

Trieste ville d'Empire(s)

*David Do Paço, Markus Koller, Christine Lebeau, Kolja Lichy
CIERA, IHMC / Paris 1, Ruhr-Universität Bochum*

A l'instar de Hambourg, à laquelle ses chroniqueurs la comparent souvent, Trieste est un lieu de pouvoir qui use des échelles du Saint-Empire pour développer son rayon d'action. C'est aussi une zone de contact qui fait communiquer savoirs caméraux et commerciaux. Le projet vise à redonner à la cité son histoire en-deçà du grand récit du port franc (1719) dominé par les „groupes“, matrice des histoires et conflits nationaux des XIXe et XXe siècles. Le PFR réunira des chercheurs confirmés et des doctorants spécialistes de plusieurs champs historiques (histoire du Saint-Empire et de l'Allemagne, de la Monarchie des Habsbourg, de la Méditerranée, histoire économique, histoire du monde juif...) et/ou actifs dans d'autres champs disciplinaires (science politique, communication, urbanisme...).

Vendredi 22 octobre 14h30-18h00 Salle d'histoire des techniques, Centre Malher 9, rue Malher

Le port de Trieste a-t-il un arrière-pays ? Débats et nouvelles recherches.

Nataša Štefanec (Université de Zagreb), From Borderland to Hinterland: The Krajina and How to Make Use of It ?

From the 16th century people on the krajina (borderland) developed various practices and specific codes of honor in order to create a safer surrounding in the constant presence of war. These practices and codes were unpopular and even forbidden by the imperial authorities that promoted holy war. On the other hand, the life in Krajina included reliance on war economy and toleration/acceptance of violence. In the 18th century, Habsburgs attempted to include parts of krajina in their new economic enterprises, in order to create profitable trading routes to Rijeka and Trieste. These attempts were intended to connect parts of the Military Border, where people lived in the so called krajina way, with civil territories of Rijeka and Trieste, but were only partially successful.

Attila Magyar (Leibniz Universität Hannover), *Luigi Ferdinando Marsigli's proposal for the organisation of new trading roads with the Ottoman Empire around 1700*

After the peace treaty of Karlowitz 1699, Luigi Ferdinando Marsigli prepared for the Aulic War Council (Hofkriegsrat) a proposal for organising new trade routes with the Ottoman Empire. The large expansion of Habsburg territory in the war should be used as a starting point for rethinking the role of the imperial merchants and their trading activities with and in the Ottoman Empire.

In preparing his project Marsigli used the knowledge about the newly conquered territories that he had personally gained as an officer in the imperial army, having taken extensive notes and

having made the first detailed maps of the lower Danube, and he also drew on his experience as a member of the legation for the negotiations of the treaty in Karlowitz. Additionally, he used a number of older traditions about the established trade routes and combined them fairly freely with his own observations and ideas.

As the starting point of the possible new routes in the Ottoman Empire Marsigli settled on the small market town of Baja, which the imperial troops captured 1687, a year after the takeover of Buda, the old Capital of the Kingdom of Hungary. In the Ottoman era, Baja, with its ferry across the Danube, was a trade market of regional importance. It also served as a reloading point for the salt trade from the Transylvanian salt mines.

The lecture will show how Marsigli argued for Baja to be both a new centre of trade in the recently conquered lands and the ideal starting point for the trade with the Ottoman territories on different routes to the east (Transylvania, Walachia Poland-Podolia, Bulgaria), to the south (Belgrade, Sarajevo, Ragusa-Dubrovnik), and to the west (Carlopageo-Karlobag, Buccari-Bakar, Ancona, Venice). The focus of the lecture is Marsigli's view of the new possibilities for routes, how he observed the new Habsburg positions, and what advantages for the imperial trade his proposal presented.

Benjamin Landais (Université d'Avignon), "Prolonger la voie caroline, du littoral autrichien jusqu'au Banat : Reflet et instrument des mutations des configurations politiques et institutionnelles au sud de la monarchie habsbourgeoise (1750-80)".

La tendance de long terme à l'accroissement de la polarisation de l'espace économique et à l'élargissement de l'arrière-pays triestin dans la monarchie habsbourgeoise des XVIII^e et XIX^e siècles est incontestable. Les puissances financières régionales, épaulées par les autorités impériales, ne sont cependant pas toujours motrices dans ce processus. Le renforcement du trafic sur les voies terrestres et fluviales reliant le littoral autrichien (Trieste, Fiume/Rijeka, Porto Re/Kraljevica, Bakar/Buccari) aux pays hongrois (Croatie intérieure, Slavonie, Banat et Transylvanie) ne recueille dans un premier temps que peu de soutiens auprès des maisons de commerce de la côte. Dans les années 1750, des initiatives décisives permettant le développement du trafic dans cette direction sont prises dans la province très excentrée du Banat, située à plus de 600 km de l'Adriatique à l'intérieur des terres.

La spécificité de la configuration institutionnelle locale explique en grande partie la réussite de l'entreprise. Dans ce qui est alors le plus grand domaine foncier de la couronne, la collaboration entre administrateurs, officiers chargés de la gestion domaniale, militaires, marchands, éleveurs et techniciens de l'aménagement des espaces ruraux – ingénieurs hydrauliciens, agronomes et cartographes – est bien rodée. L'habitude de l'administration à distance garantit également des soutiens politiques au plus haut niveau (chambre aulique, conseil de commerce, conseil aulique de guerre). Capitaux et expertise technique ont ainsi été mobilisés pour des chantiers de canalisation, de drainage et d'introduction de nouvelles cultures. Forts de ces succès, les équipes déjà constituées se transforment en faiseurs de projets pour l'aménagement d'une route commerciale traversant la Slavonie et la Croatie pour aboutir jusqu'à la Méditerranée.

Le développement de cette voie n'a pas pour objectif l'essor d'un marché intérieur habsbourgeois. Il s'agit avant tout d'offrir aux produits banatais l'accès à l'avant-pays (*foreland*) de Trieste : Ancône, Naples, Gênes, Malte, Marseille, Londres et Hambourg. La nécessité de minimiser les coûts du transport limite par ailleurs l'intérêt des acteurs locaux dans la participation au projet. Elle implique en effet une exemption des droits de douanes royaux et privés, le recours systématique à la corvée, une colonisation disciplinaire le long de la voie caroline et la réduction du nombre de stations. Les difficultés techniques s'avèrent plus faciles à surmonter que la mauvaise volonté des institutions politiques du sud de la monarchie :

comitats, régiments des confins, seigneuries et chancellerie hongroise. La recherche de relais économiques privés dans les ports habsbourgeois s'avère tout aussi poussive. Il faut attendre la fin des années 1760 pour que s'éveille enfin l'intérêt des négociants et manufacturiers triestins pour cette terre lointaine. Une vague d'investissements s'accompagne même de l'arrivée d'administrateurs du littoral dans le Banat. À la fin du XVIII^e siècle, le modèle d'intégration banatais est celui d'un espace formant un arrière-pays discontinu des ports habsbourgeois sur l'Adriatique et non une périphérie dominée. Cet exemple fait école. Il ouvre la voie à des travaux plus ambitieux d'aménagement de la voie caroline et de la Save, soutenus désormais par les institutions royales hongroises.