



**HAL**  
open science

## Des migrations contraintes? Migrants et voyageurs alpains et appenins vers 1800

Anne Radeff

► **To cite this version:**

Anne Radeff. Des migrations contraintes? Migrants et voyageurs alpins et appenins vers 1800. Travaux et Recherches de l'UMLV, 2003, 7, pp.117-142. hal-04405602

**HAL Id: hal-04405602**

**<https://hal.science/hal-04405602>**

Submitted on 19 Jan 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

TRAVAUX  
ET  
RECHERCHES  
DE L'UMLV

LITTÉRATURES  
SCIENCES HUMAINES

LES DÉPLACEMENTS CONTRAINTS DE POPULATION

TRAVAUX ET RECHERCHES DE L'UMLV  
LITTÉRATURES ET SCIENCES HUMAINES

Revue semestrielle

*Directrice de rédaction :*  
Fabienne BOCK

*Comité de rédaction :*  
Louise BÉNAT-TACHOT – Annick BOUILLAGUET – Vladimir IAZYKOFF  
Christian LUPOVICI – Robert SAYRE – Michael A. SOUBBOTNIK

*Secrétaire de rédaction :* Emmanuelle BRUN  
*Directeur de publication :* Yves LICHTENBERGER  
*Conception graphique :* Michelle THOMAS et Bertrand ZAKOWETZ



**RÉDACTION :**

"Travaux et Recherches de l'UMLV", Université de Marne-la-Vallée,  
5, boulevard Descartes, 77454 Marne-la-Vallée cedex 2  
(Tel. : 01.60.95.70.75 ; Télécopie : 01.60.95.70.77)

**CORRESPONDANCE :**

Toute correspondance est à adresser à la rédaction.

**ABONNEMENTS / VENTE AU NUMÉRO :**

	Vente au numéro	Abonnement annuel
Particuliers	6 €	12 €
Institutions	12 €	24 €

Voir bulletin d'abonnement à l'intérieur du numéro

ISSN : 1298-1168

<b>Laurent Feller</b> , Les déplacements contraints de population .....	5
<b>Christine Hamdoune</b> , Y a-t-il eu des déplacements contraints de population dans l'Afrique romaine ? .....	13
<b>Jean-Claude Cheynet</b> , Les transferts de population sous la contrainte à Byzance .....	45
<b>Philippe Jansen</b> , Réaménagement politique du territoire et déplacements contraints de population en Italie centrale, XIII <sup>e</sup> -XV <sup>e</sup> siècles .....	71
<b>Anne Radeff</b> , Des migrations contraintes ? Migrants et voyageurs alpins et appenins vers 1800 .....	117
<b>Florence Bourillon</b> , Travaux et spéculation : l'expulsion des habitants du centre de Paris sous le Second Empire .....	143
<b>Henriette Asséo</b> , Les Tsiganes et le remembrement ethnique de l'Europe .....	173
<b>Damien Lecarpentier</b> , La catégorie de « sans-papiers » : un enjeu de lutte pour la définition de l'étranger en situation irrégulière .....	189

# Des migrations contraintes ? Migrants et voyageurs alpins et apennins vers 1800

Anne Radeff<sup>1</sup>

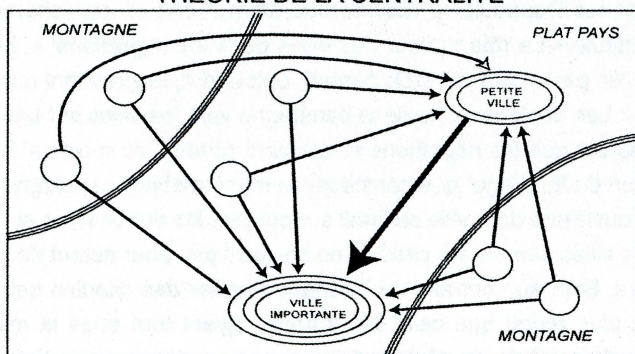
## Des modèles contestables

**F**ernand Braudel définissait la montagne méditerranéenne sous l'Ancien Régime comme « une fabrique d'hommes à l'usage d'autrui<sup>2</sup> ». Cette affirmation reposait sur l'idée sous-jacente d'un déterminisme physique d'altitude qui fait des montagnes des lieux de départ par excellence. Cette assertion est discutable. D'une part, des dizaines de milliers de personnes partent des plaines vers de multiples destinations. D'autre part, les montagnes ne sont pas uniformément pourvoyeuses d'hommes.

Cet article examine de manière critique cette vision « braudélienne » liée à une autre conception faisant des villes les seules véritables zones d'attraction. Dans cette conception, sans zones d'attraction (présumées urbaines), il n'y aurait pas de zones de répulsion (présumées montagnardes). Jacques Dupâquier a résumé ces affirmations en un schéma saisissant intitulé « Le rôle moteur des villes dans les migrations<sup>3</sup> ». La ville y est figurée par un grand cercle central, autour duquel gravitent quelques villages. « Les déplacements de la campagne vers les villes ont une toute autre ampleur que les migrations strictement rurales, du moins si l'on fait abstraction du "bruitage" que constituait la micro-mobilité campagnarde », écrit-il. L'ouverture de la ville se ferait surtout vers les autres villes et l'étranger. Si les villes attirent, les citadins ne seraient pas pour autant de grands voyageurs. Bien au contraire : « L'espace familial des citadins est généralement plus réduit que celui des ruraux : ayant tout sous la main, ils n'ont pas de motif de se déplacer<sup>4</sup>. »

Ces approches qui postulent la complémentarité des montagnes comme pourvoyeuses et des villes comme réceptacles d'hommes sont en phase avec la théorie de la centralité, formulée dans l'entre-deux-guerres par le géographe allemand Walter Christaller<sup>5</sup>. Cette théorie s'est largement répandue parmi les historiens grâce, entre autres, à Braudel qui la taxait de « géographie matricielle<sup>6</sup> ». Pour Walter Christaller, les villes sont des centres répartis selon une hiérarchie spatiale hexagonale ; plus leur rang est élevé, plus elles sont rares et éloignées les unes des autres<sup>7</sup>. L'organisation spatiale, sous la forme d'un réseau géométrique, est générée par les mobilités des marchandises (leur rayon de distribution autour d'un lieu central) et celles des personnes. Celles-ci parcourent de plus ou moins grandes distances pour s'approvisionner ou pour vendre leurs produits ou leur force de travail au lieu central. Le schéma 1<sup>8</sup> « Théorie de la centralité », montre quelle devrait être l'importance des déplacements entre des lieux hiérarchisés selon la logique centraie. Il combine les affirmations de Dupâquier sur les villes avec celles de Braudel sur les montagnes en mettant deux villes (une petite et une grande) en relation avec des villages de plaine et de montagne. Les relations sont très fortes des petites vers les grandes villes, fortes des villages vers les villes, sans importance entre villages (un simple « bruitage » – *sic* – selon Jacques Dupâquier).

Schéma 1  
THEORIE DE LA CENTRALITE



Conception et réalisation : Georges NICOLAS, 1998

## De la montagne à la montagne : migrants temporaires<sup>9</sup>

Cet article se propose d'examiner cette approche centrale urbaine en se fondant sur l'exemple de migrants temporaires et de voyageurs évoqués dans des sources d'archives suisses et françaises à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>10</sup>. Il traitera plus particulièrement des Italiens (bien que l'unification du pays soit très postérieure, j'utiliserai ce terme qui apparaît souvent dans les sources) quittant leur région ou leur pays natal, mais aussi de quelques Suisses ou Français se rendant en Italie. L'approche concerne des groupes de taille très variable : dizaines de milliers de migrants temporaires parcourant l'Europe, voyageurs passant en Suisse seuls ou par petits groupes, riches négociants traversant le continent en toute hâte, petits colporteurs s'arrêtant fréquemment. Ils ont souvent un profil différent des émigrants italiens qui ont essaimé à travers toute l'Europe dès le Moyen Âge, ceux qu'on trouve « dans les mondes de la finance, du négoce, dans les métiers hautement spécialisés (verre, soie) mais aussi dans ceux des arts<sup>11</sup> ». De même, les personnes qui se rendent en Italie ne sont qu'exceptionnellement de jeunes aristocrates et des riches gentilshommes faisant leur Grand Tour<sup>12</sup>, beaucoup plus souvent des petites gens partant pour travailler.

### Attractions rurales et montagnardes

Une enquête sur les migrants temporaires a été levée en France sous le premier Empire, en 1811<sup>13</sup>. À l'échelle européenne, Jan Lucassen a montré que les zones d'arrivée des migrants ne sont pas nécessairement des villes, mais des régions de cultures nécessitant de très nombreux travailleurs agricoles<sup>14</sup>. Cette attraction est particulièrement forte en Italie. Au nord, les 50 000 migrants qui se rendent chaque année dans la vallée du Pô travaillent surtout dans les rizières ; Milan et Turin attirent beaucoup moins que d'autres villes de taille supérieure, comme Paris ou Madrid. La seconde zone d'attraction italienne va du sud de la Toscane au Latium en passant par la Corse et l'île d'Elbe. Au moins 100 000 migrants

se rendent chaque année dans cette vaste zone. Rome attire certes de très nombreuses personnes, mais la majorité des migrants ne vont pas dans les villes mais dans les campagnes, où ils effectuent divers travaux agricoles, en particulier les moissons.

Abel Châtelain, quant à lui, a décrit les migrations en France à partir de cette même enquête des années 1811. Les Italiens sont nombreux à s'y rendre. Les préfets de départements français ne précisent qu'exceptionnellement d'où ils viennent. On sait cependant, grâce à leurs collègues résidant en Italie, qu'il s'agit souvent – mais pas toujours – de montagnards, généralement venus des Alpes. Les régions où ces migrants se rendent sont souvent sises en montagne : Alpes, Massif Central, Pyrénées<sup>15</sup>. En revanche, les villes ne jouent pas un rôle d'attraction majeur, à quelques exceptions près comme celle de Metz où arrivent « des Italiens, marchands d'encre et de poudre à mettre sur l'écriture<sup>16</sup> ». Les données parisiennes manquent malheureusement dans la source, mais on y trouve de nombreux Italiens<sup>17</sup>.

La plupart des migrants italiens sont des ouvriers du bâtiment. Les préfets confondent d'ailleurs parfois les « Italiens » avec les maçons originaires du Tessin (bailliages italiens, en Suisse). Plus d'une centaine de maçons « italiens » viennent par exemple travailler au Valais (canton actuellement suisse, mais département français en 1811) pendant les mois d'été, de mars à novembre. Une vingtaine de chaudronniers du Piémont et du Pô se déplacent également en été, tandis qu'une demi-douzaine de scieurs quittent la Doire pendant l'hiver, d'octobre à mars. Quelques migrants italiens pratiquent le commerce, comme les 80 négociants en soie, toile et coton, originaires de Fontainemore au Gressoney dans le Val d'Aoste (la vallée des colporteurs spécialisés dans le textile), qui vont chaque année en Suisse et en Bavière<sup>18</sup>. Des verriers originaires du département de Montenotte dans l'Apennin ligure vont dans plusieurs régions d'Italie :

Avant la réunion du Piémont à la France, 180 de ces verriers [originaires d'Altare, à une vingtaine de kilomètres au nord-est de Savona] quittaient leur pays tous les ans pour se rendre dans le



Royaume d'Italie, en Toscane, à Parme, Vérone, Venise, etc. ; ils étaient divisés en cohortes qu'on appelait maîtrises ayant pour chef le premier ouvrier ; le mois de décembre était l'époque de leur départ et ils rentraient toujours à la fin de mai.

Ce ne sont pas seulement les verriers qui quittent ce département :

Avant la Révolution d'Espagne, plusieurs habitants se rendaient en Espagne et notamment à Cadix où ils exerçaient pour la plupart leur métier ou la contrebande.

Partaient aussi de « nombreux agriculteurs qui faisaient le domestique<sup>19</sup> ».

L'enquête permet également de savoir d'où viennent les migrants qui se rendent en Italie<sup>20</sup>. Les montagnards, souvent colporteurs, sont majoritaires. Environ 150 marchands colporteurs originaires de Cerdagne, dans les Pyrénées-Orientales, vont vendre des bas de laine tricotés l'hiver jusqu'au Piémont, en Suisse et dans tous les départements de l'est et du nord de la France<sup>21</sup>. Les colporteurs et marchands ambulants français semblent pourtant plus volontiers pratiquer leur art en Espagne qu'en Italie. Les relations traditionnelles entre la France et l'Espagne sont importantes et les réseaux de colporteurs s'y sont développés depuis le xv<sup>e</sup> siècle au moins<sup>22</sup>. De nombreux Suisses vont en Italie, par exemple des Valaisans. Soixante pâtres originaires du canton d'Hérémence partent en juin pour aller à Aoste et au Piémont et rentrent fin septembre. Quinze autres du canton de Conches partent fin mai pour l'Italie également et rentrent en septembre. Enfin, 350 personnes quittent le canton de Saint-Maurice pour se rendre dans les départements environnants, italiens (Doire, Pô) et français (Mont-Blanc et Léman). De juin à octobre, ils s'occupent « au travail du bois et à l'agriculture<sup>23</sup> ». Le département italien de la Doire (Val d'Aoste) est très ouvert aux migrants étrangers : des scieurs de long bavarois s'y rendent régulièrement, ainsi que des maçons et des chapeliers de paille suisses<sup>24</sup>.

## Les villes quand même

Ainsi, loin d'être seulement des zones de répulsion, les montagnes attirent les migrants – parfois eux-mêmes montagnards. En d'autres termes, les zones d'arrivée *et* de départ peuvent être sises en altitude. Émigration et immigration ne s'excluent pas. Les mobilités *dalla montagna alla montagna*, qui contredisent fortement le schéma 1 de la théorie de la centralité, sont essentielles à la compréhension de la circulation des hommes à travers l'Europe<sup>25</sup>. Il ne s'agit pas pour autant de nier le pouvoir d'attraction des villes, surtout dans un pays de civilisation urbaine aussi ancienne et prestigieuse que l'Italie. Des milliers de personnes s'installent durablement, par exemple à Venise : les confiseurs grisons s'y présentent, avant qu'on ne les expulse en 1756<sup>26</sup>. Les migrants permanents – à la différence des temporaires – se dirigent peut-être plus volontiers vers les villes. Les migrations temporaires en direction des campagnes peuvent cependant aussi être provoquées par des villes.

L'exemple de Rome le prouve : ce cas extrême témoigne de l'emprise des riches propriétaires d'une métropole d'importance européenne sur les campagnes environnantes. Le préfet de Rome décrit ainsi les milliers de migrants temporaires venant moissonner dans les *latifundia* entourant la ville<sup>27</sup> :

Vers le 18 juin on voit arriver des légions de paysans qui descendent des montagnes des Abruzzes, de la terre de Labour [en Campanie], de la marche d'Ancône, de la Toscane et de l'Ombrie. On ne peut en évaluer le nombre à moins de 32 000, sans compter ceux que le département fournit. On leur assigne un espace de terrain à moissonner et on calcule le nombre d'ouvriers de manière à terminer la moisson en 11 jours. Les moissonneurs se divisent en *Marcheggiani*, ouvriers venant de la Marche [Marchigiano], et en *Cisniani*<sup>28</sup>, ouvriers portant des costumes en toile surés [fixés] par des cordes, comme les bas-reliefs nous représentent les *Italmiques* [Italiques, populations de l'Italie ancienne]. Ces derniers viennent du Royaume de Naples et de l'arrondissement de

Frosinone. Leur manière de moissonner diffère en quelques points. Il n'est pas rare de trouver dans un champ six et huit cent moissonneurs occupant une ligne de une demi-lieue [environ deux kilomètres] ; ils poussent de temps à autre des hurlements qui se prolongent le long de la ligne. Quarante ou cinquante surveillants parcourent les rangs à cheval pour exciter au travail et faire couper le plus bas possible. Des mulets chargés de vin, de pain et de fromage apportent sans cesse des rafraîchissements ; la nuit, ils couchent sur le champ [...] Tous ces ouvriers en retournant chez eux font les moissons des montagnes qu'ils rencontrent sur leur route.

Et le préfet de Rome, après avoir encore énuméré des milliers d'autres migrants venant vers Rome et ses environs, de conclure par une phrase témoignant d'un sens de l'humour certain mais peut-être aussi du mépris et de la méconnaissance de ses administrés :

On pourrait demander ce que font les Romains et j'avoue que j'aurais peine à le dire ; il est vrai du moins que peu d'entre eux s'adonnent aux métiers utiles.

Le peintre neuchâtelois Louis-Léopold Robert, qui a longuement séjourné en Italie, a représenté *L'arrivée des moissonneurs dans les marais Pontins* dans un tableau qui remporte un grand succès lors du Salon de Paris de 1831. De très jeunes gens vêtus de costumes éclatants, voyageant à pied ou montés sur un char, y clament leur joie de vivre et leur vigueur<sup>29</sup>. Cette vision idyllique trahit la réalité. Les migrants qui descendent dans les campagnes romaines ont en effet des conditions de vie épouvantables. Le préfet du département de Trasimène les décrit dans un rapport rédigé la veille de Noël 1812. Environ 8 000 montagnards, explique-t-il, descendent régulièrement travailler dans les campagnes de Rome.

Ils s'exposent à la mort qui les frappe dans une proportion effrayante : ils sont mal nourris, surchargés de fatigues, exposés à

l'ardeur d'un soleil brûlant et bientôt après à toute la fraîcheur des nuits, puisqu'ils couchent en plein air ; aussi la plupart d'entre eux reviennent malades et atteints de fièvres [sans doute le paludisme] qui, lorsqu'elles ne les emportent pas, leur laissent presque toujours des obstructions [*sic*] dont ils ne guérissent jamais parfaitement. Il serait sans doute difficile de déterminer ces paysans à un déplacement aussi funeste si l'on n'employait pour y parvenir de véritables moyens de séduction. En effet, les riches propriétaires ou fermiers de la campagne de Rome ont des agents dans ces départements, lesquels profitent de la détresse de l'hiver pour prêter des grains et faire des avances à ceux de ces paysans qui peuvent en avoir besoin, ils exigent pour remboursement que leurs obligés se rendent pour la moisson dans la campagne de Rome et s'acquittent ainsi de tout ou de partie de leur emprunt<sup>30</sup>.

Cette tragique ponction sur les montagnards s'observe dans d'autres régions d'Italie. Au cours du xviii<sup>e</sup> siècle, les grands propriétaires fonciers des plaines lombardes ont développé la riziculture. Là aussi, ce sont des montagnards, pauvres métayers et fermiers (*massari e pigionanti*) qui descendent travailler et ramènent la malaria au pays<sup>31</sup>.

L'emprise des villes sur les campagnes peut donc détruire des villages entiers en forçant leurs habitants à migrer par le biais de l'endettement rural. Des exemples aussi spectaculaires que celui de Rome ont cependant pu conduire à négliger l'importance des migrations rurales et de celles qui vont de la montagne à la montagne. Ces mouvements de « périphérie » à « périphérie » sont plus considérables qu'on ne le pense dans le cas des migrations temporaires. Peut-être aussi que les migrations permanentes vers les villages sont plus importantes qu'on ne l'estime généralement<sup>32</sup>. Certes, ceux-ci abritent moins d'étrangers que les petites villes, et ces dernières beaucoup moins que les grandes. Mais il faut tenir compte de l'effet de masse : la population rurale est très supérieure à l'urbaine sous l'Ancien Régime et les quelques immigrés installés dans les très nombreux villages, moins connus que ceux qui viennent

vivre dans les grandes villes, représentent des populations considérables.

## Voyageurs italiens en Suisse

Des sources suisses permettent de mieux connaître des catégories de voyageurs sous-estimées par l'enquête française, exclusivement dédiée aux migrants temporaires. Les journaliers agricoles l'emportent largement sur les colporteurs, tandis que les voyageurs aisés n'y sont jamais mentionnés<sup>33</sup>. Les préfets de la République helvétique (1798-1803) ont rempli des tabelles notant le passage en Suisse de milliers d'étrangers voyageant individuellement ou en petits groupes (sans compter les troupes armées)<sup>34</sup>. L'enregistrement se fait à partir des « passeports » ; il s'agit en fait plutôt de laissez-passer, valables pour la durée d'un déplacement. Certes, toutes les personnes qui entrent alors en Suisse ne sont pas munies de ces documents, mais elles sont infiniment plus nombreuses à en détenir pendant cette période troublée que sous l'Ancien Régime et même que plus tard au XIX<sup>e</sup> siècle, après la Restauration. La période de l'Helvétique est exceptionnelle pour la Suisse, qui est alors le théâtre d'affrontements militaires résultant d'un conflit européen. La guerre rend les communications hasardeuses et plusieurs des débouchés habituels, à commencer par l'Angleterre, sont fermés ou difficiles d'accès<sup>35</sup>. Les mobilités ne sont pas pour autant fondamentalement différentes de celles de l'Ancien Régime. Les traditions migratoires se transmettent de père en fils et les voyageurs ne renoncent pas à quitter leurs foyers à cause des guerres. Tout au plus changent-il d'itinéraires, pour éviter les champs de bataille<sup>36</sup>.

J'étudierai ici l'entrée en ville de Bâle (qui compte alors environ 15 000 habitants) des personnes venues d'Italie et pratiquant le commerce, des négociants aux colporteurs en passant par les marchands spécialisés<sup>37</sup>. L'année 1799, prise ici comme référence, est la mieux documentée : en 1798, les préfets ne savent guère comment remplir les tabelles ; dès 1800, ils sont de plus en plus nombreux à se décourager et les volumes

deviennent de moins en moins épais. Cette période n'est cependant pas idéale pour l'historien des mobilités : les troubles politico-militaires limitent les déplacements et il faut raisonner sur des chiffres restreints. On ignore en particulier si certaines catégories de voyageurs ont renoncé, plus que d'autres, à prendre la route. Malgré les obstacles au commerce et les risques accrus du voyage, les tabelles enregistrent pourtant plus de mille passages (1183) en 1799 dans la seule ville de Bâle. La majorité des personnes (470) voyagent pour commercer. Elles viennent de nombreuses régions d'Europe : Allemagne, France (Alsace), principauté de Neuchâtel.

Les Italiens représentent environ 10% des commerçants. L'annexe située à la fin de cet article les énumère<sup>38</sup>. Leurs noms, leurs professions et leurs lieux d'origine sont recopiés dans les tabelles bâloises avec plus d'exactitude que dans d'autres cantons alémaniques. L'auteur de ces tabelles est en effet un homme plus cultivé que la plupart de ses confrères : Matthäus Merian, secrétaire de la municipalité, est aussi archiviste et professeur de grec. Il connaît bien les langues latines ainsi que les nouvelles divisions politiques de l'Europe. Ces voyageurs venus d'Italie ont parcouru des distances beaucoup plus importantes que la majorité des autres passants : Alsaciens, Neuchâtelois ou Allemands venus de régions rhénanes. En passant par la route la plus proche, celle du col du Gotthard, les premiers villages italiens (Piémont ou Lombardie) sont à plus de 300 km de distance. Les professions, variées, ne reflètent pas nécessairement la réalité. Les activités illicites ne figurent bien sûr pas comme telles dans les passeports. Des faux mendiants, *birbanti* ou *sadajres*<sup>39</sup>, se cachent peut être sous l'appellation de « mendiants » (parfois rencontrée dans les cantons catholiques) ou sous d'autres noms.

## Vitesse et négoce

Les négociants (*Handelsmänner*) appartiennent à des catégories sociales très diverses. Certains sont de simples colporteurs ou des marchands spécialisés, voire des maquignons. D'autres sont des personna-

ges aisés ; ils voyagent vite, avec des chevaux ou des bateaux loués, à travers toute l'Europe. Ils s'arrêtent, parfois longuement, dans les capitales ou les lieux de foires de réputation internationale, là où se trouvent les grandes banques et les clients les plus aisés. Ils ne s'encombrent pas de marchandises qu'ils font expédier par des maisons spécialisées. Le tableau 1 donne l'exemple de voyages de deux de ces négociants aisés, qui passent à Bâle le 29 avril 1799<sup>40</sup>. Augustin Longnemall et Joseph Piesa, originaires de Sestri, foncent à travers les Alpes pour rentrer chez eux par Lucerne et le col du Gotthard. Ils sont deux, comme cela arrive fréquemment en Suisse, où les groupes importants (plus de quatre voyageurs) sont rares. Les Ligures reviennent sans doute de la foire de Francfort, qui a eu lieu du 25 mars au 8 avril. Ils ont acquis leur passeport à Mannheim le 24 avril 1799 : il arrive en effet fréquemment que des gens se pourvoient d'un passeport en cours de voyage, soit que le premier soit périmé, soit qu'ils aient négligé de s'en occuper avant de partir. Les deux négociants ont voyagé très rapidement sur le Rhin. En cinq jours, ils ont parcouru 265 km, soit plus de 50 km par jour en moyenne, en remontant le fleuve. En un seul jour, du 25 au 26 avril, ils ont parcouru environ 100 kilomètres, de Germersheim à Strasbourg. Pour eux, la Suisse – un pays encore relativement pauvre, sauf dans certaines villes (Genève, Bâle, Neuchâtel) où prospèrent des négociants aisés – est un lieu de transit, pas un pays où l'on prend la peine de s'arrêter longuement.

Tableau 1 : voyage de deux négociants (1799)

Lieu	Date de passage	Distance
Mannheim	24.4.99	-
Spire	24.4.99	20 km
Germersheim	25.4.99	20 km
Herrlisheim <sup>1</sup>	26.4.99	75 km
Strasbourg	26.4.99	25 km
Sélestat	27.4.99	40 km
Colmar	27.4.99	20 km
Bâle	29.4.99	65 km

1 Sur un affluent du Rhin, au nord de Strasbourg

La rapidité de déplacement peut se révéler capitale pour faire de bonnes affaires, comme le montre l'exemple d'un fabricant d'indiennes. En novembre 1775, Christophe-Philippe Oberkampf se rend à Londres pour y acheter des cotonnades ramenées par l'*East Indian Company*. Il est accompagné de deux collègues, dont l'illustre négociant neuchâtelois Jacques-Louis de Pourtalès, qui l'a initié au voyage londonien. À Calais,

il plante là ses deux compagnons de route et arrive à Londres le 8 [novembre], une semaine avant l'ouverture de la vente. « *Cette avance qui vous procure de voir les ventes, lui écrit malicieusement l'épouse du cher associé, deviendra encore plus précieuse s'ils se trouvaient retardés jusqu'à l'ouverture de la vente* »<sup>41</sup>.

En clair : le fait d'être arrivé plus vite que ses compagnons donne à Oberkampf un avantage décisif en matière de choix et d'achat de cotonnades.

Les négociants venus des villes du littoral italien ne sont pas majoritaires à passer par Bâle. Ceux d'origine montagnarde<sup>42</sup> sont plus nombreux : une vingtaine. Il s'agit sans doute, dans la plupart des cas, de marchands spécialisés plutôt que de négociants polyvalents. Quatre viennent du Gressonney, dans le Val d'Aoste. L'un d'entre eux, Joseph Castell<sup>43</sup>, réside à Fribourg en Brisgau, dans la Forêt Noire. Leurs tournées sont plutôt régionales, de Berne à Fribourg en Brisgau, et donc très différentes des voyages transalpins des négociants évoqués précédemment. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, certains Gressoneis ont pignon sur rue en Suisse, comme les Castell, installés à Schwyz<sup>44</sup>. Trois des négociants qui passent à Bâle portent le même patronyme : Georges, Valentin et Joseph Lerch. Ils ne passent qu'une fois, alors que Joseph Castell, qui réside plus près, passe deux fois. Deux autres montagnards, des Piémontais, viennent des Alpes, de la région de Forno.

La région la mieux représentée est sise au pied des montagnes : une quinzaine de négociants est originaire des lacs, au pied des Alpes, autour de Varese (département d'Olona et Come). Nous verrons ci-dessous que des marchands spécialisés dans le commerce des baromètres viennent



de la même région. Il est possible que ces « négociants » soient aussi des commerçants spécialisés. Les gens habitant ce pays de collines voyagent pour vendre divers produits souvent d'origine locale, mais ils sont aussi spécialisés dans des activités de transport et dans la construction<sup>45</sup>.

### **Petites étapes de colporteurs**

Les colporteurs d'origine italienne sont très rares à passer à Bâle : deux seulement en 1799. De plus, quatre merciers (*Krämer*) passent ensemble le 29 avril. Deux ont des noms à consonance germanique et viennent peut être du Gressoney<sup>46</sup>. Tous quatre rentrent chez eux, après avoir sans doute participé à la foire de Francfort. Deux d'entre eux au moins viennent de loin, peut-être de la mer du Nord. Ces merciers peuvent être des négociants relativement aisés, mais aussi de petits colporteurs ou des marchands spécialisés.

Il y a certainement beaucoup plus de colporteurs italiens que les deux à six individus signalés dans les tabelles, mais les temps sont difficiles pour ce type de personnages qui doivent se cacher sous d'autres noms. Le 28 janvier 1799 en effet, le Directoire helvétique interdit aux étrangers de faire du porte à porte ; seuls les Suisses et les Français – qui ne sont alors pas vraiment des étrangers – peuvent continuer à pratiquer cette activité, à condition qu'ils achètent une patente. Ce type de réglementation sévère, très fréquent depuis des siècles, n'a cependant jamais empêché les colporteurs de circuler<sup>47</sup>. Ils sont certes de moins en moins nombreux en Angleterre, mais pas en Europe continentale, où ils ne commenceront à décliner qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Comme les marchands spécialisés, les colporteurs jouent un rôle essentiel dans la diffusion, jusque dans les hameaux isolés, de produits d'usage courant (comme les couteaux) ou rares (comme les citrons). Ils voyagent relativement lentement, mais certains ont parcouru des centaines de kilomètres pour rejoindre la région où ils écoulent leurs marchandises. Ces personnages vivent à crédit : ils ne remboursent leurs fournisseurs qu'à la fin de leur tournée – lorsqu'ils le peuvent – et leurs clients ne les paient jamais comptant. Ils dépendent souvent de commerçants aisés qui leur fournis-

sent leurs marchandises, leur confient du travail et leur avancent des capitaux. Leurs étapes sont plus courtes que celles des négociants, même lorsqu'il s'agit de petits commerçants. Ils ne font pas seulement halte dans les villes, mais sans doute aussi dans les villages.

L'un des deux colporteurs qui passent à Bâle, Thomas Laforest, est d'origine piémontaise. Il vit dans le petit port lémanique de Versoix, en territoire français, avec son épouse Claudine Ballot, originaire de la Gruyère fribourgeoise. Lorsque Laforest passe à Bâle le 10 juillet, il voyage avec sa femme et un enfant en bas âge. Le couple a traversé Lucerne le 2 juillet, en compagnie de trois autres colporteurs, deux femmes et un homme, d'origines très diverses : les Vosges en France, le Val d'Aoste et un village catholique de la principauté de Neuchâtel. On observe ici, parcourant la Suisse, un groupe assez typique de petits commerçants ambulants cosmopolites, mais tous catholiques. Ces personnes sont souvent suspectées de vagabondage, voire de vol.

Le tableau 2 donne l'exemple des voyages d'un autre colporteur originaire de Sen in Cisalpina<sup>48</sup>, Charles-Joseph Stantquist. Il passe à Bâle le 8 octobre 1799, en direction de Berne. Venu de Lausanne où il a acquis son passeport le 2 septembre, Stantquist a traversé la Suisse par petites étapes. Pour lui, à la différence des riches négociants évoqués précédemment, la Suisse est un lieu d'exercice de son métier. Le voyage, contrairement à celui des négociants, se fait lentement : neuf kilomètres par jour en moyenne.

Tableau 2 : voyage d'un colporteur (1799)

Lieu	Date de passage	Distance
Lausanne	2.9.99	-
Payerne	9.9.99	45 km
Neuenegg BE	10.9.99	40 km
Berne	13.9.99	15 km
Escholzmatt LU	17.9.99	45 km
Lucerne	21.9.99	40 km
Zurich	27.9.99	55 km
Bâle	8.10.99	85 km

## Marchands spécialisés

Outre les négociants, les colporteurs et les merciers, une douzaine de marchands spécialisés passent à Bâle. Deux d'entre eux viennent de régions proches des frontières suisses. Il s'agit de marchands de baromètres originaires de Come, qui rentrent chez eux. Ces spécialistes transportent à travers l'Europe les fragiles instruments fabriqués pendant l'hiver dans la région des lacs. Dès les années 1770, les baromètres sont largement diffusés en France ou en Angleterre, où ils sont devenus des instruments d'usage domestique servant à prédire le temps, mais aussi un symbole de prestige social. Des marchands de baromètres italiens sont installés dès la fin du xviii<sup>e</sup> siècle en France, aux Pays Bas ou en Angleterre<sup>49</sup>. Le repli sur l'espace régional de certains colporteurs alpins observé par Laurence Fontaine pendant le xviii<sup>e</sup> siècle ne peut ainsi pas être généralisé à l'ensemble des réseaux de colportage<sup>50</sup>. Les marchands de baromètres italiens qui vivent en Angleterre, à Londres ou Manchester, sillonnent le pays ou chargent des colporteurs, originaires des mêmes régions, de le faire à leur place. Ils ont créé un commerce florissant qui leur permet de faire souche à l'étranger et d'y fonder de véritables dynasties de barométriers.

Les autres marchands spécialisés viennent de beaucoup plus loin. Quatre marchands d'images sont originaires de Pieve Tesino, dans le Trentin (commune de Strigno). Comme nombre d'autres ressortissants de ce village, ils transportent jusqu'en Sibérie des images et des calendriers qu'ils acquièrent auprès d'éditeurs spécialisés en hypothéquant leurs terres<sup>51</sup>. Habituellement, ces colporteurs voyagent en hiver, mais leurs périple peuvent durer plusieurs années. Giovanni Fieta passe en effet à Bâle en janvier, en direction de l'Alsace. Les Gravello, qui passent en mars 1799, remontent le Rhin : ils se dirigent vers de petites villes (Constance et Schaffhouse). Un dernier marchand d'images, originaire de Lucques, transporte des objets de plâtre vers l'Alsace. Les plâtriers et les marchands de Luques sont réputés ; ils fabriquent et vendent leurs figurines en Italie même, mais aussi à l'étranger. Ils font aussi de l'huile

de lin (*oglio lino*) qui sert à faire du stuc, des couleurs, à « huiler les pavés des appartements<sup>52</sup> ». Quatre marchands d'encre viennent de la vallée de la Lecca et des environs de Bedonia, dans l'Apennin ligure, au nord-est de Gênes (duché de Parme). Matteo Taddei et Bonifacio Belloni se rendent en Suisse, à Soleure. Matteo a parcouru, depuis janvier, la Suisse du nord, entre Zurich et Bâle. Les deux autres marchands d'encre rentrent chez eux. Le second a précédemment effectué une brève tournée printanière en Alsace. Les « Italiens, marchands d'encre et de poudre à mettre sur l'écriture » qui arrivent en Moselle viennent sans doute de la même région.

Ces personnages, parcourant parfois – comme c'est le cas ici – de longues distances, s'inscrivent dans une ancienne tradition de colportage remontant souvent au *xvii*<sup>e</sup> siècle au moins, voire au Moyen Âge<sup>53</sup>. Ni leur lieu d'origine ni les objets qu'ils transportent ne sont dus au hasard ou à une initiative isolée, étrangère à une pratique collective. Leurs tournées sont souvent plus régionales que celles de riches négociants des plaines et ils voyagent plus lentement une fois arrivés sur leur lieu de travail.

Ainsi, les sources suisses montrent à quel point la rapidité du déplacement et la manière de voyager dépendent du statut social. La croissance de la vitesse à la fin du *xviii*<sup>e</sup> siècle<sup>54</sup> est sectorielle plutôt que générale. Les élégants, comme les négociants pressés, en profitent, tandis que les petites gens continuent de circuler lentement. Ces différences de mobilités ne reflètent pas seulement des inégalités sociales mais aussi des modes de vie et des manières de s'adapter différents : une vitesse plus élevée n'est pas un progrès pour tous. Étant donné la manière de commercer des colporteurs, il est plus intéressant pour eux de circuler lentement, alors que les riches négociants se rendant aux grandes foires comme Francfort ou Beaucaire ou dans les principales places bancaires comme Londres ou Paris ont besoin d'aller très vite.

## Des mobilités peu centrales

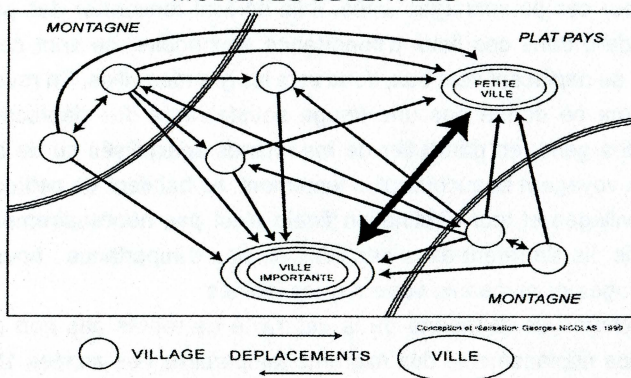
Le schéma 1, « Théorie de la centralité », présenté au début de cet article est fondé sur une représentation stricte de la théorie de la centralité. Il donne une image relativement cohérente des déplacements des riches négociants qui se rendent le plus rapidement possible d'une grande ville à une autre. Les petites villes et, plus encore, les villages ne comptent guère pour ces personnages aisés. S'ils doivent rencontrer des personnes résidant dans ces lieux d'importance secondaire, ce sont ces derniers qui se déplacent vers eux, donc vers les grandes villes. En revanche, ce schéma ne donne pas une image satisfaisante des déplacements des petites gens, en particulier de marchands spécialisés ou de colporteurs qui voyagent beaucoup plus lentement. Ils habitent de petites villes ou des villages et leur destination finale n'est pas nécessairement une métropole. Ils s'arrêtent dans des lieux de peu d'importance : bourgs ruraux, villages et hameaux, voire fermes isolées.

Le schéma de la théorie de la centralité ne reflète pas non plus la nature des déplacements des migrants temporaires des années 1810. À l'échelle européenne, les départs ne se font pas seulement depuis les montagnes, mais aussi depuis la plaine. Par ailleurs, les zones d'arrivée sont certes en plaine, mais pas forcément dans les grandes villes. Les montagnes peuvent être des zones d'attraction : on va de la montagne à la montagne, parfois sur des centaines de kilomètres.

Ces relations ne sont absolument pas prévues par la théorie de la centralité. On pourrait parler, comme l'a fait Dionigi Albera, de *realità molto complesse e modelli troppo semplici*<sup>55</sup>. En fait, le modèle de la centralité postule l'existence d'un espace sans aucune irrégularité et toujours construit géométriquement de manière régulière, c'est-à-dire d'un espace isotrope et isomorphe. Cet espace n'a rien à voir avec les espaces géographiques, « vécus » ou « sociaux » qui ne sont pas géométriques et où les distances ne sont pas réciproques<sup>56</sup>. Les récits des voyageurs montrent en effet qu'ils ne se déplacent pas dans un espace euclidien : la distance parcourue à l'aller n'est jamais la même que celle parcourue au retour, même si l'itinéraire est le même<sup>57</sup>. Outre son inadaptation à l'en-

semble de la réalité, le modèle de la centralité est géométriquement faux<sup>58</sup>. Plus encore : la valorisation du centre est le propre des représentants des pouvoirs, qui rêvent d'imposer leur logique à tout un pays, sans y parvenir. On oublie souvent que l'initiateur de la théorie de la centralité, Walter Christaller, a été membre du parti nazi puis du parti communiste<sup>59</sup>.

Schéma 2  
MOBILITES OBSERVEES



On peut remplacer le schéma hiérarchisé 1, « Théorie de la centralité », par un schéma représentant les mobilités géographiques (schéma 2, « Mobilités observées »). L'attraction des villes importantes se maintient, mais il y a aussi des déplacements des grandes vers les petites villes. Les relations entre les villages sont importantes. Des centaines de personnes vont d'un village de montagne à un autre village de montagne, en traversant la plaine et éventuellement les villes sans y rester. Sous l'Ancien Régime et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, des milliers d'hommes et de femmes, originaires de zones de montagne *et de plaine*, viennent dans des villes *et des villages* pour y effectuer divers travaux agricoles, y faire du petit commerce ou de l'artisanat ambulante. Ces mobilités sont liées au développement des échanges, qui impliquent une importante circulation de marchandises, d'hommes et d'idées dans un monde urbain et rural qui n'est absolument pas autarcique<sup>60</sup>. Parfois surprenantes, ces mobili-

tés ne peuvent pas être modélisées de manière satisfaisante en utilisant exclusivement la notion de centre. Il faut donc abandonner l'utilisation exclusive de la théorie des places centrales pour comprendre le fonctionnement des sociétés d'Ancien Régime et du début du XIX<sup>e</sup> siècle. Il ne s'agit pas pour autant de renoncer à toute modélisation pour aborder ce problème très complexe. L'utilisation de la théorie n'implique pas nécessairement une simplification abusive et exclusive de la réalité. En particulier, le schéma 2 « Mobilités observées » tient compte des choix individuels sans pour autant négliger les groupes importants de migrants temporaires ou de voyageurs. Il a été construit de manière rigoureuse et est fondé sur des procédés vérifiables. La différence entre le premier schéma « Théorie de la centralité » et le second « Mobilités observées » réside dans le fait que les représentations ne sont plus élaborées à partir d'une idéalité mais à partir de données qui n'impliquent pas nécessairement une hiérarchisation pyramidale. La pratique du voyage l'emporte sur la norme voulue ou imposée.

**Anne Radeff**  
*Université de Mame-la-Vallée*

## Notes

- 1 Cet article est la version française actualisée de Anne Radeff : « Quali mobilità ? Migranti e viaggiatori alpini e appenninici verso il 1800 », in Dionigi Albera et Paola Corti (éd.), *La montagna mediterranea : une fabbrica d'uomini ? Mobilità e migrazioni in una prospettiva comparata (secoli xv - xx)*, Bra, 2000, p. 55-70. Il s'agit d'un projet de recherches sur les mobilités financé par le Fonds national suisse de la Recherche scientifique et présenté dans Anne Radeff : « Loin des centres. Consommation et mobilités du XVIII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue suisse d'histoire*, n° 49, 1999, p. 115-125 (numéro spécial dédié aux mobilités spatiales).
- 2 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1966, tome 1, p. 46.
- 3 Jacques Dupâquier, « Macro-migrations en Europe (xvi<sup>e</sup> - xviii<sup>e</sup> siècles) », in Simonetta Cavaciocchi (éd.), *Le migrazioni in Europa secc. xiii-xviii*, Florence, 1994, p. 81 ; schéma reproduit dans Jean-Pierre Poussou, « Migrations et mobilité de la population en Europe à l'époque moderne », in Jean-Pierre Bardet, Jacques Dupâquier (éds), *Histoire des populations de l'Europe. I. Des origines aux prémices de la révolution démographique*, Poitiers, 1997, p. 279 (avec commentaires p. 279-285). J'ai critiqué ce schéma dans Anne Radeff : « Centres, nœuds ou noyaux ? Villes et voyages à la fin de l'Ancien Régime », in François Walter (éd.), *La Suisse comme ville*, Bâle, 1999, p. 123-147 (Itinera 22).
- 4 Jacques Dupâquier, « Mobilité géographique et mobilité sociale », in Antonio Eiras Roel et Ofelia Castelao (éds.), *Les migrations internes et à moyenne distance en Europe, 1500-1900*, vol. 1, Santiago, 1994, p. 5.
- 5 Walter Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Darmstadt : Wissenschaftliche Buchbibliothek, 1980, 321 p. (3<sup>e</sup> édition ; 1<sup>re</sup> : Jena 1933) ; *id.*, *Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa. Die Systeme der europäischen zentralen Orte* (Frankfurter Geographische Hefte 24), Francfort, 1950.
- 6 Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, xv<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècle*, vol. 2, *Les jeux de l'échange*, Paris, 1979, p. 96-98.
- 7 Sur la genèse du mot centre, voir Anne Radeff et Georges Nicolas, « Centre », à paraître in Jean-Charles Depaule et Christian Topalov (éds), *Trésor des mots de la ville*.
- 8 Ce schéma a été publié dans Anne Radeff, « Centres, nœuds ou noyaux ? ».
- 9 Raffaello Ceschi, « Migrazioni dalla montagna alla montagna », in *Gewerbliche Migration im Alpenraum*, Bolzano, 1994, p. 15-45.
- 10 L'émigration italienne a fait l'objet d'une abondance de publications recensées (cas piémontais) par Patrizia Audenino et Paola Corti, « Le prospettive di una ricerca bibliografica sull'emigrazione piemontese », in Reginato Mauro (éd.), *Dal Piemonte allo stato di Spirito Santo. Aspetti della emigrazione italiana in Brasile tra Ottocento e Novecento*, Turin : Regione Piemonte, 1996, p. 243-257. Deux ouvrages récents : Giovanni Luigi Fontana, Antonio Leonardi et Luigi Trezzi (éds), *Mobilità imprenditoriale e del lavoro nelle Alpi in età moderna e contemporanea*, Milan, 1998 et Andrea Leonardi (éd.), *Aree forti e deboli nello sviluppo della montagna alpina*, Trento : Università degli studi di Trento, 2001. Sur les principaux travaux internationaux sur les mobilités : Anne Radeff, « Nouvelles controverses sur de très anciennes mobilités. Repères bibliographiques », *Revue suisse d'histoire*, n° 49, 1999, p. 138-147.
- 11 J.-P. Poussou, *op. cit.*, p. 268.



- 12 Évoqués par Cesare de Seta : *L'Italia del Grand Tour. Da Montaigne a Goethe*, Naples, 1992.
- 13 Archives nationales (abrégé : AN), F 20/434-435. Cette enquête a été utilisée pour l'Italie par Carlo A. Corsini, « Le migrazioni stagionali di lavoratori nei dipartimenti italiani del periodo Napoleonico (1810-12) », *Saggi di demografia storica*, Florence, 1969, p. 89-157 ; je remercie Dionigi Albera, qui m'a permis de consulter cet article très difficile à trouver en bibliothèque. Pour la France : Abel Châtelain, *Les migrations temporaires en France de 1800 à 1914. Histoire économique et sociale des migrants temporaires des campagnes françaises au XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle*, Villeneuve-d'Ascq, 1976 ; à l'échelle européenne : Jan Lucassen, *Migrant labour in Europe 1600-1900. The drift to the North Sea*, Londres, 1987.
- 14 Lucassen *op. cit.* et *loc. cit.* à la note précédente, carte p. 111.
- 15 A. Châtelain, *op. cit.*, cartes II-24 et III-43 et AN, F/20/434-435. J'ai élargi l'étude des lieux d'arrivée des Italiens à l'ensemble de la source (Châtelain se concentre surtout sur les migrations agricoles vers la France).
- 16 AN, F/20/434, Moselle, 11.12.1809.
- 17 Jean-François Dubost, « Les étrangers à Paris au siècle des Lumières », in Daniel Roche (éd.), *La ville promise. Mobilité et accueil à Paris (fin XVII<sup>e</sup> – début XIX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Fayard, 2000, p. 234-241.
- 18 AN, F/20/435, Doire, 19.5.1810.
- 19 AN, F/20/435, Montenotte, 4.4.1811.
- 20 A. Châtelain *op. cit.*, carte III-42 pour la France et AN, F/20/434-435 pour les informations non françaises.
- 21 AN, F/20/435, Pyrénées orientales, 27.6.1808.
- 22 Abel Poitrineau, *Les Espagnols de l'Auvergne et du Limousin du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, Aurillac, 1985.
- 23 AN, F/20/435, Simplon, 3.4.1812.
- 24 AN, F/20/435, Doire, 19.5.1810.
- 25 R. Ceschi, *op. cit.*, Dionigi Albera : « Dalla mobilità all'emigrazione. Il caso del Piemonte sud-occidentale », in Paola Corti et Ralph Schor (éds), *L'emigration transfontalière : les Italiens dans la France méridionale, Recherches régionales*, n° spécial, 1995, p. 37-39 cite un autre exemple de migrations de ce type, de l'alte Valle Varaita aux Pyrénées.
- 26 Jon Mathieu, « Bevölkerungsdichte, Städtedichte und Migration – die "fabriques d'hommes" neu besichtigt », *Revue suisse d'histoire* 49, 1999/1, p. 128-129.
- 27 AN, F/20/435, Rome, 7.1.1813 (l'orthographe est modernisée). C. Corsini, *op. cit.*, p. 120-125.
- 28 Probablement « ciociarî » : provenant de la Ciociaria, zone de montagne du Latium méridional, à cheval sur le Royaume de Naples et l'Etat pontifical, dans l'actuelle province de Frosinone (aimable communication de Saverio Russo).
- 29 Ce tableau a été critiqué par le peintre réaliste Gustave Courbet : Pierre Georget : *Courbet. Le poème de la nature*, Evreux, 1995, p. 37.
- 30 AN, F/20/435, Trasimène, 24.12.1812.
- 31 Marina Cavallera, « L'emigrazione nel secolo XVIII : terre lombarde dell'arco alpino », in Carlo Brusa et Robertina Ghiringhelli (éds), *Emigrazione et territorio : tra bisogno e ideale*, vol. 2, Varese, 1995, p. 55-59.
- 32 J.-P. Poussou a insisté sur la faiblesse des migrations vers les campagnes : J.-P. Poussou, *op. cit.*, p. 279 et *id.*, « Migrations et mobilité de la population en Europe à l'époque de la

- révolution industrielle », in *Histoire des populations de l'Europe, II. La révolution démographique, 1750 - 1914*, Poitiers, 1998, p. 237-238.
- 33 Les sources françaises sont aussi peu prolives sur les mobilités féminines et muettes sur les micro-mobilités, mais les suisses ont le même défaut !
- 34 Archives fédérales (Berne, abrégé : AF), B 1750 a-d, 1798-1802.
- 35 *Actensammlung aus der Zeit der helvetischen Republik (1798-1803)*, vol. 15, Alfred Rufer (éd.), *Des Gesamtwerkes der kulturhistorischen Serie*, vol. 5, Fribourg, 1964, p. 447-453.
- 36 C'est ce que fait avec brio l'horloger Louis Courvoisier : Jean Courvoisier, « Les voyages du Chaux-de-Fonnier Louis Courvoisier en Italie du nord vers 1800 », *Musée neuchâtelois*, 1992, p. 57-81.
- 37 Sur l'ensemble des commerçants passant à Bâle, voir Anne Radeff, « De Gênes à Amsterdam. Voyage et consommation à l'époque de la République Helvétique », in Jakob Tanner, Béatrice Veyrassat, Jon Mathieu, Hannes Siegrist, et Regina Wecker (éds.), *Histoire de la société de consommation. Marchés, culture et identité (xv<sup>e</sup> - xx<sup>e</sup> siècles)*, Zurich, 1998, p. 85-100. Sur les voyageurs originaires du Saint-Empire, Anne Radeff, « Territoires, espaces et lieux : itinéraires de voyageurs allemands à la fin de l'Ancien Régime », à paraître dans *La construction de l'espace impérial. Colloque de Strasbourg*, 2000.
- 38 Je remercie les historiens italiens qui ont corrigé et complété ce tableau, en particulier Marco Porcella.
- 39 Marco Porcella, *Con arte e con inganno. L'emigrazione girovaga nell'Apennino ligure-emiliano*, Gênes, 1998, p. 29-82 ; D. Albera, *op. cit.*, p. 32-34.
- 40 Dans une correspondance échangée en novembre et décembre 1998 avec Marco Porcella, celui-ci se demande si ces deux négociants, originaires de Sestri Ponente, ne seraient pas des « birbanti », ce qui serait le cas si l'on pouvait remplacer Longnemall par Longinotti. Il est cependant peu probable que Merian ait été aussi imprécis dans sa transcription.
- 41 Serge Chassagne, *Oberkampf. Un entrepreneur capitaliste au siècle des Lumières*, Paris, 1980, p. 129.
- 42 J'ai adopté la définition des montagnes, selon des critères essentiellement géologiques et géomorphologiques. Voir Werner Bätzing, *Der sozio-ökonomische Strukturwandel des Alpenraumes im 20. Jahrhundert. Eine Analyse von « Entwicklungstypen » auf Gemeinde-Ebene im Kontext der europäischen Tertiarisierung*, Berne 1993, p. 24 sv. ; Jon Mathieu, *Geschichte der Alpen 1500 - 1900. Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft*, Vienne, etc., 1998, p. 11-24 sur les définitions historiques des Alpes.
- 43 Les Castel et les Lerco (Lerch) figurent dans une liste de familles de colporteurs du Gressoney que Giovanni Thumiger m'a aimablement transmise.
- 44 Jürg Auf der Maur, *Von der Tuchhandlung Castell zur Weinhandlung Schuler. Ursprung, Struktur und Bedeutung eines Schwyzer Handelshauses (17. - 19. Jahrhundert)*, Zurich, 1996.
- 45 Marina Cavallera, « Imprenditori e maestranze : aspetti della mobilità nell'area prealpina del Verbano durante il secolo xviii », in Fontana et al. (éds), *Mobilità imprenditoriale*, 1998, p. 75-116 ; Raul Merzario, *Il paese stretto. Strategie matrimoniali nelle diocesi di Como, secoli xvi-xviii*, Turin, 1981, ne parle guère des professions des migrants quittant le diocèse de Côme.
- 46 Je n'ai cependant pas retrouvé leurs noms dans la liste inédite des noms du Gressoney que m'a transmise Giovanni Thumiger, sauf peut-être Becker (Peccoz ou Beck).
- 47 Laurence Fontaine, *Histoire du colportage en Europe, xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1993.
- 48 Lieu non identifié.

- 49 Edwin Banfield, *The Italian influence on English barometers from 1780*, Trowbridge, 1993.
- 50 Laurence Fontaine, *op. cit.*, p. 51-68 ; les colporteurs de nombreuses régions d'Allemagne actuelle étendent aussi leurs réseaux à l'ensemble de l'Europe et au-delà des mers au XVIII<sup>e</sup> siècle : Rolf Walter, « Träger und Formen des südwestdeutschen Wanderhandels in historischer Perspektive », in Wilfried Reininghaus (éd.), *Wanderhandel in Europa*, Dortmund, 1993, p. 101-115 (en particulier carte p. 105).
- 51 Renzo M. Grosselli, « Quando la mobilità del lavoro si trasforma in impresa : il caso trentino XVIII - xx secolo », in Giovanni Luigi Fontana et al. (éds), *Mobilità imprenditoriale*, *op. cit.*, p. 150-159 ; Karl-Heinz Burmeister, « Heimischer und fremder Hausierhandel in Vorarlberg », *Gewerbliche Migration im Alpenraum*, Bolzano, 1994, p. 580.
- 52 AN, F/20/435, Apennins, 9.1.1810.
- 53 L'histoire du colportage a été renouvelée : Laurence Fontaine, *Le voyage et la mémoire. Colporteurs de l'Oisans au XIX<sup>e</sup> siècle*, Lyon, 1984 et *Histoire du colportage*, in Wilfried Reininghaus (éd.), *op. cit.*
- 54 Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse. France, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1995, grouille d'informations sur la rapidité croissante des déplacements des gens aisés.
- 55 D. Albera, *op. cit.*, p. 37-39.
- 56 Erato Stene, *Fiches épistémologiques des géographies*, à paraître, article « Distances ».
- 57 Anne Radeff, « Temps du voyage à la fin de l'Ancien Régime », texte sur site Internet ([www.cyberato.org](http://www.cyberato.org)).
- 58 Méléti Michalakis et Georges Nicolas, « Le cadavre exquis de la centralité : l'adieu à l'hexagone régulier », *Eratosthène-Sphragide*, 1, 1986, p. 15-37.
- 59 Mechtild Rössler, « Applied geography and area research in Nazi society : central place theory and planning, 1933 to 1945 », *Society and space, Environment and planning*, n° 7, 1989, p. 419-431.
- 60 Anne Radeff, *Du café dans le chaudron. Économie globale d'Ancien Régime (Suisse occidentale, Franche-Comté et Savoie)*, Lausanne, 1996.

**Annexe**  
**Commerçants italiens passant à Bâle en 1799**  
**(52 passages, 49 personnes) (AF, B 1750 b)**

<b>Profession</b>	<b>Origine</b>	<b>Destination</b>	<b>Date</b>	<b>Nom</b>
md de gravures de cuivre	Pieve Tesino i Tyrol	Strasbourg, Colmar	07-jan	Fietta Giovanni
négociant	Chiavari i Ligurien	Paris	10-jan	Massa Joseph
négociant	Aoste	Fribourg i Brisgau	06-fév	Lerch Joseph
négociant	Milan	Milan via Genève	14-fév	Rho Antonio
md d'encre	Parme	Soleure	17-fév	Taddei Mattheo
md d'encre	Val di Lecca i Parmesanisch	Soleure	17-fév	Belloni Bonifacio
md d'encre	Parme	Parme via Berne	17-fév	Belli Marco
négociant	Gressoney	Fribourg i Brisgau	19-fév	Castell Joseph
md d'images de stuc	Lucca	Colmar	23-fév	Giovanni Pietro
négociant	Gênes	Hollande via France	06-mar	Massa Lorenzo
négociant	Canzo dép Olona	Francfort	07-mar	Barni Pietro Francesco
négociant	Canzo dép Olona	Francfort	07-mar	Barni Carlo
négociant	Lassingo dép Olona	Francfort	07-mar	Tavecchio Angelo
négociant	Canzo dép Olona	Francfort	07-mar	Gavazzi Giovanni Maria
négociant	Rogeno dép Olona	Francfort	07-mar	Bonacino Pietro Antonio
négociant	Rogeno dép Olona	Francfort	07-mar	Corti Francesco Mario Vicenzo
négociant	Casletto dép del Serio	Francfort	07-mar	Ripamente Fedele
négociant	Canzo dép Olona	Francfort	07-mar	Paretti Settimo
négociant	Canzo dép Olona	Francfort	07-mar	Pellizoni Carlo
négociant	Limonta dép Olona	Francfort	07-mar	Gazzinelli Bernardo
négociant	Forno i Piémont	Francfort	13-mar	Pia Antonio
négociant	Forno i Piémont	Francfort	13-mar	Perretti Giovanni
md d'images	Pieve Tesino i Tyrol	Constance	15-mar	Gravello Jean-Baptiste
md d'images	Tesino i Tyrol	Schaffhouse	16-mar	Gravello Dominico
md d'images	Tesino i Tyrol	Schaffhouse	16-mar	Gravello Jacob
commis de commerce	Milan	Hambourg via Francfort	26-mar	Solla Andreas
négociant	Pallanza	Pallanza via Lucerne	31-mar	Mascino Carlo Dioniggi

négociant	Sestri i Lugurien	Amsterdam via France	08-avr	Ravenna Bartolomeo <sup>1</sup>
négociant	Sestri i Lugurien	Amsterdam via France	08-avr	Ravenna Dominico
md d'encre	Bedonia Italia	Bedonia via Lucerne	13-avr	Chiapari Marco
négociant	Como	Francfort via Brisgau	17-avr	Pozzi Giuseppe Antonio
négociant	Solzago dép Olona	Francfort via Brisgau	17-avr	Nosedà Pietro
négociant	Vill. Incino dép Olona	Francfort via Brisgau	17-avr	Verrani Giovanni
négociant	Aosta i Piémont <sup>2</sup>	Fribourg i Brisgau	19-avr	Castell Joseph
négociant	Sestri / Gênes	Sestri via Lucerne	29-avr	Longnemall Augustin
négociant	Sestri / Gênes	Sestri via Lucerne	29-avr	Piesa Joseph
mercier	Italie	Italie via Suisse	29-avr	Grillo Dominico
mercier	Italie	Italie via Suisse	29-avr	Goster Anton
mercier	Italie	Italie via Suisse	29-avr	Pratzka Frantz
mercier	Italie	Italie via Suisse	29-avr	Becker Joseph
négociant	Gênes	Berne, Soleure	14-mai	Capurro Giuseppe
négociant	Gênes	Berne, Soleure	14-mai	Capurro Pietro Vincenzo
md colporteur	Masset <sup>3</sup> diocèse Ivrye Piémont	Berne via Soleure	10-jul	Laforest Thomas
négociant	Turin-Genève <sup>4</sup>	Leipzig via Strasbourg, Mayence	24-jul	Boulietti Louis
md colporteur	Versoix dép Mt-Blanc	Lenzbourg	13-aoû	Laforest Thomas
md colporteur	Sen <sup>5</sup> i Cisalpina	Berne	08-oct	Stantquist Charles-Joseph
md colporteur	Masset d Ivrye	Berne	08-oct	Laforest Thomas
négociant	Como i Cisalpina	Zurich	14-nov	Cassati Joh. Caspar
négociant	Aosta i Piémont	Berne	17-nov	Lerch Georg
négociant	Aosta i Piémont	Berne	17-nov	Lerch Valentin
md de baromètres	Como i Cisalpina	Como via Lucerne	12-déc	Lucini Jean
md de baromètres	Como i Cisalpina	Como via Lucerne	12-déc	Galdini Ventura

*Abréviations* : md : marchand ; i : in, dans ; dép : département.

Joseph Castell passe deux fois (19 février et 19 avril), Thomas Laforest trois (10 juillet, 13 août et 8 octobre). Les autres ne passent qu'une fois.

## Notes

- 1 Pourraient être soit des marchands de céréales, soit des « *birbanti* » (information de Marco Porcella)
- 2 Habite Fribourg en Brisgau.
- 3 Peut-être Mazzè (information de Pier Paolo Viazzo).
- 4 Né à Turin, habite Genève.
- 5 Lieu non identifié.