

INTRODUCTION

Apparue à la fin du XVIII^e siècle, la notion de progrès se généralise peu à peu dans l'Europe politique et intellectuelle du XIX^e siècle¹. L'impératif de la modernisation, contemporain, s'impose dans son sillage. La ville est au centre du processus: c'est sur elle que se focalisent les utopies et les projets modernisateurs. Par deux fois, entre le milieu du XVIII^e siècle et le milieu du XIX^e siècle, Livourne a semblé correspondre à cet idéal de progrès et de modernisation, et par deux fois la promesse a tourné court. L'échec trouve écho dans l'opinion des contemporains: quoique la masse des témoignages soit hétérogène et souvent contradictoire, la stigmatisation et les accusations d'archaïsme ont toujours fini par l'emporter sur les jugements positifs. C'est d'abord au siècle des Lumières que Livourne a valeur d'exemple. Pour l'*Encyclopédie*,

Ce n'était dans le seizième siècle qu'un mauvais village au milieu d'un marais infect; mais Côme I, grand-duc de Toscane, a fait de ce village une des plus florissantes villes de la Méditerranée [...] il connaissait la bonté du port de Livourne, et les avantages qu'un gouvernement éclairé en pouvoit tirer pour le commerce de l'Italie. Il commença d'abord l'enceinte de la ville qu'il voulait fonder, et battit un double môle².

L'article de l'*Encyclopédie* souligne aussi que Livourne se présente

comme une ville considérable, riche, très peuplée, agréable par sa propreté et par de larges rues tirées au cordeau [...] La franchise de

¹ La notion de progrès, clairement explicitée par Condorcet en 1795 dans son *Esquisse d'un tableau historique des progrès de l'esprit humain*, préfigure celle de développement et donne un sens linéaire et positif à l'histoire. Elle s'identifie aux progrès de la Raison et suppose une accumulation continue d'avancées scientifiques et techniques, tout comme une maîtrise toujours plus grande de la nature, qui débouchent sur un progrès de la conscience humaine. Sur cette définition, voir Boudon, Besnard, Cherkaoui, Lécuyer 1996, p. 181. Sur l'idée de progrès et son histoire, cf. Taguieff 2004.

² *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, tome IX, S. Fauche e c., Neufchastel, 1765, article « Livourne », p. 600.

son commerce y attire un très grand nombre d'étrangers [...] la justice s'y rend promptement, régulièrement et impartialement aux négociants. Toute secte et religion y jouit également et impartialement d'un profond repos, les Grecs, les Arméniens y ont leurs églises. Les juifs qui y possèdent une belle synagogue et des écoles publiques regardent Livourne comme une nouvelle terre promise³.

L'Encyclopédie met en valeur une quadruple exemplarité de Livourne, à la fois modèle urbanistique, économique, politique et moral. La fonctionnalité du port, la rationalité de l'espace urbain, la réussite commerciale et la bonne harmonie sociale concrétisent le bon gouvernement du Prince éclairé et les vertus de la tolérance. Ainsi, deux siècles après leur naissance, la société, l'espace urbain et le port de Livourne sont utilisés par une démonstration qui illustre la supériorité de la Raison et la validité des concepts des Lumières.

Mais quelques décennies plus tard, au début du XIX^e siècle, c'est au contraire l'archaïsme de la ville que nombre d'observateurs mettent en évidence. Occupée par les armées napoléoniennes, Livourne semble au premier préfet installé dans la ville une cité bien déficiente :

Tout y est sacrifié à l'utilité, à l'avantage du commerce; tout ce qui tient à l'agrément des cités y est négligé ou inconnu. Point de fontaines, point de promenades publiques, la ville n'a qu'un seul hôpital d'hommes, étroit, assez mal disposé, pouvant contenir au plus cent cinquante malades civils, et autant de militaires [...] Les bâtiments publics y sont si rares qu'on a été obligé d'établir les deux tribunaux civil et de commerce dans des maisons particulières⁴

Espace urbain et espace portuaire ayant perdu leur exemplarité, c'est autour de la société locale que va se jouer, dans le second tiers du XIX^e siècle, l'image de la ville. Dans les années 1830-1840, plus que les aspects novateurs de la restructuration urbaine, qui au demeurant tourne court, c'est l'élan plus général d'innovation économique et associatif, mené par les élites locales, qui favorise la mise en place d'une société civile dynamique.

En termes politiques, la forte croissance de cette société civile débouche sur la naissance d'une opinion publique locale, reliée aux grands courants idéologiques du Risorgimento. En 1848, la large participation des Livournais au surgissement de l'État-nation italien replace Livourne aux avant-postes du progrès. Ainsi, venu observer l'importante et précoce mobilisation populaire qui marque à Livourne le déroulement de la révolution de 1848, Herten sou-

³ *Ibid.*

⁴ ANP, F1 CIII Méditerranée 1, Rapport du 26 janvier 1809.

ligne combien la garde civique locale « composée de citoyens et non vêtue d'uniformes chamarrés » est aux antipodes des armées traditionnelles, instruments de l'autorité et de la répression politique⁵. Mais, après les affrontements qui suivent la phase libérale de la révolution, cette modernité politique se brouille et ne peut contrebalancer les témoignages de plus en plus concordants qui fustigent la société locale. Observateurs et voyageurs comme Edmond et Jules de Goncourt, pour qui Livourne est « un sale quartier du Havre avec la saleté de l'Italie »⁶, ou parlementaires italiens, comme le député Bixio, parti en croisade contre les privilèges de Livourne, rangent la ville dans la catégorie des ports populaires, criminogènes et arriérés, sans que l'urbanisme ou l'économie, dans une ville enfoncée dans un profond marasme, ne viennent offrir un contre-feu à cette dévalorisation profonde⁷.

L'entrée de Livourne dans la modernité a finalement lieu à l'extrême fin du XIX^e siècle⁸. Elle se fait en rupture totale avec l'ancien système urbain et à partir d'un modèle extérieur de croissance : l'État italien et quelques entrepreneurs locaux, pour la plupart des hommes nouveaux, imposent une solution nationale et industrielle qui fait de Livourne, en quelques décennies, une ville ouvrière, lieu emblématique des grandes luttes sociales et politiques de l'Italie du XX^e siècle⁹. Livourne entre dans la modernité après une rupture avec son passé, rupture qui est aussi un échec : le rattachement à l'État-nation italien et la mise en place de la ville industrielle se

⁵ Herzen 1979.

⁶ Goncourt 1996, p. 185.

⁷ Pour le député Bixio, qui intervient lors d'une discussion à la chambre des députés portant sur les difficultés du port de Livourne, « La raison pour laquelle les vapeurs ne s'approchent pas de l'escale de Livourne, la connaissez-vous ? C'est l'influence des portefaix, c'est l'influence des voituriers, des aubergistes et celle des messieurs de Livourne... (menés par) quatre hommes qui sont à la tête d'une société de *camorristi* déguisés en transporteurs... ils ont organisé un brigandage révoltant et indigne d'une cité libre et civile. », *Atti del parlamento italiano, Camera dei deputati*, vol. VIII, Florence, 1869, p. 8189, session 1867, séance du 20 novembre 1867.

⁸ Par modernité, on entendra une notion postérieure à celles de progrès et de modernisation, apparue en Europe entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle, et qui s'apparente à une prise de conscience historique de l'écart existant entre le passé et la société contemporaine. Interrogation sur le temps présent, la modernité est inséparable de la réflexion sur la ville du XX^e siècle, lieu, par excellence, d'élaboration de la modernité. Bien que la définition des critères de la modernité ne fasse pas l'unanimité, l'usage du concept est essentiel pour comprendre les temps de la ville, et en particulier le passage de la ville moderne à la ville contemporaine (sur l'utilisation du terme dans ce livre, cf. *infra*, III^e partie).

⁹ Rappelons, pour mémoire, que le parti communiste italien a été fondé à Livourne en 1921, dans un immeuble situé dans l'ancien quartier négociant et portuaire de La Venezia.

font au prix d'un redimensionnement du port et d'un effacement de son cosmopolitisme. Il ne s'agit donc pas d'une rédemption, mais d'un choix imposé à la ville de l'extérieur.

Si l'histoire de Livourne, entre la fin du XVIII^e siècle et le milieu du XIX^e siècle, est celle des promesses non tenues et des rendez-vous manqués avec la modernité, il ne s'agit pourtant pas, dans ce livre, d'observer comment un grand port international et cosmopolite de la Méditerranée « braudelienne » décline et se retrouve déclassé au rang de ville moyenne et port régional : l'entreprise ne serait pas inintéressante, mais cela reviendrait à utiliser l'histoire de la ville pour illustrer la fin de la Méditerranée cosmopolite des marchands et l'émergence concomitante des États-nations et de la société industrielle, ce qui consoliderait d'ailleurs l'ancienne et toujours vigoureuse tendance de l'historiographie à enfermer dans le national – ici pris au sens d'objet problématique et d'échelle d'observation – l'histoire des ports de l'Italie contemporaine. Or, depuis le réexamen critique de l'idéal-type anglais de révolution industrielle et le développement des travaux sur l'économie et les villes portuaires méditerranéennes, nous savons qu'industrialisation et négoce n'ont pas fait mauvais ménage, qu'il y a une voie méditerranéenne à l'industrialisation et que plusieurs grandes cités portuaires et cosmopolites de la Méditerranée ont été des laboratoires où se développèrent de vigoureuses sociétés civiles locales¹⁰.

En outre, l'histoire sociale italienne des années 1980-1990, en reconsidérant les paradigmes marxistes hérités de la première moitié du siècle et l'idéal-type wéberien du bourgeois, a remis en cause un schéma historiographique qui faisait de la bourgeoisie nationale une bourgeoisie arriérée¹¹. S'il existe une voie italienne à la modernité, les obstacles qu'elle rencontre ne sont pas à rechercher dans l'application imparfaite d'un modèle, anglo-saxon en particulier, mais dans la société italienne elle-même et, à une échelle plus réduite mais nécessaire, dans les sociétés locales de la péninsule. Par ailleurs, depuis que quelques grandes thèses d'histoire sociale et d'histoire urbaine ont mis, dans les années 1970, la question de la modernité au centre de leur questionnement¹², la ville n'est plus tant considérée par l'historiographie française comme un moyen d'illustrer des paradigmes plus généraux, forgés en dehors d'elle, que comme un objet et un sujet d'histoire, doté d'un intérêt et d'une dynamique propre¹³. Il s'agit donc

¹⁰ Rubinstein 1981 ; Wiener 1981 ; Cain, Hopkins 1986 et 1987 ; Chapman 1992 ; Chastagnaret 1995 ; Raveux 1998 ; Ilbert 1996 ; Tarazi Fawaz 1983 ; Büssow 2011.

¹¹ Sur les termes du débat, cf. R. Romanelli, « Sullo studio delle borghesie ottocentesche », dans Signorelli 1988, p. 9-46 ; Id. 1991.

¹² Corbin 1975 ; Perrot 1975.

¹³ Lepetit 1996, p. 22 ; voir aussi Bergeron, Roncayolo 1974.

de comprendre la ville à partir d'elle-même, ce qui ne signifie pas un enfermement stérile sur le local, mais l'établissement d'un questionnement construit d'abord sur l'observation de l'objet.

Dès lors, ce qui fait problème à l'historien de Livourne, c'est l'incapacité de la société civile locale, malgré une robustesse initiale (premier tiers du XIX^e siècle) qui faisait de la ville une des plus dynamiques d'Italie centrale, à mettre en place un projet apte à lui faire conserver son rang de grand port international et à lui faire acquérir une position de grande ville italienne : Livourne n'a pu être ni Gênes, ni Marseille, ni Barcelone, qui ont su se développer avec l'État-nation. Malgré l'élan initial, sa propre voie vers la modernisation a tourné court avec le Risorgimento, auquel elle avait pourtant beaucoup donné.

Si l'on rejette les raisonnements construits en dehors de l'objet lui-même, comment aborder le problème ? La ville est un objet complexe qui n'est pas lisible par simple mise à jour et juxtaposition de ses structures. Elle n'est intelligible que globale, à travers un ensemble de relations qu'il faut ordonner, en prenant garde aux différentes temporalités – temps de l'espace urbain, temps de la société, rupture événementielle – et échelles d'observations possibles – divisions et formation de la ville, systèmes et ensembles de villes, relation des villes avec les États d'insertion et avec l'espace international. B. Lepetit avait souligné les dangers d'une approche globale de la ville : la complexification qu'elle suppose rend plus difficile une lecture cohérente et présente le risque de ne produire qu'un discours généralisant dans lequel l'objet se dilue¹⁴. Pour résoudre le problème, il appelait à une analyse systémique, qui sortirait de la monographie traditionnelle en changeant d'échelle¹⁵. Il illustre son propos en mettant en avant deux types d'approches. L'une consistait à analyser la ville par son insertion dans un système de villes, ce qui permettait de mieux dégager les relations entre les formes géographiques, les équipements et les fonctionnements économiques, et plus largement le jeu entre innovation et résistance des anciennes structures ; l'autre, davantage centrée sur l'histoire sociale, s'intéressait aux relations permettant la constitution des identités urbaines¹⁶.

Dans la pratique, la multiplicité des fils à saisir, les chevauchements et les ruptures de rythmes temporels différents, dans un lieu où tous les temps se rencontrent, a conduit au fractionnement croissant de ces nouvelles études urbaines. Aujourd'hui, ce dynamisme, très fortement marqué par la multiplication des

¹⁴ Lepetit 1996, p. 26-27.

¹⁵ *Ibid.*, p. 27-34.

¹⁶ Lepetit 1988 ; Cerruti 1990 ; Guignet 1990 ; Saunier 1995 ; Smyrnelis 2005.

sujets et des thèmes, l'éclectisme des méthodes¹⁷, voire l'empirisme des démarches de recherche, montre nettement ses limites, celles d'une histoire urbaine au foisonnement trompeur et insatisfaisant. D'autant que l'évolution historiographique a aussi tendu vers une coupure assez nette entre histoire sociale de la ville et histoire de l'espace urbain, chacune piochant dans l'autre sans pour autant intégrer vraiment les deux termes dans l'analyse systémique. Les résultats de tous ces travaux sont appréciables, mais ne donnent pas de perception globale de la ville. Or, comme l'a justement souligné Jean-Luc Pinol, « la ville est un phénomène total ou se condensent l'économique et le social, le politique et le culturel, le technique et l'imaginaire et, partant, toute approche fractionnée qui privilégierait un domaine unique aux dépens des autres manquerait de pertinence »¹⁸.

Mais s'agit-il pour autant d'effectuer un « bricolage unificateur »¹⁹? En effet, et si l'on excepte l'analyse en termes de réseaux urbains, il ne suffit pas de lier forme urbaine et pratiques sociales pour comprendre la ville. Il s'agit plus encore de dégager la cohérence d'ensemble du système et son évolution. Car la mise à jour de relations ne doit pas seulement mettre en évidence des éléments d'identités urbaines: elle doit montrer en quoi la ville fait système, forme un ensemble doté d'une cohérence qui permet sa reproduction, et quels sont les termes des contradictions qui déséquilibrent le système et l'obligent à un constant renouvellement. Cette conviction s'appuie sur l'idée qu'il est nécessaire, pour donner du sens à la recherche, de dégager les différentes strates qui constituent l'histoire de la ville et de les individualiser: même si, dans l'espace urbain, plusieurs temporalités sont à l'œuvre en même temps, il existe une concordance des temps de la ville, qui permet de distinguer des cycles urbains²⁰.

Il convient donc de trouver des fils conducteurs, des principes organisateurs qui permettent de lire l'histoire de la cité et des mécanismes mettant à jour la production et la reproduction du système urbain, dans une globalité qui ne ravale ni la société ni l'espace urbain au rang de décor²¹. Si cette globalité a pu être pratiquée, sur le plan sociologique, pour une mégapole contemporaine comme Los Angeles, ou, sur le plan historique, pour Alexandrie²², la chose était

¹⁷ Pinol, « La ville des historiens », dans Paquot, Lussault, Body-gendrot 2000, p. 42-43.

¹⁸ Pinol, « Introduction générale », dans Pinol 2011, p. 8.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Cf. Bocquet, Fettah 2007, p. 1-3

²¹ Pour une mise en rapport dynamique de l'espace et de la société urbaine, voir les résultats du programme « Les mots de la ville », et en particulier Topalov 2002.

²² Davis 1997; Ilbert 1996.

sans doute praticable dans une ville plus réduite comme Livourne. Ce choix de la monographie s'imposait aussi à cause de l'approche méditerranéenne et collective de notre recherche : la multiplication de travaux historiques sur les villes portuaires de cet espace, centrés sur le Maghreb et le Levant, rendait urgente la mise en place de modèles construits à partir de ports de la Méditerranée septentrionale, tant il est vrai que les questionnements (modernisation et émergence des sociétés civiles, mise en place de nouveaux pouvoirs locaux, choc provoqué par la mise en place des États-nations, portée des grandes restructurations urbaines...) dépassaient le simple jeu des similitudes et des relations mises à jour au cours des échanges scientifiques.

Pour Livourne, notre fil directeur, celui autour duquel le processus historique qui conduit à la création, à la reproduction et à la fin du système livournais devient intelligible, est la limite, à la fois spatiale, sociale et politique, qui fonde l'espace et la citoyenneté livornaise tout au long d'un cycle urbain qui s'étend de la fin du XVI^e siècle au milieu du XIX^e siècle. Cette limite fonde l'altérité livornaise. Pendant deux siècles et demi, le cosmopolitisme et la franchise portuaire distinguent Livourne du reste de la Toscane. Cosmopolite, Livourne est la seule ville toscane à être dotée de communautés non catholiques, insérées dans des réseaux marchands et jouissant d'une reconnaissance institutionnelle et de droits à l'auto-administration (1590-1593)²³. Port franc, elle jouit d'une situation fiscale particulière, marquée par la mise en place d'une limite douanière qui la sépare de l'arrière-pays (1676)²⁴. Cette altérité est validée et perpétuée par le lien étroit que la ville entretient, dès sa fondation, avec les grands-ducs de Toscane. Elle se retrouve dans la morphologie urbaine, des statuts et des institutions spécifiques²⁵.

Pour autant, une telle différence et la limite qui la fonde ne signifient pas l'isolement de la ville vis-à-vis de l'arrière-pays : frontières et limites, tant terrestres que littorales, ne marquent pas seulement l'altérité, mais sont aussi des lieux de contacts et d'échanges, par ailleurs souvent fluctuants et discontinus²⁶. Livourne est aussi une

²³ Sur le cosmopolitisme et les réseaux marchands livournais, voir Trivellato 2009.

²⁴ Sur le système du port franc, voir Calafat 2013.

²⁵ Sur ces institutions et leur rôle dans la relation particulière entre le pouvoir toscan et Livourne, cf. Aglietti 2009 (les gouverneurs de Livourne) et 2012 (l'institution consulaire); sur le lien entre l'altérité morphologique de la ville et les statuts socio-juridiques, cf. Calafat 2012b.

²⁶ Menjot, « La ville frontière : un modèle original d'urbanisation? », dans Menjot 1997, p. 10-12; les contributions dans Fasano Guarini, Volpini 2008, et en particulier Nordman, « Frontières et limites maritimes : la Méditerranée à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècle) », p.19-34 ainsi qu'Addobbati, « Acque territoriali: modelli dottrinari e mediazioni diplomatiche tra medioevo ed età moderna », p.173-198.

ville toscane, dotée d'institutions municipales similaires à celles des autres cités du grand-duché, avec une formation sociale dont des pans entiers sont très proches de ce qui existe dans l'hinterland, avec lequel elle entretient, dès le début, d'importantes relations.

Livourne est ainsi à l'intersection de deux mondes. Espace, pouvoir et société s'inscrivent au contact de deux modèles. L'un, international, méditerranéen et cosmopolite, l'inclut dans l'espace des grands ports et des réseaux marchands de la Méditerranée. L'autre, régional et péninsulaire, l'enracine dans l'Italie des anciens États régionaux.

Cette dualité – il est possible de qualifier Livourne de cité duale – est active. Il n'est pas ici question, en effet, de tracer la limite entre les deux Livourne, mais de déterminer le jeu qui s'établit à partir de cette dualité : la limite fonde non seulement le système urbain, mais elle en génère les principales contradictions, suscite des conflits et fait évoluer le système. Il y a, à Livourne, un jeu de la limite, qui détermine la formation de l'espace et de la citadinité, et en constitue le moteur fondamental. Établir ce jeu de la limite a posé plusieurs difficultés. La principale tenait à la nécessité d'aborder la question en croisant des sources multiples. On a donc cherché à construire l'objet d'étude aussi bien à partir de sources locales, régionales, nationales – avec l'unité italienne – qu'internationales, et à diversifier, sans exclusive, le type de sources, resserrant progressivement le travail d'enquête avec la progression de la construction problématique. Celle-ci privilégiant le passage de Livourne à la modernité, on a rapidement focalisé la recherche sur les sources de la fin du XVIII^e siècle et de la première moitié du XIX^e siècle, et cela d'autant plus qu'une source pouvait donner lieu à plusieurs types de lectures (une délibération municipale, par exemple, peut valoir non seulement pour ce qu'elle peut dire sur l'urbanisme, mais aussi pour ce qu'elle révèle du fonctionnement des pouvoirs locaux et des rapports sociaux dans la cité).

Surtout, l'étude d'une ville à travers plusieurs régimes politiques et plusieurs scissions réformatrices, c'est-à-dire différentes modifications institutionnelles et administratives, multiplie les séries d'archives à confronter. À cette difficulté s'est ajoutée la maigreur des sources communautaires qui n'ont pas été dispersées ou détruites. Une autre lacune de la documentation tenait au manque de sources sur les fortunes de la Restauration, du fait de la destruction des fonds du bureau de l'enregistrement. C'est encore la destruction et la négligence administrative qui expliquent la disparition de sources précieuses pour reconstituer l'économie portuaire, en particulier des fonds du bureau de la santé maritime de Livourne. Enfin, les différents cadastres établis entre la fin du XVIII^e siècle et l'unité italienne se sont avérés être de maniement difficile : celui,

central, établi dans les années 1820-1830, pour être pleinement utilisable, aurait nécessité un immense travail de dépouillement, auquel il n'a pas été possible de procéder. Il a donc été difficile d'enquêter de façon systématique sur l'évolution des valeurs immobilières, même si le recours à d'autres sources a finalement permis de retracer une évolution d'ensemble. D'ailleurs, plus globalement, l'usage de sources multiples a été un moyen de surmonter bien des lacunes et finalement de retracer l'évolution de la cité.

Il a aussi permis de combiner et d'étudier les trois temporalités de la ville : le temps long du cycle urbain de port franc (XVII^e-XIX^e siècle), en mettant en évidence les fondements pluriséculaires du système urbain livournais ; le temps moyen de la cité duale (fin du XVIII^e siècle-première moitié du XIX^e siècle), en décrivant le fonctionnement de la ville tel qu'il a été établi à partir des compromis et des réformes du despotisme éclairé, ainsi que la capacité du système à s'adapter aux remises en cause en intégrant les différentes innovations du temps et en s'inscrivant davantage dans l'espace régional toscan ; le temps court des révolutions, en insistant sur la difficulté des relations entre la ville, ses élites et l'État au temps du Risorgimento et en montrant combien l'échec de la modernisation locale doit à ces ruptures politiques (1848, 1859-1860).

Cet échec tient aussi à l'impossible mise en place d'une puissante bourgeoisie locale. Si la ville s'est construite entre deux mondes, les élites livournaises, malgré l'absence d'une véritable aristocratie urbaine, sont longtemps restées duales ; la frontière entre communautés est restée, au moins jusqu'aux années 1830, un principe de division, tandis que l'unité politique et spatiale de la ville était assurée par l'État. Et quand, dans le second tiers du XIX^e siècle, cette dualité s'efface, la ville et ses élites s'avèrent incapables de s'unir durablement autour d'un projet local cohérent et de profiter d'un affaiblissement ou d'une démocratisation de l'État. Malgré la précoce connexion des intérêts, des modes de vie et de la culture, malgré les brassages encouragés par l'expansion urbaine hors les murs, les élites livournaises n'ont pu construire une citoyenneté rassemblée et trouver un lieu de pouvoir commun.

Ce livre raconte d'abord l'histoire de cette limite.