L'espace de la guerre et du commerce : réflexions sur le *Port of Trade* polanyien à partir du cas de Livourne

Andrea Addobbati

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6751>

DOI : 10.4000/cdlm.6751

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2012

Pagination : 233-250

ISBN : 9782914561594

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Andrea Addobbati, « L'espace de la guerre et du commerce : réflexions sur le *Port of Trade* polanyien à partir du cas de Livourne », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 85 | 2012, mis en ligne le 14 juin 2013, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6751> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.6751>

L'espace de la guerre et du commerce : réflexions sur le *Port of Trade* polanyien à partir du cas de Livourne¹

Andrea ADDOBBATI

Le rapport entre la guerre et le commerce est une question à laquelle je réfléchis depuis quelque temps. Il s'agit d'un thème classique, du moins depuis les observations de Montesquieu sur la vertu civilisatrice et pacificatrice du «doux commerce»². J'y suis toutefois arrivé indépendamment du débat qui a passionné les théoriciens des Lumières. Mon point de départ a été un problème historiographique posé par Charles Carrière et Marcel Courdurié au début des années 1970 que je vais résumer brièvement³. Les deux historiens français, après avoir quantifié les flux du commerce détourné de Marseille vers Livourne durant la guerre de Sept Ans et l'avoir trouvé relativement modeste, ont pensé généraliser le résultat de leur recherche et ont réfuté le lieu commun de la guerre comme l'une des trois sources de «prospérité» du port franc toscan, outre la peste et la famine⁴. La part du commerce marseillais ayant transité par le port toscan entre 1755 et 1762 représente seulement un dixième du total. Trop peu, concluent Carrière et Courdurié, pour continuer à soutenir que la guerre soit un facteur de prospérité, surtout si on prend en considération le fait que Livourne ne put guère prélever que 465 000 livres de cette part estimée à 7 millions de livres tournois pour les

1. Je tiens à remercier chaleureusement Hélène Rampf et Muriel Bovey pour leurs compétences et leur sensibilité dans la traduction du présent article.
2. Voir à ce sujet l'ouvrage devenu classique d'Albert O. Hirschman, *The Passions and the Interest: Political Arguments for Capitalism before its Triumph*, Princeton, Princeton University Press, 1977 (trad. fr. *Justifications politiques du capitalisme avant son apogée*, Paris, PUF, 2011, 4^e éd.).
3. Charles Carrière et Marcel Courdurié, «Les grandes heures de Livourne au XVIII^e siècle. L'exemple de la guerre de Sept Ans», *Revue historique*, CCLIV, n° 1, 1973, p. 39-80.
4. «Il est singulier – écrivait encore en 1789 l'auditeur du gouvernement de Livourne Francesco Giuseppe Pierallini – que les trois fléaux principaux du genre humain, la peste, la famine et la guerre, servent d'impulsion et constituent les meilleures sources de sa [de Livourne] prospérité» (Archivio di Stato de Livourne, désormais ASLi, *Governo, miscellanea*, 958, cc. 9v-10r.). Que le port de Livourne ait tiré profit des disgrâces des autres et se soit enrichi tandis qu'autour le monde méditerranéen souffrait est un lieu commun répété par tous les commentateurs du XVIII^e siècle et dont il sera encore question dans les années vingt du XIX^e siècle. Voir Gino Guarnieri, *Livorno marinara*, Livourne, Benvenuti e Cavaciocchi, 1962, p. 663-664. Sur Giuseppe Francesco Maria Pierallini (1721-1805), on consultera Calogero Piazza, *Schiavitù e guerra dei barbareschi. Orientamenti toscani di politica transmarina (1747-1768)*, Milan, Giuffrè, 1983, p. 17-83.

provisions, les frets et les services. Même les butins que les corsaires britanniques vendirent aux enchères de Livourne sont considérés, de ce point de vue, comme un apport presque insignifiant⁵.

En réalité, l'ancien lieu commun n'était pas sans fondement. Le port de Livourne, qui servait d'entrepôt pour la réexpédition des marchandises, proposait un mécanisme institutionnel conçu pour attirer le commerce de la Méditerranée en tirant avantage des conjonctures critiques. Il fut construit par conséquent autour de trois directions : les franchises douanières, les précautions sanitaires et la neutralité politique⁶. Ce que l'on discutait alors était l'efficacité d'un tel mécanisme. En comparant les mouvements portuaires qui eurent lieu pendant les conflits militaires du XVIII^e siècle, on s'aperçoit que Carrière et Courdurié avaient sans aucun doute raison sur le point principal : durant la guerre de Sept Ans, dans un contexte d'une crise des échanges particulièrement grave du fait de la débâcle du commerce extérieur français, la hausse du commerce livournais fut très contenue (mais il y eut bien une hausse, et non une baisse). Cependant, ils se trompaient lorsqu'ils pensaient que cette hausse limitée était la règle, alors qu'il s'agissait d'une exception qui s'expliquait par la combinaison défavorable d'éléments de nature conjoncturelle. Et c'est ainsi que m'apparut un problème nouveau et plus intéressant. Comment fonctionnait le rapport entre guerre et développement, qui émerge des données du commerce et qui est confirmé par des témoignages, même peu argumentés, de contemporains ? Autrement dit, comment fonctionnait exactement le dispositif de la neutralité ?

L'historiographie politique et économique du siècle dernier identifiait dans le traité de 1691 entre la Toscane et les quatre principales nations commerçantes (Angleterre, Provinces-Unies, France, Espagne), le fondement de la neutralité du port de Livourne ; elle voyait dans les traités bilatéraux signés à la fin de la guerre de Trente Ans et durant le duel anglo-hollandais les premiers signes d'une politique extérieure qui aurait conduit le grand-duché à une déclaration de neutra-

5. Charles Carrière et Michel Courdurié, « Les grandes heures... », art. cit. Par la suite, un autre historien a renchéri : d'après Jean-Pierre Filippini, la thèse selon laquelle Livourne aurait tiré grand profit de la guerre est « une tradition qui peine à disparaître ». Voir Jean-Pierre Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, Naples, ESI, 1998, II, p. 205-214, en ce qui concerne le marché des prises, p. 215-244. Une baisse générale du trafic méditerranéen aurait été constatée au cours des guerres maritimes du XVIII^e siècle. La place toscane, dédiée au commerce passif pour compte étranger, ne pouvait pas ne pas être impliquée. Ces dernières années toutefois, cette thèse a été l'objet de critiques. Silvia Marzagalli a observé qu'il conviendrait au moins de quantifier cette baisse de trafic avant d'envisager l'implication de Livourne. Elle a rappelé que Guido Sonnino déjà (*Saggio sulle industrie, marina e commercio sotto i due primi lorenesi: 1737-1790*, Cortone, Alari, 1909, p. 119) avait en son temps constaté une augmentation de 27 % des perceptions sur les navires en provenance du Levant entre 1750 et 1756 et entre 1757 et 1763. Voir Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude : le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813 : Bordeaux, Hambourg, Livourne*, Villeneuve D'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999, p. 64. Pour une discussion plus circonstanciée de la thèse de Carrière et de Courdurié, je me permets de renvoyer à mon livre : *Commercio, rischio, guerra. Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*, Rome, Edizioni di Storia e Letteratura, 2007, p. 72-85.

6. Voir encore l'ouvrage très utile de Mario Baruchello, *Livorno e il suo porto. Origini, caratteristiche e vicende dei traffici livornesi*, Livourne, Belforte, 1932.

lité perpétuelle en 1778⁷. C'était un point de vue qui privilégiait les événements diplomatiques et offrait un cadre parfaitement cohérent à la neutralité livournaise au regard des récits de l'histoire du droit international : ceux-ci voyaient dans le nouvel ordre produit après Westphalie les prémisses de la formalisation de la neutralité comme établissement de droit public⁸. Mais la neutralité livournaise, avant d'être sanctionnée dans les traités, était en réalité une aptitude naturelle du port franc, née de la nécessité d'entretenir des échanges économiques et culturels entre les différentes diasporas marchandes y résidant, et consacrée par la coutume. Et ce n'est pas un hasard si l'historien officiel du grand-duc Pietro Leopoldo, Riguccio Galluzzi, ne voyait finalement dans le traité de 1691 que la ratification, certes importante, d'une aptitude à la non-discrimination dans les rapports entre le prince et les nations marchandes. Cette aptitude fut introduite « insensiblement » à partir de la « Livornina », la fameuse loi populationniste qui en 1593 se proposa d'attirer au port du grand-duché les marchands des quatre coins de la terre en promettant immunité et protection à tous les peuples hétérodoxes et persécutés, à commencer par les juifs séfarades chassés de la péninsule Ibérique⁹. Sans discuter dans les détails le développement historique de cette construction, on peut distinguer schématiquement trois phases différentes de la neutralité livournaise. Dans une première phase, de nature coutumière, la neutralité s'impose spontanément comme une règle fondamentale de cohabitation répondant aux exigences de l'échange interculturel. Dans la deuxième phase, les politiques mercantilistes des États, qui voient l'union, non sans contradiction, entre les intérêts commerciaux, politiques et militaires, élèvent le niveau de médiation et mettent la neutralité du port sous garantie internationale. Pour finir, une troisième phase est affirmée par les Habsbourg-Lorraine dès 1756, mais est ensuite réalisée pleinement par la loi constitutionnelle de 1778 qui fonde pour la première fois la neutralité comme acte unilatéral de l'État¹⁰. En suivant cette direction du développement, qui de règles

7. Giuseppe Vivoli, *Annali di Livorno dalla sua origine sino all'anno di Gesù Cristo 1840*, Livourne, Bastogi, 1980, vol. IV, p. 287-288 et p. 294-296 ; Mario Baruchello, *Livorno e il suo porto...*, op. cit., p. 324-327 ; Gino Guarnieri, *Livorno medicea nel quadro delle sue attrezzature portuali e della funzione economica-marittima (1577-1737)*, Livourne, s. n., 1970, p. 177-182.

8. Nicolas Politis, *La neutralité et la paix*, Paris, Hachette, 1935 ; Philip C. Jessup et Francis Deak, *Neutrality. Its History, Economics and Law*, New York, Octagon Books, 1976, p. 3-49 ; Robert Franck, « La neutralité : évolution historique d'un concept », dans Jukka Nevakivi (dir.), *Neutrality in History / La neutralité dans l'histoire*, Proceedings of the Conference on the History of Neutrality, Helsinki 9-12 sept. 1992, Helsinki, SHS/FHS, 1993, p. 25-31.

9. Riguccio Galluzzi, *Istoria del Granducato di Toscana sotto il governo di casa Medici*, Florence, Cambiagi, 1781, t. IV, p. 297-300. Sur les lois *Livornine* : Lucia Frattarelli Fischer et Paolo Castignoli (dir.), *Bandi per il popolamento di Livorno, 1590-1603*, Livourne, Coop. "Risorgimento", s. d. ; Atilio Milano, « La costituzione "Livornina" del 1593 », *Rassegna mensile di Israel*, n° 34, 1968, p. 394-410 ; Lucia Frattarelli Fischer, *Vivere fuori dal ghetto. Ebrei a Pisa e Livorno (secoli XVI-XVIII)*, Turin, Zamorani, 2008.

10. Andrea Addobbati, « La neutralità del porto di Livorno in età medicea. Costume mercantile e convenzione internazionale », dans Adriano Prosperi (dir.), *Livorno 1606-1806 : luogo di incontro tra popoli e culture*, Turin, Allemandi, 2009, p. 91-103 ; Jean-Pierre Filippini, « La graduelle affirmation de la souveraineté du Grand-Duc de Toscane sur le port de Livourne : les édits de neutralité de la période des Habsbourg-Lorraine », *Nuovi Studi Livornesi*, n° 16, 2009, p. 23-32. Sur le principe de la neutralité dans le contexte du débat sur la forme d'État et sur le projet constitutionnel

informelles nées des pratiques du commerce interculturel mène à une politique extérieure étatique, nous voyons émerger le problème de l'extension du territoire qui doit être épargné de tout engagement militaire (au départ confiné aux eaux du port et de la ville, et finalement étendu au territoire entier de l'État) et la question séculaire des eaux territoriales, avec ses problèmes liés à la réglementation du trafic, à la guerre corsaire, aux butins et à la contrebande de guerre.

Livourne était un lieu d'interconnexion du commerce de longue distance, peu intégré à l'économie de l'arrière-pays et plus ou moins indispensable à toutes les nations commerçantes de l'Europe occidentale; celles-ci, même dans leurs conflits réitérés, eurent soin, au moins jusqu'à la moitié du XVIII^e siècle, de tenir le port franc toscan éloigné des combats. La neutralité répondait donc à des exigences communes à tout le grand commerce avant de devenir une politique extérieure de l'État. S'agissait-il d'une expérience unique ou était-ce une déclinaison spécifique d'une forme d'organisation plus générale dont on pouvait trouver des exemples dans d'autres régions du monde? En cherchant des réalités portuaires comparables à celle de Livourne sous l'angle de son statut international, j'ai très vite trouvé le traité de neutralité du port de Whydah, signé en 1704 par l'Angleterre, la France, les Provinces-Unies et le Portugal. Nous parlons ici du port de traite négrière rendu célèbre par les études de l'anthropologue et économiste Karl Polanyi, lequel soutenait que Whydah était un exemple classique de corrélations institutionnelles entre des modèles sociaux et économiques différents, en suscitant un débat passionné autour des principes supposés « naturels » du marché.

Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, Whydah fut un important lieu d'embarcation de la traite atlantique¹¹. C'était un petit royaume indépendant, situé entre l'océan et un puissant royaume guerrier, le Dahomey, qui finira par l'englober en 1727. Les plus grandes puissances commerciales y possédaient des entrepôts fortifiés, confiés à un directeur qui avait le rôle de faciliter l'écoulement des produits arrivés d'Europe (les tissus, les armes, l'eau-de-vie, etc.) et de fournir le chargement des captifs aux négriers en partance pour les plantations d'Amérique. Les échanges étaient effectués selon un système compliqué d'équivalences, dont la régulation incombait, ou aurait dû incomber, au roi de Whydah. Durant la guerre de Succession d'Espagne, ce mécanisme s'enraya. Le roi, préoccupé par

léopoldien : Heinz Holldack, « Die Neutralitätspolitik Leopolds von Toskana », *Historische Vierteljahrschrift*, n° 30, 1935, p. 732-756. Sur la procédure législative de l'édit de 1778 : Franco Angiolini, « From the neutrality of the port to the neutrality of the state: Projects, debates and laws in Absbourg-Lorraine Tuscany », dans Antonella Alimento (dir.), *War, Trade and Neutrality. Europe and Mediterranean in the Seventeenth and Eighteenth Century*, Milan, FrancoAngeli, 2011, p. 82-100. Sur les conséquences politiques et diplomatiques : Andrea Addobbati, « Una nuova lettura del *Dei doveri dei Principi neutrali* di Ferdinando Galiani », dans Marco Cini (dir.), *Traffici commerciali, sicurezza marittima e guerra di corsa. Il Mediterraneo e l'Ordine di S. Stefano*, Pise, Ets, 2011, p. 183-222, et Andrea Addobbati, « The capture of the Thetis. A cause célèbre at the Madrid Council of War (1780-1788) », dans Antonella Alimento (dir.), *War, Trade and Neutrality...*, *op. cit.*, p. 146-159.

11. On trouvera de synthèses récentes sur la question de la traite dans : Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004, et Thomas Hugh, *La traite des Noirs, 1440-1870*, Paris, Laffont, 2006.

une possible implication dans le conflit, convoqua en 1704 les représentants des quatre nations européennes qui alimentaient la traite et les avertit qu'ils seraient chassés s'ils ne trouvaient pas un accord pour tenir leurs différends éloignés du port. Le traité fut publié dans le journal de voyage de Marchais, le directeur de l'entrepôt français. Il est étonnamment semblable au traité livournais de 1691¹². La réglementation du trafic portuaire y est identique : même échelonnement des départs et même défense de sortie en cas d'annonce d'arrivées de navires. Les différences s'appliquent au déploiement des sanctions et au critère de délimitation des eaux assujetties au traité qui, dans le cas de Whydah, est le traditionnel critère de la « vue », alors qu'à Livourne, on se réfère à la portée de l'artillerie côtière, c'est-à-dire au critère qui deviendra dans la doctrine le *vis armorum*, ou *cannon shot rule*¹³. Mais mis à part ces détails, les similitudes sont profondes, que ce soit tant dans le dispositif du traité que dans les circonstances concrètes et dans les mobiles subjectifs des différentes parties qui y souscrivaient.

À mêmes maux, mêmes remèdes, cela ne fait aucun doute. Mais l'aspect le plus intéressant de la comparaison est autre. Il s'agit en effet de comprendre où et dans quelles circonstances se vérifient toutes les conditions particulières qui rendent assez probable l'exigence de neutraliser un territoire. Les analogies entre Livourne et Whydah m'ont contraint à reconsidérer la longue discussion entre anthropologues, historiens et économistes suscitée par la thèse de Polanyi. Le

12. La convention entre les quatre Nations, même si elle fut modifiée au cours du temps, resta jusqu'en 1756 solidement ancrée sur trois principes fixés en 1691 : « 1° Qu'aucune hostilité ne se manifeste entre lesdites nations au môle et sur les plages du port de Livourne ; 2° Qu'aucun navire armé de guerre tant royal que corsaire, se retrouvant ancré au môle aussi bien que sur la plage, en voyant mettre au fanal le signe de vaisseau, ne parte pour aller à la rencontre de celui qui vient ; 3° Que des navires marchands de l'une ou l'autre nation ayant mis l'ancre au môle ou sur la plage, voulant partir, puissent partir avant, ou après celui qui a été mis à l'ancre avant au port. Et qu'au cas où se trouvant à l'ancre des vaisseaux armés de guerre, ils ne puissent partir que 24 heures plus tard. Et le même règlement doit être observé aussi avec les navires marchands ». Cité dans Andrea Addobbati, « La neutralità del porto di Livorno... », art. cit., p. 98.

13. L'article 1^{er} établit que : « Il ne sera permis de prendre aucun navire en rade de Juda, ni même à la vue de Juda, ni de s'inquiéter ou d'insulter dans ladite rade, à peine de payer par le Directeur de la nation contrevenante huit captifs mâles à l'offensé, et à son choix ». Plus loin, il est précisé que l'interdiction vaut tant pour les navires à l'arrivée que pour les navires au mouillage. L'amende est multipliée selon la longueur de la quille du navire offensé – huit esclaves mâles par pied – dans le cas où le violateur aurait levé l'ancre pour aller à la rencontre et capturer un navire se dirigeant au port. Le Directeur est tenu au dédommagement des saccages et des vols commis par ses compatriotes, tandis que les sujets de Whydah coupables du même délit contre les Européens sont condamnés à mort. En outre, il est interdit aux Européens de retenir les habitants du lieu comme domestiques, esclaves ou marins sous peine de quatre écus d'or par jour de détention en faveur du plaignant. L'article 6, finalement, fixe le règlement des départs en temps de guerre : « En temps de guerre en Europe, aucun navire ne partira de la rade en même temps qu'un autre, mais vingt-quatre heures après ; en cas que l'on contrevienne à cet article, le Directeur de la nation contravenante payera dix captifs mâles au Roi ». *Voyage du Chevalier Des Marchais en Guinée, Isles voisines, et à Cayenne, fait en 1725, 1726 et 1727*, Paris, chez Saugrain, 1730, t. II, p. 107-113. Sur la délimitation de la juridiction maritime, voir Andrea Addobbati, « Acque territoriali : modelli dottrinari e mediazioni diplomatiche tra medioevo ed età moderna », dans Elena Fasano et Paola Volpini (dir.), *Frontiere di terra e frontiere di mare : il caso della Toscana*, Milan, FrancoAngeli, 2008, p. 173-198.

port de Whydah fut en effet présenté par Karl Polanyi comme un exemple paradigmatique de *port of trade*, établissement universel du commerce de longue distance d'outre-mer, typique des économies archaïques et antérieures à la formation des marchés internationaux. Ses caractéristiques principales résidaient dans les mécanismes de contrôle politique et administratif de l'échange, dans la fixation des prix, dans l'exclusion d'une quelconque dynamique de marché, auxquelles correspondait d'autre part l'engagement de garantir une certaine protection aux marchands étrangers qui le fréquentaient. Il était ainsi possible d'effectuer des échanges, généralement de marchandises somptuaires, entre entités politiques et culturelles très éloignées, en réduisant au minimum les contacts afin d'éviter les effets de désagrégation ou d'altération de l'ordre interne des communautés impliquées. L'idée principale était celle d'une économie encastrée (*embedded*) dans la structure sociale et dont la cohabitation avec des formes de commerce interculturel ne pouvait être garantie sans la présence préalable d'une zone tampon appropriée, les *ports of trade* précisément.

Le *port of trade* – écrit Polanyi – était souvent un expédient fondé sur la neutralité, dérivé des échanges tacites, de l'emporium méditerranéen préhistorique, ceinturé de murs bas et ouvert sur la mer, et de la ville côtière neutralisée. Ce système archaïque comprenait des échanges fondés sur des prix préétablis et sur d'autres procédures administratives. Les indigènes fournissaient les organes nécessaires à la médiation et à la comptabilité, tandis que la concurrence était évitée comme mode de transaction ; quand celle-ci était présente, elle était reléguée au second plan ou dissimulée aux marges du système¹⁴.

Un groupe de recherche guidé par le même Polanyi a identifié de nombreux autres exemples de *ports of trade* dans diverses régions de la planète, toujours avant leur inclusion dans l'économie-monde capitaliste : de l'Amérique centrale préhispanique à l'Asie Mineure hittite et perse, de la Méditerranée grecque et phénicienne à la mer Noire, de la Barbarie interne à l'Inde et Java au début de l'intrusion portugaise¹⁵. La comparaison avec différents exemples historiques per-

14. Karl Polanyi, « Ports of Trade in Early Societies », *Journal of Economic History*, vol. 23, n° 1, 1963, p. 30-45, ici p. 30. Sur le Whydah (Ouidah ou Juda), on renverra à l'ouvrage devenu un classique : Karl Polanyi, *Dahomay and Slave Trade. An analysis of an archaic economy*, Seattle, University of Washington Press, 1966, et à Rosemary Arnold, « Ouidah : Port de commerce sur la côte de Guinée », et « Séparation du commerce et du marché : le grand marché d'Ouidah », dans Karl Polanyi et Conrad M. Arensberg (dir.), *Les systèmes économiques dans l'histoire et dans la théorie*, Paris, Librairie Larousse, 1975, p. 169-186 et p. 187-194 (trad. fr. de *Trade and Market in the Early Empires*, Glencoe, Free Press, 1957). Voir aussi Robin Law, « The Common People Were Diveded : Monarchy, Aristocracy and Political Factionalism in the Kingdom of Whydah, 1671-1727 », *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 23, n° 2, 1990, p. 210-229, et Robin Law, *Ouidah : the social history of a West African slaving 'port', 1727-1892*, Athènes/Oxford, Ohio University Press / James Currey, 2004.

15. Robert B. Revere, « Les ports de commerce de la Méditerranée orientale et la neutralité des côtes » et Anne C. Chapman, « Les enclaves des ports de commerce dans les civilisations aztèque et maya », dans Karl Polanyi et Conrad M. Arensberg (dir.), *Les systèmes économiques...*, *op. cit.*, p. 71-91 et 137-167. Cet ouvrage recueille les contributions des chercheurs ayant participé au projet conduit par Polanyi à la Columbia University. Outre les études récentes citées dans les notes suivantes, on se référera à Cyril S. Belshaw, *Traditional exchange and modern markets*, Englewood

mit de mettre en évidence les traits saillants du *port of trade*: 1) en général, il s'agit d'un bourg, d'une ville ou d'un petit État choisi, par décision politique, comme un lieu de rencontre entre différents groupes de marchands, normalement étrangers; 2) le plus souvent, il fonctionne comme point de rupture du chargement et du transbordement des marchandises, situé entre différentes régions écologiques; 3) il est fréquemment lié à une entité politique distincte des plus grandes entités auxquelles appartiennent les marchands qui s'y donnent rendez-vous, et constitue ainsi une sorte de zone tampon – *buffer zone* – protégée dans sa souveraineté par l'intérêt réciproque des plus grandes puissances commerciales qui l'utilisent. C'est une zone déclarée neutre qui offre protection aux étrangers et aux marchands et qui a un statut international pouvant varier du port franc, situé aux frontières d'un pouvoir territorial faible, au centre commercial, situé à l'intérieur d'une grande puissance et administré par une capitale lointaine; 4) les indigènes ne sont en principe pas impliqués dans les échanges de biens, mis à part les fonctionnaires du port qui organisent les transactions sans y prendre part directement; 5) des groupes de marchands étrangers y établissent souvent résidence¹⁶.

Les efforts qui ont été faits pour identifier un type idéal de *port of trade* à travers l'énumération de ses caractéristiques fondamentales (comme les cinq points énoncés par Anthony Leeds que nous venons de rappeler) sont toutefois insuffisants pour surmonter les difficultés liées aux différences considérables entre les époques, les localisations et les caractéristiques institutionnelles de chaque exemple historique. Quant aux tentatives pour distinguer les *ports of trade* des *presque ports of trade*, en rangeant les différences dans un ordre évolutif pour faire ressortir leur unité, elles ne semblent pas très convaincantes¹⁷.

D'une part, la simple énumération des caractéristiques reste tout compte fait insatisfaisante et incomplète, d'autre part, les mêmes aspects que Polanyi jugeait décisifs, comme le contrôle politique et administratif des mécanismes d'échange et la fixation des prix, ont été maintes fois démentis¹⁸. Confirmation faite de la

-
- Cliffs, N.J., Prentice Hall, 1965; Clifford Geertz, « Ports of Trade in Nineteenth-Century Bali », *Research in Economic Anthropology*, n° 3, 1980, p. 109-122; Thomas J. Figueira, « Karl Polanyi and ancient Greek Trade », *Ancient World*, n° 10, 1984, p. 13-30. Le débat sur Polanyi, assez vif à la fin des années 1980, semblait s'être épuisé. Ces dernières années toutefois, la crise économique qui a touché la globalisation néo-libérale a ravivé le débat parmi les chercheurs. Les divisions se focalisent surtout sur la question de l'économie « encastrée ». Sur les présumées contradictions polanyiennes, on consultera par exemple Kurtulus Gemici, « Karl Polanyi and the antinomies of embeddedness », *Socio-Economic Review*, n° 6, 2008, p. 5-33; et les réponses de Ronan Le Velly, « Karl Polanyi, la Nouvelle sociologie économique et les forces du marché », *Revue Interventions économiques*, n° 38, 2008, et de Michele Cangiani, « Karl Polanyi's Institutional Theory: Market Society and its "Disembedded" Economy », *Journal of Economic Issues*, vol. 45, n° 1, 2011, p. 177-198.
16. Anthony Leeds, « The Port-of-Trade in Pre-European India as an Ecological and Evolutionary Type », dans Viola E. Garfield (dir.), *Symposium: Patterns of Land Utilization and Other Papers*, Proceedings of the 1961 Annual Spring Meeting of the American Ethnological Society, Seattle, University of Washington Press, 1961, p. 27.
17. Richard Hodges, « Ports of Trade in Early Medieval Europe », *Norwegian Archeological Review*, vol. 11, n° 2, 1978, p. 97-111.
18. Marion Johnson, « Polanyi, Peukert, and the Political Economy of Dahomey », *Journal of African History*, n° 21, 1980, p. 395-398. Sally C. Humphrey, « History, Economics and Anthropology:

nécessité de valider ce modèle à travers l'analyse diachronique des données empiriques, la proposition de mettre de côté le catalogue des éléments constitutifs pour se concentrer sur la logique de son institution semble être l'hypothèse de travail la plus prometteuse¹⁹.

La logique du *port of trade* est celle d'une construction économique et sociale qui s'affirme pour exploiter les aléas conjoncturels en réduisant le plus possible les dangers qui pourraient en découler. Les *ports of trade* se situent dans les interstices entre deux ou plusieurs domaines, ils favorisent l'accès simultané à l'un et à l'autre et offrent des instruments pour se protéger des risques et des difficultés. Karl Polanyi les concevait comme des zones économiques tampons destinées à fournir un abri aux sociétés fermées qui étaient menacées par l'infiltration d'une société commerciale; elles remplissaient un double objectif: se procurer tout d'abord de l'extérieur tous les biens nécessaires que des économies fondamentalement autarciques ne pouvaient obtenir autrement, et maintenir en même temps l'isolement social et politique des communautés impliquées. L'échange se déroulait à l'intérieur selon des procédures diversifiées, mais toujours fondées sur un sentiment de « confiance domestique »; en revanche, quand il était tourné vers l'extérieur, le *port of trade* devait être entouré de précautions et de pratiques de neutralisation au sens large, de façon à dépasser la crainte de contaminations considérées comme dangereuses pour la conservation des croyances, des habitudes et de l'ordre domestique²⁰.

The Work of Karl Polanyi», *History and Theory*, vol. 8, n° 2, 1969, p. 191-196 (réédité dans Sally C. Humphrey, *Anthropology and the Greeks*, Londres, Routledge, 2004, p. 31-74); Paul E. Lovejoy, «Polanyi's *Port of Trade*: Salanga and Kano in the Nineteenth Century», *Canadian Journal of African Studies / Revue Canadienne des Études Africaines*, vol. 16, n° 2, 1982, p. 245-277; M.N. Pearson, «Merchants and States», dans James D. Tracy (dir.), *The Political Economy of Merchant Empires*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, p. 41-116 (en particulier, p. 74, pour la critique de l'étude de Leeds consacrée aux *ports of trade* de l'Inde pré-portugaise); Thomas F. Tartaron, «Glykys Limin: A Mycenaean Port of Trade in Southern Epirus?», dans David W. Tandy (dir.), *Prehistory and History: Ethnicity, Class and Political Economy*, Montreal, Black Rose Books, 2001, p. 7-10; Philip D. Curtin, *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984. La découverte d'erreurs factuelles dans les reconstructions de Polanyi et de l'école substantialiste, qui niait au principe de la maximisation du profit et au jeu de l'offre et de la demande d'être les seuls systèmes rationnels d'allocation de biens et de services, a été accueillie triomphalement par les adversaires de l'école formaliste. Curtin remarque toutefois que la controverse n'a pas été très éclairante, dans la mesure où elle a été détournée par des partis pris idéologiques. «*In fact, — écrit Curtin — the best social scientists on either side recognize that both market and other forms of exchange have a role to play. The problem is to measure the influence of each in specific situations*», *op. cit.*, p. 14. Voir aussi les observations de l'un des plus grands représentants de l'école institutionnaliste, Douglass C. North («Markets and Other Allocation Systems in History: The Challenge of Karl Polanyi», *Journal of European Economic History*, n° 6, 1977, p. 703-716), selon lequel les systèmes d'allocation alternatifs (réciprocité, redistribution et *ports of trade*) doivent être compris eux aussi comme des comportements orientés économiquement, tandis que la raison pour laquelle ils ont été préférés au système de marché doit pouvoir être déduite dans une analyse des coûts de transactions.

19. John Adams, «Trade and Payments as Instituted Process: The Institutional Theory of External Sector», *Journal of Economic Issues*, vol. 21, n° 4, 1987, p. 1844-1847.

20. «*The pattern is — écrit Adams — that external trade is separated from internal economic arrangements, subject to different rules, and carefully supervised. It is profoundly political as a consequence of its*

La fonction de connexion entre des systèmes différents a conduit les chercheurs à concentrer leur attention sur la localisation des *ports of trade*. Déjà Leeds, relançant une idée de Polanyi²¹, avait insisté sur la discontinuité écologique et observé que chacune des sociétés qui entre en relation avec un *port of trade* occupe une zone écologique relativement homogène alors que le *port of trade* est situé dans une zone écologiquement distincte des zones occupées par les sociétés avec lesquelles il entre en relation²². Cet aspect eut par la suite une importance décisive dans la reformulation de la catégorie polanyienne qui recouvra une crédibilité heuristique au moment où elle put trouver un parallèle suffisamment convaincant avec certaines constructions analytiques – « écotone » et *edge effects* – forgées dans le domaine de l'écologie. L'écotone, selon la définition la plus commune, est en substance la zone de transition entre deux ou plusieurs écosystèmes, comme la forêt et la savane, ou en mer, le bas et le haut fond. « C'est une zone de jonction ou une ceinture de tensions qui peut aussi avoir une extension linéaire considérable – écrit Eugène Odum – mais qui est toujours plus étroite que les écosystèmes adjacents. La communauté écotonelle contient en général beaucoup d'organismes qui vivent dans chacun des écosystèmes voisins, mais elle recèle aussi des organismes qui sont caractéristiques et restreints à l'écotone. Le nombre d'espèces et la densité de population sont souvent plus importants dans l'écotone que dans les systèmes adjacents. La tendance à l'accroissement de la variété et de la richesse des espèces dans la zone de jonction et de superposition est connue comme *edge effect* »²³.

Élaboré pour caractériser les conditions spécifiques de limite écologique qui influencent la distribution et la variété des espèces végétales, l'écotone a ensuite été considéré sous son aspect dynamique pour comprendre de quelle façon les

social significance. The external movements had a different moral basis than did the domestic ones, partly because alien influences could threaten domestic beliefs and mores, via trade channels, and partly because of the vital importance of imports to survival, security, and the statuses of many», *ibid.*, p. 1846. Sur les tabous relatifs aux rapports aux étrangers, on se référera à l'ouvrage devenu classique de James G. Frazer, *The golden bough: a study in magic and religion*, Londres, Macmillan, 1900 (trad. it. Milan, Boringhieri, 1965, vol. I, p. 305-311). La séparation extérieur/intérieur et la peur des influences (contaminations) extérieures, sur lesquelles insiste à juste titre Adams, a un lien avec la perception du corps et de ses limites. « Toute expérience que l'homme a en matière de structure, de marge ou de limite, – écrit Mary Douglas – se prête à être utilisée comme symbole de société » ; et plus loin : « La structure des organismes vivants est plus adaptée à refléter des formes sociales complexes que les poutres et les architraves » : Mary Douglas, *Purity and Danger: An Analysis of Concepts of Pollution and Taboo*, Londres, Routledge & K. Paul, 1966 (trad. it. Bologne, Il Mulino, 1996, p. 185). On trouvera un examen attentif des mécanismes de protection mis en œuvre au sein du commerce transculturel dans le beau livre de Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven, Londres, Yale University Press, 2009.

21. « En principe, il avait une localisation côtière ou littorale à proximité de petites baies ou de vastes lagunes qui facilitaient le transport terrestre. On pourrait toutefois trouver une institution apparentée à l'intérieur des terres également, à grande distance des côtes, à la limite entre deux régions écologiques comme la montagne et la plaine, mais tout spécialement aux bordures du désert, cet alter ego de la mer ». Karl Polanyi, « Ports of Trade in Early Societies », art. cit., p. 31.

22. Anthony Leeds, « The Port-of-Trade... », art. cit., p. 41.

23. Eugène Odum, *Fundamentals of Ecology*, Philadelphie, Saunders, 1959, p. 258.

frontières naturelles influencent les processus écologiques, que ce soit dans des espaces territorialement réduits ou dans des espaces plus étendus comme le paysage ou les « biomes » (les plus grands systèmes écologiques – *communities* –, comme la mer, les fleuves, les prairies, les forêts, etc.) ; la notion d'écotone vise à comprendre tout d'abord comment se produisent les échanges ou la redistribution des matériaux, de l'énergie et des organismes entre les différents éléments du paysage et finalement, comment ces déplacements agissent sur la transformation de la nature et la localisation des frontières. L'étymologie du terme « écotone » évoque une tension (*tonos*) entre la maison (*households*, ou *oikos*) et l'environnement, laquelle est déterminée par les conditions limites qui prévalent aux extrêmes du spectre de tolérance des populations, des espèces et des communautés²⁴. En général (mais pas systématiquement), l'écotone présente donc des conditions de biodiversité élevée. C'est un espace d'interstices de transition dans lequel la superposition d'écosystèmes différents augmente les opportunités alimentaires, les probabilités de survie et étend la chaîne trophique jusqu'aux niveaux plus élevés de vie animale et donc jusqu'à l'homme. D'où l'intérêt de l'anthropologie et de l'archéologie pour un concept qui a trouvé une application large (excessive pour certains)²⁵ dans des techniques d'analyses destinées à localiser les habitats des hommes, notamment à l'âge préhistorique, ou inversement à déduire des changements climatiques d'un éventuel glissement de l'écotone par rapport à l'habitat. L'usage conscient, de la part de l'homme, des nombreuses opportunités offertes par l'écotone, a conduit à des interactions plus complexes et réfléchies. En pratique, à côté d'un écotone naturel, se sont aussi produits des écotones artificiels, comme ceux qui résultent des habitudes des indigènes américains de mettre en danger la forêt par le feu pour disposer de zones d'« écotone » (forêt / prairie) plus grandes et augmenter ainsi la densité de population des cerfs²⁶.

La vie fourmille sur les lisières. C'est une observation que de nombreux chercheurs en écologie pensent pouvoir étendre à des échelles différentes, depuis la chimie des sols jusqu'aux « biomes » à l'échelle continentale, si bien qu'un économiste comme Terrel Gallaway a pu proposer de l'avoir à l'esprit dans l'étude des allocations économiques : « le concept d'écotone est suffisamment solide pour être

24. Pour la discussion du concept en écologie : Jean Bernard Lachavanne, « Why Study Biodiversity in Land-Island Water Ecotones ? », dans Jean Bernard Lachavanne et Raphaëlle Juge (dir.), *Biodiversity in Land-Island Ecotones*, Paris, UNESCO, 1997, p. 11-15.

25. La désinvolture avec laquelle les archéologues s'emparent des catégories analytiques nées dans d'autres disciplines, a par exemple été critiquée, du fait qu'ils ne se préoccupent pas beaucoup de vérifier dans quelle mesure ces instruments résistent à l'épreuve du temps et sont encore valables dans le domaine d'études dans lequel ils sont apparus : c'est précisément le cas du concept d'écotone, critiqué par les écologistes de l'école du *continuum*, même s'ils ne sont toutefois pas représentatifs de l'ensemble de la communauté scientifique. Voir Robert E. Rhoades, « Archeological Use and Abuse of Ecological Concepts and Studies », *American Antiquity*, vol. 43, n° 4, 1978, p. 608-614 ; Douglas M. Davy, « Borrowed Concepts : A Comment on Rhoades », *American Antiquity*, vol. 45, n° 2, 1980, p. 346-349 ; Robert E. Rhoades et David A. Philips Jr., « Borrowed Concepts : Reply to Davi », *American Antiquity*, vol. 45, n° 2, 1980, p. 349-351.

26. Terrel Gallaway, « Life on the Edge. A look at Ports of Trade and Other Ecotones », *Journal of Economic Issues*, vol. 39, n° 3, 2005, p. 716.

pertinemment appliqué à des systèmes économiques comme écologiques »²⁷. La force de ce concept résulte de sa simplicité. Le trait principal de chaque écotone est en effet d'offrir l'opportunité de se servir simultanément des avantages de plusieurs systèmes. C'est une opportunité qui peut se produire de façon artificielle et à des degrés divers de complexité. La collision entre des systèmes économiques et institutionnels produit pour Gallaway des écotones spécifiques, chacun présentant une multiplicité d'avantages (*edge-specific phenomena*) dont la compréhension passe par l'étude des interstices qui se créent entre les différents systèmes impliqués, entre les pouvoirs régulateurs du marché et la compétition, entre la propriété publique et privée, etc.²⁸. Certains de ces écotones institutionnels ont une forte corrélation écologique et un enracinement géographique et spatial, d'autres, à la limite des systèmes régulateurs ou normatifs, sont totalement artificiels. Nous ne suivons pas Gallaway dans son analyse des écotones institutionnels et dans les opportunités qu'ils offrent aux entreprises de transférer les coûts à des domaines extérieurs ou adjacents. Nous nous contenterons d'observer que l'exemple historique le plus évident d'écotone institutionnel est sans aucun doute identifiable, selon Gallaway, dans le *port of trade* polanyien. Les variations rencontrées dans les différents exemples de *port of trade* étudiés jusqu'ici ont exposé le concept à la critique. Des définitions trop strictes qui nécessitent la présence d'éléments particuliers, comme le contrôle des prix ou l'échange de biens somptuaires, ont créé de faux problèmes. Dans la redéfinition du concept, il devrait à présent apparaître clairement que sa fécondité persistante provient de la tension entre des systèmes écologiques différents, aussi bien que de la tension entre des institutions différentes.

C'est-à-dire que le *port of trade* ne peut être compris comme une simple allocation ou collection de fonctions administratives ou par la présence ou absence d'institutions spécifiques. L'emphase de Leeds quant aux caractéristiques écologiques – écrit Gallaway – est une intuition importante, mais encore trop limitée. Les *ports of trade* sont davantage perçus comme des systèmes uniques interstitiels, lesquels, alors qu'ils minimisent le risque et les ruptures, permettent l'accès à de nombreuses régions écologiques, à des cultures, des entités politiques, des variétés de biens et des modalités d'échange²⁹.

Dans les *ports of trade*, les tensions écologiques et celles d'ordre institutionnel ne sont pas indifférentes les unes aux autres, ni simplement juxtaposées comme il apparaît dans les analyses de Gallaway. Elles sont au contraire strictement

27. *Ibid.*, p. 710.

28. Pour une analyse des écotones institutionnels, outre Gallaway, on se référera à l'intéressant article de Pearl Seidman, « Vitality at the Edges. Ecotones and Boundaries in Ecological and Social System », *World Future Review*, oct.-nov. 2009, p. 31-47.

29. Terrel Gallaway, « Life on the Edge... », art. cit., p. 719. Une approche analogue dans Joanna Luke, *Ports of Trade, Al Mina and Geometric Greek Pottery in the Levant*, BAR International Series 1100, Oxford, Archaeopress, 2003 ; Astrid Möller, « Naukratis, or How to Identify a Port of Trade », dans David W. Tandy (dir.), *Prehistory and History...*, op. cit., p. 145-158 ; *id.*, *Naukratis. Trade in Archaic Greece*, Oxford, Oxford University Press, 2000, où il est suggéré de considérer le *port of trade* comme un idéaltype weberien.

corrélées, au sens où les secondes sont très souvent le résultat d'une action gouvernementale sur les premières dans le but d'en accentuer les avantages et d'en atténuer les risques. En d'autres termes, la possibilité de créer des écotones artificiels a permis le développement de technologies écotonales qui présentent plus d'une affinité avec les dispositifs de sécurité de Michel Foucault : leur fonction essentielle est celle de répondre à une réalité, perçue au sens physique et naturaliste à travers une série d'analyses et de dispositions spécifiques qui œuvrent « dans le jeu de la réalité avec elle-même », de telle façon que ses effets restent limités, amplifiés ou de toute manière régulés³⁰. Le *port of trade* n'est pas un produit de l'artificialité politique, mais naît de la prise en charge de la nature, ou plus exactement des éléments irréductibles et aléatoires du milieu naturel, dans un dispositif technique de gouvernement dont la finalité spécifique est celle de coordonner et de garantir la circulation des biens entre systèmes écologiques et culturels différents.

Il me semble que cette révision du modèle heuristique polanyien, dans lequel ce qui apparaît comme prioritaire provient de la discontinuité écologique (dans une perspective toutefois très différente de celle du *Corrupting Sea* de Horden et Purcell)³¹, des économies de lisière et de la neutralisation de l'espace, peut être utile pour comprendre les ports francs comme Livourne et leur rôle dans le réseau du commerce transculturel et international. Par sa position géographique centrale au sein de la Méditerranée, Livourne est un lieu de jonction idéal entre la route de l'Occident, qui relie le détroit de Gibraltar au Nord, et la route de l'Orient vers le monde musulman. Cette position frontalière fait du port de Livourne le candidat idéal pour jouer le rôle de coordinateur du commerce interculturel à longue distance. Elle a été délibérément exploitée par une série de technologies écotonales qui accentuent et créent des *edge effects*, c'est-à-dire les opportunités dérivant des conjonctures spatiales et temporelles. Il convient de considérer d'abord, parmi ces techniques particulières, les franchises destinées à augmenter la population de la ville, les lois *Livornine*, la défiscalisation du commerce et du dépôt des marchandises, introduites tout d'abord par Cosme I^{er}, puis amplifiées par le régime du port franc de 1676 ; la construction d'infrastructures pour la conservation du blé, les lazarets et toutes les précautions sanitaires destinées à éviter les risques provenant

30. Michel Foucault, *Sécurité, territoire, population : cours au Collège de France, 1977-1978*, Paris, Gallimard/Seuil, coll. « Hautes Études », 2004 (trad. it. Milan, Feltrinelli, 2004, p. 47).

31. Le monde méditerranéen prémoderne de Horden et Purcell est caractérisé par une forte fragmentation microécologique qui trouve immédiatement sa recomposition dans l'intense « *connectivity* » maritime. Pour les deux auteurs anglais, les discontinuités écologiques sont donc le présupposé d'une incessante activité d'échanges qui – spécialement sous la forme du cabotage – caractériserait l'espace méditerranéen à ses origines. L'accentuation de l'importance des contacts transécologiques implique pourtant une reconsidération des obstacles que ces mêmes discontinuités écologiques (et culturelles) pourraient opposer aux échanges, et conduit en définitive au renversement de la conception traditionnelle de l'économie archaïque, qui chez Moses Finley encore est caractérisée par une prévalence déterminante des formes d'autoconsommation et d'une méfiance envers l'échange, relégué en général à une position auxiliaire. Voir Peregrine Horden et Nicolas Purcell, *The Corrupting Sea : a Study of Mediterranean History*, Oxford, Blackwell, 2000. Un examen attentif qui met bien en évidence les faiblesses interprétatives de *The Corrupting Sea*, non sans relever toutefois les aspects plus convaincants de la thèse : James et Elizabeth Fentress, « The Hole in the Doughnut », *Past & Present*, n° 173, 2001, p. 203-219.

des contacts entre milieux divers, y compris sous l'aspect épidémiologique. Il convient d'y ajouter, de manière générale, tous les dispositifs institutionnels qui séparent le port et la ville du milieu environnant, augmentent les opportunités de marge et qui en font des zones de transition avec un régime particulier, lieu de libre passage mais aussi filtre, zone tampon entre mer et terre, entre l'Europe et le monde ottoman. À ce propos, il ne sera pas inutile de rappeler comment Fernand Braudel lui-même insistait sur l'existence au XVI^e siècle de « deux Méditerranées », « deux univers maritimes » correspondant à deux « zones politiques de signe opposé » : « l'empire espagnol chrétien et l'empire islamique turc »³².

Les lois *Livornine*, en particulier, revêtent une importance considérable. L'historiographie les a souvent répertoriées parmi les privilèges corporatifs. Elles le sont indubitablement si on les considère du point de vue de la Toscane et de l'état territorial de l'Ancien Régime en général, qui érige justement ses hiérarchies sociales sur les privilèges³³. Si, au contraire, nous adoptons un point de vue interne à la dialectique civile du *port of trade*, dans laquelle il n'existe pas de rapport de strict assujettissement entre le pouvoir et les communautés marchandes, dans la mesure où les marchands sont des étrangers, les lois *Livornine* apparaissent plutôt comme un engagement de nature contractuelle à exercer le droit et le pouvoir politique de manière non discriminante parmi les différentes composantes nationales, et donc de manière neutre. C'est dans ce sens que Galuzzi considère les *Livornine* lorsqu'il rappelle le fondement coutumier de la neutralité. C'est un engagement qui ne concerne pas seulement le Grand Duc mais aussi tous les acteurs nationaux dans leurs relations réciproques : il participe à la constitution matérielle du port et se maintient comme coutume aussi longtemps que subsiste l'intérêt commun à son exploitation commerciale.

Tant comme attitude due à la nécessité d'établir des rapports de coopération économique transculturelle que comme engagement légalement établi et visant à favoriser une telle coopération (« *et patet et favet* » était l'exergue figurant sur le thaler livournois frappé par Cosme III en 1699), la neutralité est avant tout une démonstration d'intention et une demande de confiance sur des rapports qui engagent le futur et qui comportent donc une prise de risque. La réitération de tels rapports établit avec le temps une confiance fondée sur l'habitude, dans l'observance de certaines règles déjà expérimentées avec succès, qui deviennent rapidement le présupposé implicite de tout commerce, avant d'être garanties institutionnellement pour les rendre encore plus contraignantes et stables³⁴. La

32. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1979, vol. I, p. 123-126.

33. Sur l'architecture institutionnelle du grand-duché : Luca Mannori, *Il sovrano tutore: pluralismo istituzionale e accentramento amministrativo nel principato dei Medici (sec. XVI-XVIII)*, Milan, Giuffrè, 1994.

34. Sur la question des rapports de confiance, on se référera au recueil d'articles suivant : Diego Gambetta (dir.), *Trust. Making and Breaking Cooperative Relations*, Oxford, Blackwell, 1988 (trad. it. Turin, Einaudi, 1989), et en particulier à la clarification conceptuelle de Niklas Luhmann (« Familiarity, Confidence, Trust: Problems and Alternatives »), p. 94-107. Des suggestions utiles également dans Paul Seabright, *The Company of Strangers: A Natural History of Economic Life*, Princeton, Princeton University Press, 2004.

neutralité, comprise comme dispositif qui génère des rapports de confiance entre étrangers, est alors également un problème de traduction culturelle. Là aussi, sur le plan sémantique, il faut mettre en œuvre une zone tampon de garantie réciproque, qui supprime de la traduction des accords tout signe identitaire marqué, et donc susceptible de paraître équivoque ou suspect à l'interlocuteur appartenant à un univers culturel différent³⁵. On entrevoit ici déjà, autour du nœud de la confiance et de la « candeur mercantile », toute une série de questions nouvelles et intéressantes qui ne peuvent pas être étudiées de manière adéquate dans le cadre de cet article : la neutralisation du langage des affaires, les effets de déculturation qui en découlent, le rôle ambivalent du calcul rationnel (la démonstration prétendue du pur intérêt pourrait au contraire cacher une embûche), et finalement l'intuition, elle aussi lecture de signes, fondée sur le principe (dont il reste à déterminer s'il est pré-culturel ou transculturel) de la réciprocité³⁶. « Souvent, le *port of trade* – écrit Polanyi – était un expédient construit sur la neutralité »³⁷, un expédient que les grandes puissances politiques et commerciales rendront cependant de moins en moins nécessaire, jusqu'à le sacrifier. Déjà au milieu du XVII^e siècle, le consentement qui rend possible la neutralité du port, même s'il est largement acquis parmi les négociants résidents, est ébranlé par la rivalité anglo-hollandaise. Puis, à la fin du siècle, la politique de puissance de Louis XIV et l'envolée commerciale de Marseille feront passer au second plan l'intérêt français pour le statut neutre de Livourne. Naît alors pour le gouvernement toscan l'exigence d'un engagement commun qui implique toutes les puissances maritimes et garantisse solennellement la neutralité du port par un traité diplomatique. Ainsi, à y regarder de près, le traité de 1691 n'est au fond que la traduction et l'adaptation d'un établissement ancien aux nouveaux défis lancés par la rivalité maritime et militaire des États.

Il me semble alors qu'en attirant l'attention sur les dispositifs de la neutralité, en reconnaissant sa fonction clé dans le cadre des franchises et des garanties institutionnelles préétablies par les Médicis pour encourager le commerce transculturel, on peut reconsidérer toute l'histoire du port franc de Livourne dans une perspective nouvelle qui dépasse les schémas préconçus de l'économisme. En décidant de prêter foi aux commentateurs de l'époque (qui ne doutaient pas que la fortune de Livourne ne dérive de sa position de frontière et de sa valorisation en tant que lieu sûr et pacifié, dans un contexte de conflictualité endémique et de retour périodique de guerres entre les puissances européennes rivales), la nature de son commerce retrouve aussitôt sa spécificité : un commerce à forte vocation

35. Une étude consacrée à l'étiquette de la correspondance commerciale dans Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers...*, op. cit., p. 177-193.

36. On trouve à mon sens une intéressante base théorique pour affronter ce genre de problèmes chez Juri Lotman, « On the semiosphere », *Sign Systems Studies*, vol. 33, n° 1, 2005, p. 205-229 (édition russe 1989) ; sur les recherches de biosémantique qui en découlent, voir Kalevi Kull, « On semiosis, Umwelt and semiosphere », *Semiotica*, n° 20, 1998, p. 299-310.

37. Karl Polanyi, « Ports of Trade... », art. cit., p. 30. Sally C. Humphreys doute toutefois que la neutralité, ou la distance par rapport aux centres principaux du pouvoir, puisse constituer des aspects essentiels au fonctionnement du *port of trade*. Voir son « History, Economics and Anthropology... », art. cit., p. 194.

spéculative, étroitement impliqué dans le système de relations politico-militaires méditerranéennes, et toujours prêt à saisir l'occasion favorable dans l'évolution rapide des rapports de force ; un commerce très souvent prédateur, qui n'avait pas de scrupules à financer les corsaires ou à faire du trafic d'êtres humains. Dans cette perspective, on comprend mieux le déclin même du port franc au XIX^e siècle³⁸.

Ce n'est pas un hasard si Livourne perd en importance au fur et à mesure que se réduit le niveau de violence dans les relations méditerranéennes, tandis que la frontière se déplace toujours plus en direction de l'est et du sud. Comme l'a souligné Polanyi, le Congrès de Vienne ouvre les portes à un nouveau système de relations internationales, destiné entre autres à assurer une centaine d'années de paix à l'Europe. Si elle connaît des mouvements révolutionnaires et surtout tant de guerres coloniales, elle n'est pourtant plus le théâtre de grands affrontements entre les puissances, comme cela avait été le cas au cours des deux siècles précédents³⁹.

À l'équilibre international correspond en outre une pression militaire européenne croissante sur l'Afrique du Nord pour contenir la menace barbaresque, depuis l'expédition de Lord Exmouth (1819) à la conquête française de l'Algérie (1830), sans parler de l'amélioration des conditions sanitaires dans l'ensemble du Maghreb, jusqu'alors victime endémique des épidémies. En résumé, le monde méditerranéen devient un espace pacifié, bien plus facile à parcourir, et le commerce, devenu moins aléatoire, tourne une page par rapport à l'époque précédente. Livourne, jusque-là port de frontière, se trouve englobé au sein d'une zone économiquement bien plus homogène et voit la fin de cette époque de hauts risques et de gros profits au cours de laquelle il avait pu jouer un rôle central et stratégique. Les acteurs du commerce sous la Restauration étaient bien conscients des causes du déclin de Livourne, mais l'espoir d'un improbable retour au passé leur fit manquer le rendez-vous avec la modernité libérale. Les discussions sur les éventuels projets de réforme qui eurent lieu dans ces années à la Chambre du Commerce de Livourne portaient toujours de la même constatation :

[...] dans la situation actuelle du commerce en Europe – disait-on en 1820 – cette place ne peut ni bénéficier de, ni retrouver ces avantages remarquables qu'en d'autres temps elle tirait de la petite industrie, des communications moins ouvertes et moins étendues, et finalement des longues discordes des autres peuples⁴⁰.

Je conclurai par une dernière considération et l'ouverture sur de nouveaux problèmes. En réfléchissant à un possible modèle évolutif, Anthony Leeds a remarqué que les systèmes sociaux qui entrent en relation d'échange à travers le

38. On consultera à ce propos les lectures traditionnelles de Mario Baruchello, *Livorno e il suo porto...*, *op. cit.*, Giorgio Mori, « Linee e momenti dello sviluppo della città, del porto e dei traffici di Livorno », *La Regione*, vol. III, n° 12, 1956, p. 3-44 ; les études plus récentes de David LoRomer, *Merchants and Reform in Livorno, 1814-1868*, Berkeley, University of California Press, 1987 ; et l'extraordinaire travail encore inédit de Samuel Fettah, *Les limites de la Cité. Espace, pouvoir et société à Livourne au temps du port franc*, thèse soutenue à l'université d'Aix-Marseille I, 1999.

39. Voir le premier chapitre de Karl Polanyi, *La grande transformation : aux origines politiques et économiques de notre temps*, Paris, Gallimard, 2009 (première éd. anglaise : 1944).

40. Cité par Samuel Fettah, *Les limites de la Cité...*, *op. cit.*

port of trade occupent presque toujours une zone écologique distincte et pour ce faire mettent en œuvre une technique adaptée : à l'homogénéité écologique correspond donc une homogénéité technologique. C'est une limite qui, selon Leeds, a longtemps empêché d'entrelacer les diverses zones écologiques dans une unité écologique multiple, en garantissant la survie plus que millénaire de l'établissement universel du *port of trade* jusqu'à l'apparition de l'économie-monde capitaliste. Il m'apparaît qu'il ne peut pas y avoir une distance plus grande par rapport au modèle développé par Horden et Purcell des microrégions écologiques maintenues ensemble dans l'unité méditerranéenne par un lien intense.

Aucun exemple historique de *port of trade* – écrit Leeds – n'a été en même temps le siège d'une puissance maritime, mais certains, après une longue période, le sont devenus et ont commencé à assumer le contrôle d'un certain nombre de zones écologiques et de leurs sociétés respectives, au lieu d'être simplement à leur service. À un moment donné, les sociétés qui opéraient au travers du *port of trade* ont cherché à limiter ses opérations pour rétablir leur statut antérieur. Le résultat final a été l'absorption du *port of trade* ou la prééminence et le contrôle de la part de ce qui un temps avait été un *port of trade*⁴¹.

Les technologies de texture transécologique auxquelles fait allusion Leeds⁴² sont sans aucun doute les mêmes à partir desquelles s'est structuré le *sea power* des nations de l'Atlantique – pensons seulement à l'incomparable éclectisme de leurs voiliers, que ce soit comme vaisseaux de guerre ou comme navires mercantiles. Il s'agit également des instruments bancaires, assurances, instruments financiers qui étoffent la géographie des rapports de confiance, et dont l'important développement au ^{xvii}e siècle anticipera l'essor industriel, qui en peu de temps établit la domination de l'Europe sur le monde. Les antiques institutions du commerce interculturel, comme les diasporas marchandes et les *ports of trade*, sont destinées à disparaître spontanément au fur et à mesure que les liens commerciaux se réduisent entre les peuples et les cultures. Les innovations techniques, militaires et commerciales connaissent une très forte accélération, en formant des zones « œcuméniques » de commerce (Philip D. Curtin) toujours plus amples sous l'égide occidentale⁴³. Au début du ^{xviii}e siècle, il n'y a plus aucun *port of trade* au cœur de l'Europe, mais en Afrique ils continuent à être une institution vivace et on trouve encore une constellation de nœuds commerciaux neutralisés aux extrêmes périphéries de l'économie-monde capitaliste. Ils se trouvent le long des lignes de fracture géopolitique où les Européens entrent en contact avec l'altérité,

41. Anthony Leeds, « The Port-of-Trade... », art. cit., p. 41.

42. L'expression chez Leeds renvoie à l'idée qu'il n'existe pas une technologie, mais différentes technologies, qui naissent à partir des problèmes propres à un milieu spécifique, chacune desquelles étant efficace à sa manière, dans son milieu. Ce relativisme technologique est dépassé dans la pensée calculatrice de la science occidentale, dont les produits agissent sur le milieu dans le sens d'une uniformisation des conditions de l'action humaine.

43. Philip D. Curtin, *Cross Cultural Trade...*, op. cit., p. 251-254. Il me semble avoir trouvé un bagage théorique intéressant pour approfondir la question de la corrélation entre la sphère écologique et la technologie dans ladite « loi de l'exemption » d'Arnold Gehlen, *Der Mensch. Seine Natur und seine Stellung in der Welt*, Wiesbaden, Athenaeon, 1978 (éd. it. Milan, Feltrinelli, 1983).

parfois radicale, d'autres peuples et cultures. On rencontre aussi une réalité probablement assez proche de celle du *port of trade* dans certains interstices des économies coloniales, par exemple sur les îles hollandaises des Caraïbes de Curaçao et de Saint-Eustache, neutralisées après le traité d'Utrecht⁴⁴, ou dans l'île danoise de Saint-Thomas, un port neutre qui à la fin du xvii^e siècle devient un centre de commerce actif fréquenté par tous les belligérants, anglais, français et espagnols.

44. Wim Klooster, *Illicit Riches. Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leiden, KITLV Press, 1998.