



Ports nouveaux, Ports pionniers, XIV^e-XXI^e siècles

IV^{ème} COLLOQUE INTERNATIONAL DU RÉSEAU LA GOBERNANZA DE LOS PUERTOS ATLÁNTICOS (XVI^e-XXI^e SIÈCLES)

**Lorient - France
6-7-8 octobre 2016**

Le IV^e colloque international du réseau LA GOBERNANZA DE LOS PUERTOS ATLÁNTICOS (XVI^e-XXI^e SIÈCLES) qui a pour thème la création des ports du XIV^e au XXI^e siècle se tiendra à l'université Bretagne Sud à Lorient dans le cadre du 350^e anniversaire de la création du port de Lorient aménagé pour les activités de la Compagnie française des Indes orientales. Port du commerce lointain avec l'Asie, port de cabotage de la façade atlantique, port de guerre et arsenal de haut niveau technologique, second port de pêche français, port de plaisance et base nautique des grands voiliers de course au large, Lorient a connu des trajectoires originales et a su renaître des dévastations de la seconde guerre Mondiale. Les deux jours de sessions du colloque seront suivis d'une visite de la rade de Lorient et de la citadelle de Port-Louis dont l'édification fut entreprise à la fin du XVI^e siècle et où se trouve les deux musées de la Marine et de la Cie des Indes.

Lieu du colloque UNIVERSITÉ BRETAGNE SUD

Faculté des Lettres, Langues, Sciences Humaines et Sociales
4, rue Jean Zay - 56 100 LORIENT - FRANCE

www.univ-ubs.fr

Appel à communication

- Les propositions seront évaluées par le comité scientifique
- Elles peuvent être rédigées dans les langues du réseau : l'espagnol, le français, le portugais et l'anglais.
- Une seule proposition par participant
- Date limite: **le 15 mars 2016** pour envoyer le titre, les références de l'auteur (statut, institution, laboratoire, e-mail) et un résumé de 500 mots.
- Les conférenciers qui n'appartiennent pas au Réseau de la Gouvernance enverront avec leur proposition un curriculum vitae de 200 mots.

Les propositions de communication sont à adresser à:
gobernanza@geo.uned.es

COORDINATEUR

Laboratoire CERHIO CNRS UMR 6858, Université Bretagne Sud - Lorient



www.univ-ubs.fr/cerhio

COMITÉ D'ORGANISATION

- Sylviane Llinares, (UMR CERHIO, Université Bretagne Sud - Lorient), sylviane.llinares@univ-ubs.fr
- Bernard Michon (EA CRHIA, Université de Nantes) bernard.michon@univ-nantes.fr
- Marta García Garralon (Centro Asociado Madrid-UNED) mgarciag@madrid.uned.es

COMITÉ SCIENTIFIQUE

- Sylviane Llinares (CERHIO, Lorient Bretagne Sud University, Director of GIS CNRS / INSHS History and Sciences of the Sea) sylviane.llinares@univ-ubs.fr
- Guy Saupin (CRHIA, Université de Nantes) guy.saupin@univ-nantes.fr
- Nicolás Morales (Casa de Velázquez) nicolas.morales@casadevelazquez.org
- César Teixeira Honorato (Universidade Federal Fluminense Brazil) cezarhonorato@gmail.com
- Michael Limberger (University of Ghent) michael.limberger@ugent.be
- Bruno Marnot (CRHIA, University of La Rochelle, deputy director of GIS CNRS / INSHS History and Marine Sciences) bruno.marnot@univ-lr.fr
- Amelia Polónia (Universidade do Porto) amelia.polonia@gmail.com
- Ofelia Rey Castelao (Universidade de Santiago de Compostela) ofelia.rey@usc.es
- Ana Maria Rivera (UNED) arivera@geo.uned.es
- Mariana Zapatero (Universidad Católica Argentina) mariana.zapatero@gmail.com

Champ d'étude du colloque

- Cela peut concerner quatre situations: la création d'un port, l'agrandissement à grande échelle d'un port existant, la transformation rapide d'un petit port en grand port, l'installation d'un port transitoire pour des raisons économiques ou militaires.
- L'analyse englobe les ports commerciaux et les ports militaires, et en bonne logique les ports mixtes. Le terme de port atlantique se rapporte à sa localisation sur l'océan atlantique et ses prolongements en Manche et mer du Nord et en mer des Caraïbes, aux façades européenne, africaine et américaine, aux ports européens métropolitains, aux ports africains et américains en situation coloniale et après les indépendances.

Thèmes d'entrée

I - Les conditions du choix de la création

- La responsabilité et le contexte politique, économique et militaire de la décision
- L'ouverture des grandes routes maritimes de la mondialisation à travers la colonisation européenne
- Les modifications dans les voies de communication de l'hinterland : les aménagements de fleuves, le percement de canaux, l'amélioration ou la création de routes terrestres, la

- création d'une ligne de chemin de fer
- L'évolution des gabarits de la marine de commerce et des techniques de transport et de manutention des marchandises de diverses natures
- Les difficultés des ports de fond d'estuaire et la création d'avant-ports
- Le rôle du commerce illégal et de la piraterie
- La naissance d'une marine de guerre spécialisée et la nécessité de création d'arsenaux
- Les ports éphémères dans les opérations de débarquement
- La mer dans l'économie touristique et des loisirs: la multiplication des ports de plaisance, l'évolution vers le gigantisme des paquebots de croisière

II - Les créateurs et leurs outils

- Les hommes de l'art dans la création d'un port et de son environnement urbain: les charpentiers, les maîtres d'œuvre, les arpenteurs, les architectes et les ingénieurs militaires: formation, diversité d'expérience par la mobilité géographique, transferts d'expérience. Modèles portuaires dans une culture partagée?
- Les impératifs navals dans le choix du site: bonne position par rapports aux vents et courants dominants, sûreté du mouillage comme abri des tempêtes, limitation des récifs, profondeur d'eau au large et possibilité d'échouage sur plage, sources pour le ravitaillement, couverture forestière pour l'accès aisé au bois, proximité de reliefs élevés facilitant la défense.
- Le rapport terre-mer dans l'implantation: l'utilisation des échancrures continentales ou la projection artificielle en pleine mer.
- L'état des techniques de construction, les matériaux utilisés, l'industrialisation des procédés, la préfabrication
- La mobilisation de la main d'œuvre pour la construction: les apports européens, la mobilisation des indigènes, le recours à l'esclavage, la traite négrière et les migrations asiatiques.
- La disponibilité des espaces à aménager et leurs régimes juridique et fiscal.

III - Du port à la ville: sociétés et paysages de villes maritimes pionnières.

- Villes portuaires spontanées, villes portuaires planifiées. Planification sur plans préalables ou simple conséquence d'un cadre mental partagé.
- Le rapport entre les qualités navales du site et ses aptitudes à l'expansion urbaine: convergence ou contradictions. Problèmes à résoudre.
- Éléments structurants de l'émergence d'une ville portuaire: l'espace de manutention (de la plage aux quais), les édifices marchands, les fortifications, les édifices religieux, les édifices du pouvoir politique.
- Du chantier portuaire à l'émergence d'une ville: une phase de transition de type front pionnier.
- Les problèmes de police dans une ville portuaire en émergence.
- Les mauvais choix, les échecs et les déplacements.