la città. Comunità pescherecce e trasformazione urbana nella Napoli contemporanea », *Società e storia*, n° 97, a. XXV, 2002, p. 541-580. Sur les confréries de Catane, voir Gaetano Zito, « Chiesa di Catania "Signora del Mare" e marinai devoti », dans Enrico Iachello et Antonio Coco (dir.), *Il porto di Catania...*, *op. cit.*, p. 45-67.

31. Le 30 juin, le 16 juillet, le 1er août et le 7 décembre. Mais il est possible qu'en raison de la nature lacunaire des données pour cette année d'autres voyages de la même nature aient eu lieu.

32. Pour les typologies de navires dans l'Italie du sud au XIXe siècle, voir Carlo De Negri, *Vele italiane del XIX secolo*, Milan, Mursia, 1974.

33. La pierre à chaux était utilisée pour produire, en broyant les roches et en mélangeant la poudre obtenue avec de l'argile et de l'oxyde de manganèse, la chaux maigre, utilisée dans les constructions hydrauliques.

34. Très probablement il s'agissait de la pierre *giuggiulena*, un type de grès originaire des carrières de la zone de Syracuse.

35. Biagio Salvemini, « Far negozio senza informazioni. "Marinai" pugliesi nell'Adriatico settecentesco », *Quaderni storici*, a. XLII, n° 124, 2007, p. 155-204.

36. Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento...*, *op. cit.*

37. Gilbert Buti, « Le "chemin de la mer" ou le petit cabotage en Provence (XVIIe-XVIIIe siècles) », *Provence Historique*, fasc. 201, 2000, p. 297-320 ; *id.*, « La "marine de Sète" au XVIIIe siècle : entre trafic de proximité et grand cabotage européen », dans Lionel Dumond, Stéphane Durand et Jérôme Thomas (dir.), *Les ports dans l'Europe méditerranéenne...*, *op. cit.*, p. 187-215.

38. Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique française, XVIe-XIXe siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 30.

39. Gérard Le Bouëdec, *ibid.*, note 47, cite l'article de José Manuel Vázquez Lijó, « Libertad versus monopolio. Los servicios de pasaje en el litoral gallego en el siglo XVIII », *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 11, 2006, p. 70-92.

40. C'est-à-dire autre que celui du royaume des Deux-Siciles.

41. L'histoire du port franc de Messine connaît des vicissitudes variées. Aboli par la couronne espagnole après la révolte de 1674, le port franc a été entièrement rétabli en 1784, à la suite du terrible tremblement de terre de l'année précédente. En 1826, une loi limite toutefois cette forme de régime fiscal privilégié à une petite zone clôturée près du port, alors que jusqu'à cette époque la franchise était étendue à l'ensemble du tissu urbain compris dans l'enceinte. Toute forme d'exonération fiscale liée aux activités maritimes a finalement été abolie en 1865, dans le cadre du nouvel État unitaire. *Al Governo e al Parlamento. Sul progetto di legge per l'abolizione delle città-franche. Reclamo della Camera di Commercio ed Arti di Messina*, Messine, Tip. Ribera, 1865, p. 10-13.

42. Rosario Battaglia, *L'ultimo splendore : Messina tra rilancio e decadenza (1815-1920)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2003, p. 32-35. Sur le port de Messine, voir aussi les plus récents Luigi Chiara, *Messina nell'Ottocento. Famiglie, patrimoni, attività*, Messine, EDAS, 2002 ; Salvatore Bottari, « The port of Messina, 1591-1783 », dans Michela D'Angelo, Gelina Harlaftis et Carmel Vassallo (dir.), *Making waves in the Mediterranean. Sulle onde del Mediterraneo. Proceedings of the 2nd MMHN Conference, Messina and Taormina 4-7 May 2006*, Messine, Istituto di Studi Storici Gaetano Salvemini, 2010, p. 623-651.

43. Sur le XVIIIe siècle voir Stefano Condorelli, « Rotte, patroni e mercanti. Note sugli scambi marittimi di Catania alla fine del Settecento », *Archivio storico per la Sicilia orientale*, a. CV, 2009 (mais 2012), p. 126-161.

44. Giovanni Cristina, « Il Principe e il porto. Conflitti politici e strategie portuali nella Catania di Ignazio Paternò Castello di Biscari (1767-1790) », *Archivio storico per la Sicilia orientale*, a. CV, 2009 (mais 2012), p. 40-125.

45. En 1843, par exemple, la somme de toutes les destinations relatives au trafic d'exportation du blé dépasse la totalité des départs vers Augusta.

46. Augusto Graziani (dir.), « Il commercio estero nel Regno delle Due Sicilie dal 1832 al 1858 », dans *Archivio economico dell'Unificazione italiana*, serie I, vol. X, fasc. I, Rome, 1960, p. 2-3.

47. En ce qui concerne l'importance du culte de Notre-Dame de Porto Salvo dans la marine calabraise, voir Vito Teti, *Il senso dei luoghi. Memoria e storia dei paesi abbandonati*, Rome, Donzelli, 2006, p. 26-27.

48. Par exemple, les Paladino sont l'une des plus importantes dynasties de marchands de Scilla déjà au XVIII[e] siècle : Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento...*, *op. cit.*, p. 40.

49. À ce propos, Benigno parle de « *caratterizzazioni zonali* », c'est-à-dire de spécialisations productives caractérisant des aires spécifiques : Francesco Benigno, « Appunti sulla navigazione di cabotaggio in Sicilia », dans *id.*, *Ultrapharum...*, *op. cit.*, p. 82.

50. ASC, *Fondo notarile*, *3° versamento, 9245-9335*, notaire G. Pulvirenti de Riposto. En 1860, une once sicilienne équivaut à 12,74611 lires italiennes.

51. ASC, FIB, b. n° 1024. Il faut remarquer que le territoire du village d'Aci S. Antonio n'est pas sur la côte.

52. *Ibid*. Le même anomalie caractérise le village d'Aci S. Filippo.

53. *Ibid*.

54. *Ibid*.

55. ASC, FIB, b. n° 1032. Dans la même année (1843), les registres annotent comme lieu de destination Noto et Balata di Noto.

56. *Id.*, b. n° 1018.

57. Enrico Iachello, *Il vino e il mare...*, *op. cit.*, p. 96-97.

58. Enrico Iachello, Alfio Signorelli, « La Contea di Mascali tra '700 e '800 », dans Angelo Massafra (dir.), *Il Mezzogiorno preunitario : economia, società e istituzioni*, Bari, Dedalo, 1988, p. 912.

59. ASC, FIB, b. n° 1015. Il faut remarquer que l'escale de la contée est Riposto, tandis que Mascali, centre de l'intérieur, ne possède pas de points de débarquement significatifs.

60. *Ibid.*, b. n° 1021-1022.

61. *Ibid.*, b. n° 1024.

62. Voir Maurice Aymard, « Le città di nuova fondazione in Sicilia », dans Cesare De Seta (dir.), *Insediamenti e Territorio*, dans *Storia d'Italia, Annali, VIII*, Turin, Einaudi, 1985, p. 407-414.

63. *Id.*, « In Sicilia : sviluppo demografico e sue differenziazioni geografiche, 1500-1800 », *Quaderni storici*, vol. 6, fasc. 2, 1971, p. 434-436.

64. Domenico Ligresti, *Dinamiche demografiche nella Sicilia moderna : 1505-1806*, Milan, Franco Angeli, 2002, p. 206.

65. En Sicile, les premiers chemins de fer ont été construits à partir de 1863.

66. Luigi Antonio Pagano, « L'industria armatoriale siciliana... », *op. cit.*, p. 38-39.

67. *Id.*, p. 41-58. Pour plus de détails, voir Maria Sirago, « Lo sviluppo della navigazione a vapore in età borbonica (1815-1861), Collana Società Italiana di Storia militare, 2014, http://www.societaitalianastoriamilitare.org/COLLANA%20SISM/2014%20SIRAGO%20La%20navigazione%20a%20vapore%20a%20Napoli%201815-1860.pdf (consulté le 20 février 2015).

68. Comme le *Francesco I*, le *Mongibello*, le *Duca di Calabria*, l'*Ercolano* ou le *Maria Cristina*.

69. C'est le cas du vapeur *Palermo*, commandé par Stefano Trefiletti.

70. C'est le cas, entre autres, des capitaines Andrea Di Bartolo, Stefano Trefiletti, Luigi Consiglio, Luigi Pirandello, Francesco Miceli, Marco Davì, Pietro Cusimano. Alfonso Sansone, *Storia del R. Instituto nautico Gioeni-Trabia (1789-1892)*, Palerme, Tip. Filippo Barravecchia e figlio, 1892.

71. Rosario Battaglia, *Sicilia e Gran Bretagna. Le relazioni commerciali dalla Restaurazione all'Unità*, Milan, Giuffrè, 1983, p. 155.

72. Il ne faut pas oublier qu'une partie des exportations de Catane passait par Messine avant d'atteindre leurs destinations finales.

73. ASC, FIB, bb. n° 1031-1033 ; *Portata de' bastimenti arrivati nel Porto-Franco di Trieste nell'anno 1843*, Trieste, Tip. Dom. Giov. Pagani, 1843.

74. Gilbert Buti, « Expédier à la côte et aller à la cueillette : le cabotage en Méditerranée aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 67-108.

75. Jean-Pierre Poussou, « Histoire du cabotage européen aux XVI^e^-XIX^e^ siècles. Présentation », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 5.

76. Gilbert Buti, « Expédier à la côte »..., *art. cit.*, p. 76.

77. On se réfère au modèle décrit par Gaetano Cingari, *Scilla nel Settecento...*, *op. cit.*

78. Gérard Le Bouëdec, « Le cabotage sur la façade atlantique française... », art. cit., p. 9-38.

79. Samuel Fettah, « Les territoires du port de Livourne à l'époque du port franc », dans Lionel Dumond, Stéphane Durand et Jérôme Thomas (dir.), *Les ports dans l'Europe méditerranéenne...*, *op. cit.*, p. 55-64.

80. ASC, FIB, b. n° 1030. Ce dossier contient également les données de la police maritime d'Arcireale, ce qui a permis de compléter l'itinéraire de ce navire.

81. Les registres des passagers des navires à vapeur en transit par le port de Catane sont également conservés dans ASC, FIB, bb. n° 1031-1033.

82. La définition, de Lucio Gambi, est rappelée par Pasquale Coppola, « Scale della diversità, itinerari dell'unità », dans *id.* (dir.), *Geografia politica delle regioni italiane*, Turin, Einaudi, 1997, p. 8.

ABSTRACTS

This article describes the dynamics of maritime traffic along the Eastern coast of Sicily during the first half of the nineteenth century. It pays particular attention to the interaction between trade flows and urban and productive systems in this area. The study is based on the records of the maritime police of Catania during the period 1819-1851. By assuming the port of Catania as an observation point in order to analyse the different types of transit coastal shipping and trades, we suggest a typology of the urban, territorial and productive hierarchies of a variable area whose sub-regional influence reached more widely. Among other matters, this paper addresses the entrepreneurial abilities of the owner of the local merchant fleet and the first impact of modernization on traditional forms of mobility.

Cet article décrit les dynamiques du trafic maritime sur la côte orientale de la Sicile au cours de la première moitié du XIX^e^ siècle. Une attention particulière a été prêtée aux interactions entre les flux commerciaux et les systèmes urbains et productifs du territoire considéré. La base documentaire de la recherche est constituée par les registres de la police maritime de Catane pour la période 1819-1851. En prenant le port de Catane comme point d'observation pour analyser les différents types de cabotage en transit, nous essayerons de reconstruire les hiérarchies urbaines, territoriales et productives d'une zone à géométrie variable, dont la portée s'étend du niveau sous-régional à des aires plus vastes. Les compétences entrepreneuriales des propriétaires des flottes locales et les premiers effets des processus de modernisation sur les formes traditionnelles de mobilité sont également analysés.

INDEX

Mots-clés: cabotage, Sicile et Italie du Sud, hiérarchies portuaires, xixe siècle, hinterlands, territoire
Keywords: coastal trade, Sicily, Southern Italy, port hierarchies, nineteenth century, hinterlands, territory

AUTHOR

GIOVANNI CRISTINA

Giovanni Cristina est actuellement Marie Curie Fellow au Centre de Recherches Historiques – EHESS/CNRS (UMR 8558). Son projet de recherches s'intitule « Catania and Valencia's way to modernity: A multidisciplinary comparison between two port cities within Mediterranean Europe (1850-1915) ». Après avoir soutenu sa thèse en histoire de la culture, de la société et du territoire à l'époque moderne à l'université de Catane en 2010, il a été, jusqu'à décembre 2013, chercheur postdoctoral en histoire contemporaine dans la même institution. Ses intérêts de recherche portent notamment sur l'histoire urbaine et du territoire entre les XIX^e^ et XX^e^ siècles, en particulier en Italie du sud et en Espagne. Auteur de plusieurs publications sur le sujet, il est membre du comité de rédaction de la revue *Il Mestiere di storico* et du comité d'audit de l'Association italienne d'histoire urbaine (AISU).
giovanni.cristina@ehess.fr