

Cahiers de la Méditerranée

n° 103 - décembre 2021

Écrire la Méditerranée.
Perspectives historiographiques

Sous la direction de Jérémy Guedj, Pierre-Yves Beaurepaire
et Jean-Paul Pellegrinetti

Cahiers de la Méditerranée

Revue scientifique fondée en 1970, publiée par le Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine (Université Côte d'Azur).

Directeurs

Jean-Paul PELLEGRINETTI et Barbara MEAZZI

Anciens directeurs

André NOUSCHI (†), Robert ESCALLIER, Pierre-Yves BEAUREPAIRE, Silvia MARZAGALLI

Rédacteur en chef

Jérémy GUEJ

Secrétariat de rédaction

Adeline BEAUREPAIRE-HERNANDEZ, Julien CONTES, Magali GUARESÌ, Matthieu MAGNE, Marieke POLFLIET, Alain ROMÉY

Secrétaire d'édition

Clàire GAUGAIN

Comité de rédaction

Bernard ANDRES (UQAM, Canada), Maurice AYMARD (Maison des Sciences de l'Homme, Paris), Eric BAILLY, Hervé BARELLI (Nice, Direction de la Culture), Arnaud BARTOLOMEI, Pierre-Yves BEAUREPAIRE, Anne BROGINI, Jean-Pierre DARNIS, Anne-Laure DUPONT (Sorbonne Université), Hassen EL ANNABI (CERES, Tunis), Robert ESCALLIER, Jacques FREMEAUX (Sorbonne Université), Jean-Yves FRÉTIGNÉ (Université de Rouen-Normandie), Katsumi FUKASAWA (Université de Tôkyô), Bernard HEYBERGER (EHESS), Maria GHAZALI, Héloïse HERMANT, Xavier HUETZ-DE-LEMPS, Stéphanie LANFRANCHI (ENS Lyon), Cathy MARGAILLAN, Luis P. MARTIN, Joseph MARTINETTI, Silvia MARZAGALLI, Véronique MERIEUX, Jean-Marie MIOSSÈC (Université Paul-Valéry, Montpellier 3), Daniel NORDMAN (CNRS, Paris), Jean-Pierre PANTALACCI, Romain RAINERO (Université de Milan), Didier REY (Université de Corse), Giuseppe RICUPERATI (Université de Turin), Maurizio RIDOLFI (Université de la Tuscia, Viterbe), Alain RUGGIERO (†), Biagio SALVEMINI (Université de Bari), Jean-Charles SCAGNETTI, Ralph SCHOR, Francesca I. SENSINI, Isabel VIOLANTE

Comité de lecture – Comité scientifique

Olivier BOUQUET (Université Paris VII Diderot), Marco CINI (Université de Pise), David DO PAÇO (Sciences Po), Maria FUSARO (University of Exeter), Anthony JONES (Harvard et Northeastern University), Wolfgang KAISER (Université de Paris I Panthéon Sorbonne et EHESS), Marc LAZAR (Institut d'Études Politiques de Paris), Luca LO BASSO (Université de Gênes), Frédéric ROUSSEAU (Université de Montpellier III), Marie-Carmen SMYRNELIS (Institut Catholique de Paris et EHESS)

Les opinions exprimées dans les articles n'engagent que leurs auteurs

Les Cahiers de la Méditerranée en ligne : <http://journals.openedition.org/cdlm/>

Contactez la rédaction

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Rédaction des Cahiers de la Méditerranée

Université Côte d'Azur

98, boulevard Edouard-Herriot B.P. 3209 F-06204 Nice cedex 3

Tél. : +33 (0)4 93 37 54 50

CahiersMediterranee@unice.fr

Soumettre une proposition d'article

Les propositions d'articles doivent être adressées directement à la rédaction de la revue sous forme numérique (format RTF), accompagnées d'une présentation biobibliographique de l'auteur, d'un résumé et d'une liste de mots clés. Tout auteur accepte la mise en ligne de son article dès lors qu'il est publié par la revue.

Revue soutenue par l'Institut des Sciences Humaines et Sociales du CNRS

ISSN : 0395-9317 / ISSN-E : 1773-0201

Dossier :

Jérémy Gu
enjeux

Veronique
Mises en lu

Silvia Marza
tionnement

Antonio Tra
méditerran

Anne Brogi

Pierre-Yves

Marie-Carn
de recher

Arnaud Bar
échec?

Jean-Paul Pe
Jalons histor

Olivier For
débats histc

Nicolas Bad
d'un espace

Benoît Pou
demi-siècle

Jérémy Gu
réponse par

Ter

Mathieu Gr
Méditerrané

Barbara Me
à Fiume

Joseph Mart
tion d'un ol
l'aboutissem

Un tournant historiographique : les ports francs entre l'espace méditerranéen, l'Atlantique et l'approche globale

Antonio TRAMPUS

Le 20 octobre 2020, à l'approche de l'entrée en vigueur du Brexit, le Chancelier de l'Échiquier publiait un communiqué pour exposer les détails du projet britannique visant à créer de nouveaux ports francs dans tout le Royaume-Uni pour attirer les investissements, et de ce fait de nouveaux emplois au profit des communautés après la période de transition. Ce communiqué faisait suite à la *Freeports Consultation* lancée le 10 février de la même année, pour recueillir les avis des parties prenantes concernées, et à la publication des résultats et des documents correspondants sur le site Internet du gouvernement¹. Il ne nous est pas donné de connaître l'avenir du commerce post-Brexit au sein et en dehors de l'Union européenne et du Royaume-Uni, ni les implications sur le processus de mondialisation, sur les politiques atlantiques, méditerranéennes ou asiatiques. Ce qui est certain, c'est que le « *freeports revival* », comme l'a défini le Chancelier du cabinet fantôme John McDonnell dans le débat public, a mis l'accent sur le phénomène des ports francs comme une histoire au long cours, comme une réponse efficace et fascinante aux problèmes typiques des sociétés commerciales à l'échelle nationale et mondiale, avec la même insistance que celle démontrée lorsque Napoléon avait lancé ce même débat dans son Conseil des ministres en avril 1813².

Qu'est-ce qu'un port franc ?

À chaque fois que le thème des ports francs resurgit dans l'histoire, une question revient-elle de manière parfaitement symétrique : « qu'est-ce qu'un port franc ? », « *What is a free port?* », demandait *The Guardian* le 6 juillet 2019 ; « Convient-il de convertir la plupart de nos entrepôts réels en ports francs ? », s'interrogeait le ministre de l'Intérieur Jean-Pierre Bachasson, comte de Montalivet en 1813. Cette question récurrente revêt une double fonction sur le plan historiographique : d'une part, elle témoigne d'une constante difficulté et recherche dans la définition

1. <https://www.gov.uk/government/consultations/freeports-consultation>.

2. Cf. *Vote dictée en Conseil des ministres 12 avril 1813*, dans *Correspondance de Napoléon I^{er}*, vol. 28, Paris, Imprimerie Impériale, 1869, p. 103-105.

du phénomène en question ; de l'autre, elle revêt une faveur rhétorique, comme nous le rappelle le titre du *Guardian*, car les réponses à chaque fois proposées assument, dans le temps et dans l'espace, une fonction catéchétique. C'est précisément autour de cette question que l'historiographie a avancé au cours du XIX^e siècle et tente aujourd'hui d'envisager de nouvelles perspectives de recherche.

L'histoire des ports francs est encore fortement fragmentée et conditionnée par une approche économique qui la lie à la genèse du capitalisme et aux premières formes de capitalisme marchand dans l'espace méditerranéen et atlantique. Il s'agit d'un phénomène curieux, car les ports francs se sont diffusés depuis la fin de la Renaissance, lorsque la concurrence avec les ports de l'Atlantique et la crise céréalière concomitante provoquée par la dégradation des conditions climatiques du « petit âge glaciaire » incitèrent les habitants du Bassin méditerranéen à trouver de nouvelles solutions pour attirer les marchands étrangers et leurs marchandises³. Au cours de l'époque moderne, le port franc a progressivement évolué en enclave territoriale administrée par des politiques économiques locales, en un lieu de suspension de la souveraineté de l'État, puis comme un lieu où les commerçants pouvaient faire des affaires avec une moindre ingérence de la part des pouvoirs publics. Partant de l'Italie et de la Méditerranée, le phénomène du port franc s'est ensuite étendu au reste de l'Europe et à l'espace atlantique, atteignant les Caraïbes dès la fin du XVII^e siècle, puis le reste du monde à partir du XIX^e siècle.

Jusqu'aux années 1940, l'historiographie sur les ports francs s'inscrivait principalement comme une historiographie des identités citoyennes au sein des expériences de formation des États nationaux européens et de revendication de la liberté économique comme espace d'autonomie. Ce n'est pas un hasard si la plupart des recherches du XIX^e siècle sur la nature du port franc se concentrent sur le cas de Marseille, dans le contexte où la ville « corrige au contact de Paris ce que son esprit municipal pourrait avoir de trop exclusif »⁴. Cette dynamique, typique du XIX^e siècle, de l'analyse du port franc comme étude du rapport entre périphérie et centre ou entre identité municipale et logiques étatiques se retrouve dans d'autres pays européens, comme dans le cas des rapports entre Venise et le

3. La réinterprétation des ports francs comme l'une des réponses à la crise climatique de l'époque moderne est une hypothèse examinée par le projet en cours, *L'emporio delle parole*, mené par Giulia Delogu au *PoLab. Laboratorio di ricerca sulle città porto* de l'Université Ca' Foscari Venise, qui analyse ensuite le rôle des ports francs comme centres de création de l'information (<https://www.unive.it/pag/41356/>). Une bibliographie sur les ports francs peut être consultée sur le site https://www.helsinki.fi/sites/default/files/atoms/files/bibliography_of_the_history_of_free_ports_14.05.2017.pdf.

4. Alexandre Clapier, *Marseille, son passé, son présent et son avenir*, Paris, Guillaumin, 1863, p. 83 ; Jean-Charles Roux, « Le port de Marseille et la liberté commerciale », *Bulletin de la Société de Géographie de Marseille*, vol. 16, 1892, p. 5-30 ; Fernand Amiot, *Un port franc à Marseille. Étude historique, théorique et pratique*, Aix, Ely et Niel, 1898 ; Pierre Bertas, *Marseille port franc*, Marseille, Moullot, 1898 ; Fernand Amiot, *Un port franc à Marseille : les enseignements de l'histoire et les desiderata actuels*, Marseille, Barlatier, 1899 ; José Elias De Molins, *Puertos Francos. Puertos de Marsella, Genova y Barcelona*, Barcelone, Imprenta Barcelonesa, 1901 ; Joseph Fournier, *Cahiers de doléances de la Sénéchaussée de Marseille pour les États Généraux de 1789*, Marseille, Imprimerie Nouvelle, 1903.

Royaume d'Italie ou entre Trieste et l'Empire austro-hongrois⁵, et trace une ligne d'interprétation qui prélude, au début du xx^e siècle, à la reconstruction des identités urbaines et nationales face à la reconfiguration des dynamiques étatiques⁶.

Cette perspective s'est sensiblement modifiée depuis la moitié du xx^e siècle où, en réaction aussi à la perspective nationale, voire nationaliste par laquelle l'histoire institutionnelle et économique des ports francs était interprétée, un autre type d'interprétation s'est imposé, plutôt fondé sur l'exaltation des aspects socio-économiques et à un niveau qui entendait situer les phénomènes locaux et régionaux dans une interprétation plus générale, qui était celle de l'apparition des formes de (proto)capitalisme. Cette approche a trouvé sa plus grande expression dans la manière dont des chercheurs, tels Fernand Braudel⁷ et Alberto Caracciolo⁸, ont abordé le thème des ports francs et ont replacé ce sujet dans un cadre fortement argumenté et épistémologiquement fort, centré sur l'idée que le port franc était un phénomène typiquement méditerranéen et à ce titre lié à un modèle commercial concurrent ou en tout cas interlocutoire par rapport à la logique du libre-échange qui s'établit seulement à partir du xviii^e siècle.

Cette approche a eu plusieurs conséquences : tout d'abord, celle de la création d'une échelle régionale différente mais persistante pour évaluer l'histoire des ports francs. Ces derniers apparaissent comme une invention méditerranéenne, aboutissement d'une expérience déconnectée des expériences atlantiques presque contemporaines et en tout cas précoces ; une invention qui se projette au niveau mondial à partir d'un phénomène régional comme une victoire de l'économie du libre-échange dans une perspective téléologiquement positive. Autre conséquence de cette approche : l'accent mis sur les lectures et les interprétations du phénomène du port franc d'un point de vue économique et social, plutôt qu'institutionnel et culturel. Les études de Charles Carrière, Louis Dermigny, Gaston Rambert et Mireille Zarb sur Marseille⁹, d'Alfio Brusa et Claudio Costantini

5. Giovanni Paulovich, *Del porto franco di Venezia e dei porti franchi austriaci in generale*, Venise, Tipografia 1863, et Marco Rascovich, *Dei porti franchi dell'Austria e segnatamente di quello di Trieste*, Trieste, Eredi Herrmanstorfer, 1863 ; sur le débat à Venise et Trieste, consulter Antonio Trampus, « Porti franchi e scuole di commercio : il "sistema" asburgico di Trieste e Venezia nella politica adriatica e mediterranea del XIX secolo », *Mediterranea. Ricerche storiche*, vol. 43, 2018, p. 301-314.
6. Michel Battur, *Question des entrepôts et ports francs*, Paris, Librairie Encyclopédique, 1845 ; Carlo Calisse, *Storia di Civitavecchia*, Florence, Barbera, 1898 ; Henry Le Marié, *Les ports francs*, Caen, Barnéoud, 1904 ; Paul Masson, *Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*, Paris, Hachette, 1904 ; Georges Musset, *Les ports francs, étude historique*, Paris, Ernest Leroux, 1904 ; Bruno Minoletti, *I Porti Franchi*, Turin, Einaudi, 1939.
7. Fernand Braudel et Ruggiero Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, Armand Colin, 1951 ; consulter également J. H. Hexter, « Fernand Braudel and the Monde Braudellien... », *The Journal of Modern History*, vol. 44, n° 4, 1972, p. 480-539.
8. Alberto Caracciolo, « Il dibattito sui porti franchi nel Settecento : genesi della franchigia di Ancona », *Rivista storica italiana*, vol. 75, n° 3, 1963, p. 538-558 ; *id.*, *Le port franc d'Ancone : croissance et impasse d'un milieu marchand au xviii^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1965.
9. Charles Carrière, *Négociants marseillais au xviii^e siècle*, 2 vol., Marseille, Institut Historique de Provence, 1973 ; Mireille Zarb, *Les privilèges de la ville de Marseille du x^e siècle à la Révolution* Paris, Picard, 1962.

sur Gênes¹⁰ reflètent différemment ce parcours qui, peut-être de manière non casuelle, se concentre sur les ports francs entre la mer des Baléares et la mer de Ligurie¹¹.

Cette orientation semble cohérente avec l'histoire du mot. Le terme de port franc provient en fait du contexte génois de la fin du xvi^e siècle pour désigner simplement un port avec franchises, donc un phénomène typiquement économique, même si très vite les édits, les lois et la littérature commencent à diffuser une acception politique, sociale et différente, à savoir celle d'un port où l'on peut jouir d'une liberté sans contraintes, comme cela se fait à travers les lois de Livourne depuis 1676¹². Si le terme reste inchangé au fil des siècles, son sens s'élargit et reflète la mutation des contextes géographiques et historiques. L'historiographie des ports francs, fondamentalement axée sur les aspects économiques, a laissé dans l'ombre l'étude d'autres changements qui n'ont émergé des recherches qu'à la fin du xx^e siècle.

Ports francs « liquides »

C'est précisément la mutabilité des ports francs, de leurs définitions et caractéristiques, qui ouvre la voie pour élargir le champ d'investigation. Le mot reste le même, mais qu'est-ce qui a changé dans les ports francs entre l'époque moderne et l'époque contemporaine? Comment leur rapport avec le territoire et l'espace géographique a-t-il évolué? Au début, les ports francs desservait principalement leur arrière-pays, fondant une relation faite de connexions mais aussi de spécialités : un domaine en lutte permanente pour se protéger de la rivalité des autres ports, animé par la concurrence d'innombrables marchands-entrepreneurs, mais aussi pour se prémunir de la concurrence interne et des États d'appartenance. Les ports francs naissent et se développent principalement dans des contextes géographiques qui, bien qu'appartenant à la logique de l'État territorial, apparaissent isolés, protégés par les éléments ou les configurations naturels, telles que des régions côtières bordées de chaînes montagneuses, ou par des barrières naturellement formées par les fleuves ou les marécages, ou encore par la mer dans le cas des îles. La relation entre la liberté du port franc et la souveraineté de l'État est une dialectique qui est donc perceptible aussi d'un

10. Alfio Brusa, *Il porto franco della repubblica genovese. Basi storiche e geografiche*, Gênes, Arti Grafiche Peirano, 1948; *id.*, *Dal porto franco della repubblica genovese al deposito franco dei giorni nostri*, Milan, Luigi Alfieri, 1953; Claudio Costantini, *L'istituzione del porto franco genovese delle merci*, *Miscellanea di Storia Ligure*, vol. IV, Gênes, Ferrari, Occella e C., 1963.
11. Jean-Michel Bessi, « Les étrangers et le port franc aux xvii^e et xviii^e siècles », *Nice Historique*, n° 17, 1972, p. 17-32; Louis Dermigny, « À propos du port franc de Marseille : armement languedocien et trafic du Levant et de Barbarie (1681-1795). 2^e partie », *Provence Historique*, n° 23, vol. 6, 1956, p. 53-81; *id.*, *Escales, échelles et ports francs*, *Les grandes escales*, vol. 3, Bruxelles, Éditions de la librairie encyclopédique, 1974, p. 213-644; Jean-Michel Bessi, *Le port franc de Nice, Villefranche et Saint-Hospice aux xvii^e et xviii^e siècles*, Thèse, Université de Nice, 1972.
12. Giulia Delogu, « Informazione e comunicazione in età moderna : immaginare, definire, comunicare il porto franco », *Rivista storica italiana*, vol. 131, n° 2, 2019, p. 468-491.

ère non
mer de

de port
ner sim-
omique,
une ac-
eut jouir
livourne
git et re-
phie des
issé dans
u'à la fin

et carac-

Le mot
l'époque
territoire
servaient
ions mais
iger de la
archands-
ne et des
ipalement
e de l'État
igurations
ieuses, ou
es, ou en-
rt franc et
aussi d'un

Arti Grafiche
giorni nostri
e delle merci,

torique, n° 17,
languedocien
, vol. 6, 1956,
ditions de la
s, Villefranche

finire, comu-

point de vue physique, optique et expérientiel à travers des signes typiques de l'histoire matérielle.

Un autre aspect de la mutabilité du port franc et de sa capacité d'adaptation à des contextes changeants est lié à la transformation des échanges commerciaux et des cultures au cours des siècles, ce qui passe par une approche de la continuité du port franc en tant que concept et institution, et de la discontinuité des systèmes des échanges commerciaux. C'est alors que de nouvelles questions surgissent : comment ce phénomène s'intègre-t-il dans l'économie de la première modernité? Comment la Méditerranée a-t-elle réussi, avec ses caractéristiques historiquement spécifiques et contingentes, à produire un phénomène gagnant à l'échelle globale? Quelle est la relation entre le système de port franc des débuts de l'époque moderne et le développement du commerce mondial ainsi que de la concurrence commerciale qui anime la « jalousie du commerce » – pour reprendre la célèbre expression de Hume¹³ – au XVIII^e siècle? Ici, les problèmes d'échelle se multiplient, car dans la seconde modernité, l'histoire des ports francs doit tenir compte non seulement d'une histoire particulièrement stratifiée de la Méditerranée, mais aussi d'une histoire plus vaste qui devient « systémique », où les cas particuliers et les détails deviennent des éléments nécessaires d'un système de relations complexe et interdépendant¹⁴. À partir du XVIII^e siècle, les ports francs deviennent centraux tant pour les systèmes commerciaux où ils sont implantés que dans l'intermédiation des échanges commerciaux entre localités lointaines, et dans la connexion d'un État d'accueil aux circuits d'échanges commerciaux internationaux ou au service d'un réseau de ports plus régionaux. En d'autres termes, ils sont au centre de réseaux et de nœuds qui traversent un monde qui s'étend et s'interconnecte de plus en plus rapidement.

L'attention aux réseaux s'est progressivement imposée dans les années 1970 à partir, une fois de plus, d'une série d'études de cas qui permettaient de se concentrer d'abord sur l'Orient, sur le « Levant » si important dans le contexte du XVII^e siècle et du début du XVIII^e siècle. Ainsi, les cas de Marseille et de Trieste ont offert un matériel significatif, déjà à travers certaines publications de Gino Luzzatto¹⁵, Louis Dermigny¹⁶ et Peter Gasser¹⁷, Minna Rozen¹⁸.

13. Cf. Istvan Hont, *Jealousy of Trade. International Competition and the Nation-State in Historical Perspective*, Cambridge, Harvard University Press, 2005; Guillaume Calafat, *Une mer jalouse. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVII^e siècle)*, Paris, Seuil, 2019.
14. Francesca Trampus, *Free Ports of the World*, Trieste, EUT, 1999; Sergio Finardi et Elena Moroni, *Stati d'eccezione. Zone e porti franchi nell'economia-mondo*, Milan, FrancoAngeli, 2001; Lotta Moberg, *The political economy of special economic zones concentrating economic development*, Londres, Routledge, 2017.
15. Gino Luzzatto, « Il portofranco di Trieste e la politica mercantile austriaca nel '700 », *Annali triestini*, Trieste, Università di Trieste, 1953, p. 1-15.
16. Louis Dermigny, « À propos du port franc de Marseille... », art. cit., p. 53-81.
17. Peter Gasser, « Österreichs Levantehandel über Triest 1740-1790 », *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, n° 7, 1954, p. 120-130; *id.*, « Trieste und Marseille Merkantilm maritime Beziehungen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts », *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, n° 25, 1972, p. 270-276.
18. Minna Rozen, « Les marchands juifs livournaïens à Tunis et le commerce avec Marseille à la fin du XVII^e siècle », *Publications of the Diaspora Research Institute*, vol. 49, 1985, p. 87-129; Giuseppe

L'idée que les ports francs ont dans l'histoire une identité « liminale » et « liquide »¹⁹, c'est-à-dire qu'au sein d'un ensemble conceptuel ils présentent une mutabilité de contenus qui ne perdent jamais de vue leur fonction de nœuds au sein de réseaux de plus en plus complexes (centre/périphérie, villes/États, États/Méditerranée, Méditerranéen/espace mondial)²⁰ représente l'un des fils rouges qui permettent de comprendre l'histoire de l'institution du port franc partant d'un phénomène méditerranéen à un phénomène mondial. Cela permet aussi de se concentrer sur des espaces spécifiques où la diffusion de ce phénomène a été vécue, comme justement la Méditerranée. Cette interprétation permet encore d'aborder un autre problème ouvert : reconstruire l'histoire des ports francs sur le long terme qui ne s'épuise pas dans des expériences individuelles ou des études de cas, mais élargit la gamme temporelle jusqu'à l'ère contemporaine et la reconfiguration que subissent les ports francs dans le cadre plus vaste des espaces et des zones franches ou de libre-échange qui caractérisent notre époque.

Entre la seconde moitié du XVIII^e siècle et la première moitié du XIX^e siècle, les ports francs, vus comme entités particulières pertinentes d'un point de vue fiscal, culturel, politique et économique, avec toutefois des fonctions et des caractéristiques différentes par rapport à leurs contextes respectifs, se développent en partant de l'espace méditerranéen et européen vers l'espace asiatique et atlantique, devenant un phénomène d'envergure globale. Les perspectives soulevées dans les années 1970 et 1980 par la *World History*, bien que plus tard accusée d'eurocentrisme, puis par la *Global History*, ont permis non seulement de relier entre eux les continents africain, européen et américain dans un même contexte d'analyse²¹, mais ont étendu le champ des recherches sur les ports francs à l'espace atlantique, initialement plus que négligé, hormis la contribution lointaine de Gerald S. Graham²². Les études de Philippe Hrodej et Nadine Hunt²³ ont étudié l'expé-

Ricuperati, « Alessandro Riccardi e le richieste del ceto civile all'Austria nel 1707 », *Rivista Storica Italiana*, vol. 81, 1969, p. 745-777.

19. La définition, qui intègre clairement la sociologie de Zygmunt Bauman, a été introduite par Giulia Delogu, « Informazione e comunicazione in età moderna... », art. cit., p. 469.

20. Robert J. McCalla, « The Geographical Spread of Free Zones Associated with Ports », *Geoforum*, vol. 21, n° 1, 1990, p. 121-134.

21. Bruce Mazlish, « Comparing Global History to World History », *The Journal of Interdisciplinary History*, vol. 28, n° 3, 1998, p. 385-395 ; Sebastian Conrad, *What is Global History?*, Princeton, Princeton University Press, 2016 ; David Armitage, « World History as Oceanic History : Beyond Braudel », *The Historical Review/La Revue Historique*, n° 15, 2018, p. 343-363.

22. Gerald S. Graham, « The Origin of Free Ports in British North America », *Canadian Historical Review*, vol. 3, n° 22, 1941, p. 25-34.

23. Philippe Hrodej, « Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations », *Revue d'histoire maritime*, n° 17, 2013, p. 79-97 ; Nadine Hunt, « Contraband, Free Ports and British Merchants in the Caribbean World, 1739-1772 », *Diacronie, Studi di Storia Contemporanea*, n° 13, 2013, p. 1-11 ; le rôle des ports francs dans les Caraïbes apparaît également chez Win Klooster, *Illicit Riches. Dutch Trade in the Caribbean 1648-1795*, Leiden, KILT Press, 1993 ; Greg O'Malley's, *Final Passages. The Intercolonial Slave Trade of British America 1619-1807*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2014 ; Ernesto Bassi, *An Aqueous Territory. Sailor Geographies and New Granada's Transimperial Greater Caribbean World*, Durham N.C., Duke University Press, 2017 ; Pernille Røge, *Economistes and the Reinvention of Empire : France in the Americas and Africa c. 1750-1802*, Cambridge, Cambridge University Press, 2019.

rience des ports francs dans la zone des Caraïbes, attirant également l'attention sur le rôle joué par d'autres pays européens comme la Suède de Gustave III avec le port franc de Marstrand²⁴ dans le développement du commerce atlantique et dans les politiques caribéennes.

Les ports francs comme expériences d'innovation spatiale

À l'époque moderne, les ports francs ont souvent été fondés dans le but de promouvoir des objectifs politiques spécifiques, même si entre le dessein politique et sa réalisation effective de grandes distances finirent souvent par s'imposer, dans le temps et dans l'espace. Le cas de Trieste est exemplaire, tant par le dessein préfiguré en 1719 et sa réalisation concrète juste après 1748, que par l'éloignement qui séparait Vienne des côtes de la mer Adriatique. Souvent, lors de la réalisation des ports francs surgissaient des pressions et des pratiques socio-culturelles locales qui érigeaient des obstacles imprévus ou des accélérations dans un dessein plus général. En d'autres occasions, la définition de l'identité sociale, politique et juridique du port franc donnait lieu à des situations dramatiques et difficilement résorbables que les institutions ne pouvaient prévoir.

Les ports francs nous apparaissent également comme des lieux d'expérimentation sociale et d'innovation spatiale dans les relations en constante évolution entre la société, le contexte urbain et les zones portuaires. Dès le XVII^e siècle et plus clairement encore au XVIII^e siècle, la modernisation et le développement économique d'un pays s'appuient sur la comparaison transnationale des expériences intellectuelles et scientifiques, sur l'élimination des obstacles à la mobilité, sur la disponibilité à l'accueil. Les ports francs représentent l'un des lieux les plus idoine pour comprendre ces changements. Longtemps considérés comme un simple lieu de transit, ils deviennent de plus en plus un terrain de recherche intéressant pour étudier l'interconnexion entre les réseaux commerciaux, mais aussi le partage d'informations technico-scientifiques et industrielles. L'introduction de nouvelles techniques maritimes, parallèlement à l'évolution des grandes villes portuaires, intensifie l'importance des voies de communication par mer, des circuits côtiers aux circuits transocéaniques. Le port franc, en tant que création artificielle, d'un point de vue politique, économique et infrastructurel, est un moteur pour l'amélioration des connaissances scientifiques, de l'ingénierie hydraulique, de la cartographie, de la topographie, de l'hydrologie. Les États qui les promeuvent doivent construire ou rénover des ports, à des fins défensives, commerciales ou logistiques, et inventer, dès les premiers siècles de l'époque moderne, de nouveaux outils de gestion du territoire et d'organisation des gouvernements européens.

24. Rikard Drakenlördh, « The Diplomatic Problem of the Freeport Marstrand, 1776-1777 », *Relation held at the congress Historikermötet in Stockholm*, Stockholm, 2015; Ale Pålsson, *Our Side of the Water : Political Culture in the Swedish colony of St Barthélemy 1800-1825*, Stockholm, Centrum för Maritima Studies (CEMAS), Stockholms universitet, Humanistiska fakulteten, Historiska institutionen, 2016.

En présentant les résultats d'une recherche sur la région tyrrhénienne entre le XVIII^e et le XIX^e siècle, il y a quelques années Biagio Salvemini rapprochait explicitement innovation spatiale et innovation sociale pour expliquer un phénomène typique de l'époque moderne tel que « le resserrement du lien entre terre et mer, l'interpénétration entre le trafic maritime et les économies et les formes sociales de l'hinterland, la génération des *hinterlands* »²⁵. Dans le cas des ports francs, les espaces urbains apparaissent dans l'histoire comme des lieux où s'expérimentent dans le temps des formes inédites de citoyenneté et de rencontre-confrontation entre des cultures naturellement orientées vers la mobilité. L'enjeu porte sur la levée des obstacles au développement des échanges et à la circulation des personnes, des marchandises et des savoirs, aussi bien matériels que techniques, et enfin au développement des institutions politiques. Aux recherches effectuées il y a un certain temps déjà sur les ports francs de Nice et de Marseille²⁶, se sont ajoutées celles sur Livourne²⁷ et Trieste²⁸ mais aussi sur d'autres types de ports francs comme les escales fluviales de l'espace germanique²⁹.

Toutes ces recherches valorisent la fonction de l'espace urbain dans les ports francs comme lieux de confrontation des besoins des classes marchandes émergentes et des réflexions de la part des intellectuels, des impulsions de l'autorité politique et des nouveaux acteurs qui se proposent comme sujets institutionnels. L'attention aux formes de mobilité sociale et de circulation des savoirs à travers et

25. Biagio Salvemini, « Innovazione spaziale, innovazione sociale : traffici, mercanti e poteri nel Tirreno del secondo Settecento », dans *id.* (éd.), *Lo spazio tirrenico nella « Grande trasformazione »*, *Merci, uomini, istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Bari, Edipuglia, 2009, p. V-IX ; Marco Moroni, « Reti commerciali e spazi costieri : il caso di Ancona tra XVII e XVIII secolo », dans Daniele Andreozzi, Loredana Panariti et Claudio Zaccaria (éd.), *Acque, terre e spazi dei mercanti*, Trieste, Editreg, 2009, p. 85-112.
26. Jean-Michel Bessi, « Les étrangers et le port franc... », art. cit., p. 17-32 ; Junko Thérèse Takeda, « French absolutism, marseillais civic humanism, and the languages of public good », *The Historical Journal*, vol. 49, n° 3, 2006, p. 707-734 ; Jean-Baptiste Xambo, « Citoyenneté et commerce. L'affaire Villareal ou la fabrique controversée du mercantilisme marseillais (1669-1682) », *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, vol. 127-1, 2015.
27. Paolo Castignoli et Lucia Frattarelli Fischer, *Bandi per il popolamento di Livorno. 1590-1603*, Livourne, Cooperativa Risorgimento, 1988 ; Maria Christina Anna Elisabeth Engels, *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs. The Flemish community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Hilversum, Verloren, 1997 ; Francesca Trivellato, *The Familiarity of strangers. The Sephardic diaspora, Livorno, and cross-cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven, Yale University press, 2009 ; Adriano Prosperi (éd.), *Livorno, 1606-1806 : luogo di incontro tra popoli e culture*, Turin, Allemandi, 2009 ; Guillaume Calafat, « Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715) », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 84, juin 2012, p. 102-122.
28. Aleksej Kalc, *Aspetti del popolamento e della politica dell'immigrazione nel porto franco di Trieste (secolo XVIII)*, Udine, Forum, 2003 ; Daniele Andreozzi, « Qual generazione di fiera si pensi di introdurre. Spazi dei commerci e pratiche dei mercanti a Trieste e nel Litorale austriaco nei primi decenni del Settecento », dans Daniele Andreozzi, Loredana Panariti et Claudio Zaccaria (éd.), *Acque, terre e spazi dei mercanti*, op. cit., p. 113-140 ; *id.*, *Intrecci di vite. Pratiche, mercantilismi e razionalità economiche nella Trieste del Settecento*, Palerme, New Digital Press, 2021.
29. Nils Bennemann, « Port, city and hinterland : on the effects of the Mainz Convention (1831) on the Rhine free ports », dans Jean-François Eck, Pierre Tilly et Béatrice Touchelay (dir.), *Espaces portuaires. L'Europe du Nord à l'interface des économies et des cultures, XIX^e-XX^e siècle*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2016, p. 21-30.

au sein de
radigmati
périment:
leurs cara
des forme
seulement
aussi les p
de comm
culturels
en consta

Ports fr

Les phér
pour l'hi
miques c
port fran
tuaires ?
représent
d'une ré
francs n'
ports fra
nouveau
nal le rec
l'histoire
L'histoin
de ralent

Mais
moyens
sentent,
d'un ha
d'un po
titutioni
entre la
des strat
velles dy
nouvelle
cours de
séparati
culturel
d'innov

Par
ils nous

au sein des ports francs provient du fait que ces formes deviennent l'élément paradigmatique du développement du commerce mondial mais aussi un lieu d'expérimentation, dans la mesure où elles remettent en cause l'ordre ancien grâce à leurs caractéristiques politiques, juridiques, administratives et religieuses à travers des formes de tolérance des cultes. Les ports francs permettent ainsi de revoir non seulement les mécanismes économiques, commerciaux et démographiques mais aussi les processus de la construction de la citoyenneté, de l'évolution des formes de communication et d'information, du transfert des connaissances et des savoirs culturels dans le contexte, typique de l'époque moderne, d'une sphère publique en constante expansion.

Ports francs contre villes portuaires et vice-versa

Les phénomènes décrits jusqu'ici soulèvent toutefois un problème important pour l'historiographie des ports francs. Quelle est la différence entre les dynamiques d'une ville portuaire et celles d'un port franc? Dans quelle mesure le port franc présente-t-il des traits distinctifs et uniques par rapport aux villes portuaires? Enfin, dans quelle mesure l'histoire d'un port franc est-elle véritablement représentative d'un territoire, avec ses dynamiques commerciales ou spatiales, et d'une région? La question se complique si l'on considère que l'histoire des ports francs n'est généralement jamais linéaire : les villes portuaires deviennent des ports francs puis retournent au statut de simples villes portuaires, redevenant de nouveau des ports francs lorsque le contexte économique, politique et international le requiert. Le cadre des ports francs ne cesse de s'étendre et de se réduire dans l'histoire d'une ville, sans nécessairement concerner tout le périmètre urbain. L'histoire d'un port franc est généralement intermittente, faite d'accélération et de ralentissements, de moments de gloire et de phases de déclin.

Mais cette complexité interprétative devient méthodologique. Il existe des moyens de la résoudre. Les ports francs sont toujours des villes-ports qui présentent, d'après l'historiographie, la caractéristique fondamentale de disposer d'un haut niveau d'interpénétration entre l'espace portuaire et l'espace urbain d'un point de vue non seulement fiscal, mais surtout social, urbanistique, institutionnel et culturel. Cette interpénétration permet une intégration effective entre la ville et le port et entre les acteurs respectifs, capables de mettre en place des stratégies spécifiques de transfert et de production de connaissances, de nouvelles dynamiques dans la gestion de la communication et de l'information, de nouvelles expériences de citoyenneté et de gouvernement de l'espace urbain. Au cours de l'époque moderne et contemporaine, sont apparues certaines formes de séparation entre la ville et le port, d'un point de vue urbain, social, économique, culturel et communicationnel, qui ont rendu plus complexes ces expériences d'innovation et de transfert de connaissances, mais qui doivent être interprétées comme des pathologies de l'histoire.

Par rapport aux villes portuaires, les ports francs ont quelque chose de plus : ils nous apparaissent comme des lieux qui se transforment en laboratoires de

changements politiques, sociaux et culturels, pas seulement économiques et fiscaux, dans le sens d'« accélérateurs » de l'histoire, à travers lesquels il est possible de mieux comprendre cet ensemble de processus de négociation et de transfert de connaissances, à la base d'une interprétation renouvelée du concept de modernité en termes d'innovation et de communication, à la fois institutionnelle et sociale. De leur création (xvi^e siècle) à leur déclin (seconde moitié du xix^e siècle), les ports francs ont offert un modèle de ville portuaire soumis, pour des périodes plus ou moins courtes mais jamais par hasard, à de fortes accélérations économiques, sociales et institutionnelles, servant à affronter et à résoudre une crise politique ou économique.

En ce sens, les ports francs, individuellement et sous forme agrégée de « système », constituent des études de cas utiles pour comprendre non seulement les enjeux locaux, mais aussi les grands problèmes de l'époque moderne qu'ils interprètent et parfois même anticipent³⁰. Nous pouvons considérer l'histoire des ports francs, en parallèle avec l'histoire plus générale des villes portuaires, comme un outil utile pour mettre en évidence l'existence et le parcours des modernités multiples telles que définies par l'historiographie internationale pour tenter d'expliquer la voie tortueuse de la mondialisation³¹.

Dans cette perspective, il est donc également possible de prendre en considération les nombreuses situations de l'histoire moderne et contemporaine dans lesquelles ces processus sont restés inachevés, ou ont pris des formes que l'historiographie économique a considérées comme non achevées dans le modèle des ports francs. La « formation » de ces mêmes phénomènes peut être observée tant à travers les ports francs européens à proprement parler (Gênes, Naples, Venise, Civitavecchia, Marseille, Fiume, Trieste, Messine, Ancône, Nice-Villefranche, Dunkerque, Bayonne, Lorient, Ostende, Altona, Hambourg, Marstrand), qu'à travers les entrepôts par lesquels Napoléon entendait unir l'espace méditerranéen et atlantique sous l'égide française³², et enfin, au niveau mondial, dans des villes-ports qui, bien que n'ayant pas reçu de lettres patentes de port franc, semblent pourtant présenter les mêmes caractéristiques institutionnelles et les mêmes dynamiques commerciales et sociales³³.

Le véritable tournant de ces processus est le xviii^e siècle, où ces transformations deviennent plus évidentes et riches d'effets. Comme le constatait déjà Peter

30. Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour et Biagio Salvemini (dir.), « Moralités marchandes dans l'Europe méditerranéenne au xviii^e siècle. Institutions, appartenances, pratiques », *Rives méditerranéennes*, n° 34, 2014; Corey Tazzara, *The Free Porto of Livorno and the Transformation of Mediterranean World, 1574-1792*, Oxford, Oxford University Press, 2017.

31. Sebastian Conrad, « What is Global History? », art. cit.; Sanjay Subrahmanyam, *Exploring in Connected History. From the Tagus to the Ganges*, Oxford, Oxford University Press, 2005.

32. Katerina Galani, *British Shipping in the Mediterranean during the Napoleonic Wars. The Untold Story of a Successful Adaptation*, Leyde-Boston, Brill, 2017; Giulia Delogu, « Il pensiero di Gioia, la politica di Napoleone : i porti franchi nel primo Ottocento », *Studi storici*, vol. 61, n° 4, 2020, p. 989-1007.

33. Bruno Marnot, « Le rejet des ports francs et la peur de la fraude en France (au tournant du xx^e siècle) », dans Gérard Béaur, Hubert Bonin et Claire Lemerrier (dir.), *Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Genève, Droz, 2007, p. 165-181.

Riet
les p
sur l
urba
avec
par
sou
les s
dim
com
nièr
pro
prat
vati
soci
plic

Pot

Il e
ann
seul
sur
l'hi
ticu
hist
Ley
sus
d'e

34.

35.

36.

Rietbergen il y a plus de trente ans³⁴, les mutations affectant les villes portuaires et les ports francs en particulier ne peuvent se comprendre qu'en axant la recherche sur la fonction portuaire en relation plus étroite avec l'analyse des communautés urbaines, remédiant à l'approche classique qui tend à reléguer le secteur portuaire, avec sa fonction sociale et économique, à une position secondaire et subordonnée par rapport à l'espace urbain. Dans l'historiographie des ports francs, la ville a souvent été soustraite de son contexte maritime, et il n'a pas été possible de saisir les situations politiques, institutionnelles et sociales typiques qui caractérisent la dimension du port franc. Ces situations restructurent également les modes de communication et d'échange d'informations dans l'histoire, reconfigurent la manière même de construire l'information et par conséquent influencent à la fois les processus de décision et les sensibilités culturelles³⁵. Les modalités de partage de ces pratiques déterminent les outils capables de véhiculer aussi bien des formes d'innovation dans la production et le transfert des connaissances que dans la coexistence sociale, la formation de la citoyenneté, et la réalisation de modèles politiques applicables à la fois pour interpréter le passé et se projeter dans le présent et l'avenir.

Pour une nouvelle histoire des ports francs

Il est donc évident que, d'après les apports de l'historiographie de ces dernières années, les ports francs dans l'histoire sont intéressants et donc pertinents non seulement pour les franchises douanières, le volume de leurs échanges ou les mesures tarifaires dont ils bénéficient – et donc uniquement du point de vue de l'histoire économique –, mais aussi parce que les expériences urbaines y sont particulièrement complexes, lieux où l'histoire s'accélère et où une série de processus historiques d'innovation sont mis en œuvre et testés pour être reproduits ailleurs. Leur point commun semble être le fait qu'il s'agit dans tous les cas de lieux de suspension de souveraineté, proches des conditions de ce que l'on appelle l'« état d'exception »³⁶. Dans les ports francs, l'exercice de la souveraineté politique,

34. Peter Rietbergen, « Porto e Città o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano », dans Simonetta Cavaciocchi (éd.), *I porti come impresa economica*, Florence, Le Monnier, 1998, p. 615-624.

35. Par exemple, sur les ports francs comme lieux de circulation et de l'information : Samuel Fettah, « Les consuls de France et la contrebande dans le port franc de Livourne à l'époque du Risorgimento », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, vol. 48, n° 2, 2001, p. 148-161 ; Guillaume Calafat, « La contagion des rumeurs. Information consulaire, santé et rivalité commerciale des ports francs (Livourne, Marseille et Gênes, 1670-1690) », dans Silvia Marzagalli (dir.), *Les consuls en Méditerranée, agents d'information (xvi^e-xx^e siècle)*, Paris, Classiques Garnier, 2015, p. 99-115. Une première réflexion sur la question de la communication et de l'information dans les ports francs, qui tient davantage compte des impacts institutionnels, se retrouve dans : Giulia Delogu, « Ricodificare l'informazione tra Cadice, l'America Spagnola e Trieste all'indomani del trattato di Aranjuez (1752) », *Società e storia*, n° 169, 2020, p. 433-456 ; *id.*, « Notizie vere, notizie false : la questione sanitaria nell'Adriatico austriaco e nella Carniola del XVIII secolo tra commercio, politica e "polizia medica" », *Acta Histriae*, vol. 28, n° 2, 2020, p. 311-326.

36. Sur ce sujet, consulter le volume de Enza Pelleriti (éd.), *Per una ricognizione degli « stati d'eccezione », emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa : le esperienze nazionali (secc.*

économique, sociale et culturelle se négocie en permanence entre plusieurs sujets, aboutissant à des situations de spécialité qui se présentent historiquement comme les étapes d'un processus de développement qui s'éloigne du contexte et modifie les schémas existants. Dans cette perspective, les ports francs peuvent devenir les « points nodaux » d'une étude renouvelée des circulations qui ne tend pas simplement à tracer des réseaux et des cartes, mais qui mesure concrètement la manière dont l'intensification des échanges (de biens, d'idées, de personnes) de l'époque moderne a produit, par exemple, un renouvellement des formes et des contenus de l'information. Aussi, des enjeux plus spécifiques, comme celui de l'information sanitaire, de son usage en termes de compétitivité (avec l'élaboration de fausses nouvelles) ou de collaboration (avec le développement des premières mesures partagées de lutte contre les maladies épidémiques) semblent pouvoir être réinterprétés précisément à partir des politiques adoptées dans les ports francs³⁷. La représentation et l'image même des ports francs, tant dans les arts figuratifs que dans la littérature, leurs déclinaisons positives (comme lieux de liberté, de réussite, de renaissance, d'expérimentation de nouvelles modes et de nouveaux produits) et négatives (comme espaces d'abus, de corruption morale et de luxe matériel excessif) peuvent offrir d'autres éléments de réflexion pour la compréhension des horizons culturels de l'époque moderne qui dépassent les sources intellectuelles traditionnelles et réfléchissent aussi sur la culture naissante de type « populaire » et « consumériste ».

Certainement, ce type d'interprétation ne présente pas seulement de nombreux avantages, mais aussi un certain nombre d'aspects problématiques. Elle peut aider à comprendre comment les ports francs, à partir de leur contexte d'apparition spécifique – celui de la Méditerranée – ont réussi à créer une culture en mesure de rivaliser avec d'autres réalités géographiques et à devenir un élément crucial du libre-échange qui s'est développé à l'époque moderne. Cela peut aider aussi à comprendre comment le type de libre-échange apparu en Méditerranée au début de l'époque moderne, s'est confronté au développement du commerce mondial et à la concurrence commerciale dans le nouveau système interétatique du XVIII^e siècle. Le risque est bien évidemment celui d'une lecture téléologique, par ailleurs déjà préfigurée par Adam Smith, de l'histoire des ports francs et consiste à proposer une ligne directe entre l'histoire de cette expérience en Méditerranée et les conceptions du libre-échange forgées par les Lumières jusqu'aux développements plus récents de l'histoire contemporaine.

La question historique de fond soulevée par ces problèmes consiste à comprendre si les ports francs se sont présentés au fil du temps comme des espaces de liberté ou comme des espaces de privilèges, comment ils ont été perçus dans les différents contextes culturels et comment ces perceptions ont changé – y compris par

XVII-XX), Soveira Mannelli, Rubbettino, 2016, où figure : Antonio Trampus, « Stato di eccezione e problema del confine : il caso di Trieste », p. 211-224 ; Sergio Finardi et Elena Moroni, *Stati d'eccezione...*, *op. cit.*

37. Un premier exemple en ce sens, qui met l'accent sur le rôle des ports francs dans le débat italien sur la variole et l'inoculation : Giulia Delogu, « Global (Fake) News : Networks and Centres of Health (Dis)information in Eighteenth-Century Italy », *Past & Present*, 2021 [sous presse].

rapport
mêmes
étaient
du mo
nières
libre-éc
début c
Trieste
et socia

Il re
les port
égaleme
par la :
person
récente
autour
cation,
de com
se situe
diction:

Le 1
à l'Uni
ration c
fixé cor
jusqu'ic
cal, cor
et euroj
de retra
actuelle
compre
qui ont
histoire
à trava
tutions,
ment le

38. Giuli
e aus
*circol
Pola*.

39. Sur c
Tries
*storic
e la p
Tram
Fosce*

40. <https>

rapport à une même situation – dans des contextes chronologiques différents. Les mêmes ports francs de Méditerranée qui, à la fin du ^{xvi}^e ou au début du ^{xvii}^e siècle, étaient indiqués comme des modèles à suivre et à reproduire dans d'autres régions du monde, perdent tout intérêt pour de nombreux écrivains européens des Lumières face aux ports francs hollandais des Caraïbes comme principal exemple de libre-échange en cours. À l'inverse, certains ports francs en Méditerranée qui, au début du ^{xviii}^e siècle, étaient encore considérés comme inintéressants, celui de Trieste par exemple, étaient devenus à la fin du siècle des expériences économiques et sociales au centre des débats des journaux et de l'information internationale³⁸.

Il reste, en toile de fond, que dans le contexte historique et international actuel, les ports francs sont considérés comme un phénomène universellement positif, également en raison de la dynamique qu'ils sont capables d'activer qui deviennent par la suite des piliers du processus d'intégration européenne (circulation des personnes et des biens, politiques de voisinage, union monétaire), jusqu'à la plus récente relance nationale au lendemain du Brexit. Au fil des siècles, s'articulent autour des ports francs de nouvelles modalités, de nouvelles formes de communication, de nouvelles expérimentations sociales et pédagogiques (comme les écoles de commerce, précurseurs entre le ^{xix}^e et le ^{xx}^e siècle des *Business Schools*)³⁹, qui se situent dans une généalogie institutionnelle faite de sédimentations, de contradictions, d'accélération et de réactions conservatrices.

Le projet *A Global History of Free Ports* lancé il y a une dizaine d'années, à l'Université d'Helsinki, coordonné par Koen Stapelbroek⁴⁰, avec la collaboration d'un certain nombre d'universités et de chercheurs internationaux, s'est fixé comme objectif de recentrer, d'un point de vue historiographique, un sujet jusqu'ici trop fragmenté et interprété presque uniquement d'un point de vue fiscal, commercial et économique, élargissant la vision de l'espace méditerranéen et européen vers l'espace atlantique et asiatique. En fait, il s'agit non seulement de retracer les lignes de dérivation directe des zones franches ou de libre-échange actuelles en partant de l'expérience historique des ports francs, mais surtout de comprendre les mutations de l'histoire, les contextes et les conditions atypiques qui ont pu favoriser leur naissance et leur développement. Pour cette raison, les historiens du commerce, de l'économie et de la pensée économique se retrouvent à travailler en étroite collaboration avec des spécialistes de la culture, des institutions, de l'architecture urbanistique et de l'écologie pour comprendre comment les ports francs, à partir de l'époque moderne, rivalisent entre eux tout en

38. Giulia Delogu, « Venezia "dopo Venezia" : funzioni e immagini delle città porto tra età napoleonica e austriaca », dans Antonio Trampus (éd.), *Venezia dopo Venezia. Città porto, reti commerciali e circolazione delle notizie nel bacino portuale veneziano tra Settecento e Novecento (Trieste, Fiume, Pola e l'area istriano-dalmata)*, Trieste, Mosetti, 2019, p. 39-50.

39. Sur ce thème Antonio Trampus, « Porti franchi e scuole di commercio : il "sistema" asburgico di Trieste e Venezia nella politica adriatica e mediterranea del XIX secolo », *Mediterranea. Ricerche storiche*, n° 43, 2018, p. 301-314 ; *id.*, « Dal 1847 al 1868 : la fondazione della Scuola di commercio e la politica internazionale austriaca e italiana nell'Adriatico », dans Rosa Caroli et Antonio Trampus (éd.), *I rapporti internazionali nei 150 anni di storia di Ca' Foscari*, Venise, Éditions Ca' Foscari, 2018, p. 31-48.

40. <https://www.helsinki.fi/en/researchgroups/a-global-history-of-free-ports/products>.

s'intégrant entre eux, et comment les États européens (dont la Grande-Bretagne, la France et les Provinces-Unies) ont utilisé les ports francs à la fois pour rivaliser au sein de l'économie naissante du libre-échange et pour construire une vision intégrée de l'espace méditerranéen d'abord, puis interétatique⁴¹. À travers l'utilisation de l'historiographie la plus récente, émerge la possibilité de considérer l'histoire des ports francs en Méditerranée non pas comme une alternative à celle des ports francs atlantiques ou asiatiques, mais plutôt comme une expérience liée au contexte historique d'une autre économie d'échelle : la mer Méditerranée au début de l'époque moderne était probablement ce que les océans du monde sont devenus plus tard et cela peut expliquer l'imitation du modèle du port franc au sein de réalités de plus en plus vastes, jusqu'à l'imposer à un niveau commercial et politique mondial.

Du reste, ce type de comparaison avait déjà été appliqué au XVIII^e siècle par des écrivains politiques qui se penchaient non seulement sur le développement du commerce de libre-échange, mais s'interrogeaient aussi sur le rôle des ports francs dans le renversement des relations interétatiques qui assignaient aux monarchies nationales un rôle de plus en plus important au détriment des républiques et des petits États italiens, principalement de la région méditerranéenne. Dans ce contexte, d'autres écrivains de l'espace euro-méditerranéen comme Forbonnais et Antonio Genovesi, ont plutôt mis en garde contre les dangers que pouvait provoquer l'instauration du port franc dans des dynamiques de plus en plus orientées vers des logiques de type capitaliste.

Ces réflexions sont à la base de quelques initiatives importantes en cours dans l'historiographie internationale, aboutissement de l'expérience acquise au cours des dix années de travail du groupe *A Global History of Free Ports*. Koen Stapelbroek et Corey Tazzara ont édité un numéro monographique de la revue *Global Intellectual History* (2022) contenant des études consacrées à l'étude de la diffusion (et de la reconfiguration) du modèle de port franc en Amérique, en Asie et en Afrique entre l'époque moderne et contemporaine. Giulia Delogu, Koen Stapelbroek et Antonio Trampus ont coordonné un volume proposant une série de contributions qui réfléchissent de manière interdisciplinaire sur les ports francs dans le contexte euro-méditerranéen, sur la problématique de la relation entre les expériences méditerranéennes et atlantiques et sur la transformation des ports francs entre l'époque moderne et le XX^e siècle entre élans de modernisation et politiques conservatrices⁴². Les ports francs, étudiés dans une approche comparative et non plus comme de simples cas uniques et décontextualisés, deviennent ainsi une loupe, un laboratoire pour tenter de relire de façon plus mobile et complexe la modernité, ses lieux, ses réseaux et ses connexions, unissant les éléments culturels, politiques, sociaux et économiques.

41. Un exemple d'étude interdisciplinaire est fourni par Giulio Farella et Giulia Delogu, « Ridisegnare Venezia tra sviluppo portuale e protezione della laguna : una questione di lungo periodo », *Mediterranea. Ricerche storiche*, n° 50, 2020, p. 717-736.

42. Giulia Delogu, Koen Stapelbroek et Antonio Trampus (éd.), *Free trade and free ports in the Mediterranean*, Londres, Routledge, à paraître en 2022.