

# Introduction

Depuis son « invention » au <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle, le Nouveau Monde a été à la fois le théâtre de déplacements de populations (amérindiennes) et le lieu d'accueil de populations déplacées (d'Afrique ou d'Europe). Îles et villes ont alors longtemps joué un rôle central d'accueil et de redistribution de ces migrants, s'équipant en dispositifs pour le traitement de ces populations en déplacement.

Aujourd'hui, exilés politiques, migrants économiques et réfugiés du climat constituent le contingent principal de ces populations déplacées. Encore une fois, îles et villes constituent les pôles magnétiques de ces mouvements, à la fois territoires de l'attente et points d'articulation des courants migratoires.

Ces phénomènes de déplacement, qu'ils soient contraints ou forcés, seront abordés sous différents prismes, dans les sociétés d'hier et d'aujourd'hui, d'une part entre les Amériques et l'Europe, l'Afrique ou l'Asie et, d'autre part, au sein même des Amériques, fondamentalement terre de migration.

Que l'on soit face à une migration de travail (migration économique) ou d'exil politique, ou que l'on soit face à une démarche volontaire personnelle d'exil dans des « terres de refuge » pour certains artistes ou/et intellectuels, les travaux permettront d'ouvrir de nouvelles pistes de réflexion quant aux flux, aux lieux de départ, aux lieux de transit et aux territoires de l'attente intrinsèquement liés aux phénomènes migratoires.

L'objectif de cet ouvrage est donc de contribuer à l'identification et l'analyse, dans le temps, de l'originalité et de la spécificité des « ports », « îles » et « villes » du Nouveau Monde comme lieux de départs/d'arrivée des exils et des migrations, d'en mesurer leurs fragilités (sociales, environnementales) et les opportunités qu'elles offrent. Un dialogue renouvelé entre spécialistes de différentes disciplines (historiens, politologues, géographes, littéraires, anthropologues, juristes, économistes...) aidera à identifier de nouveaux terrains de recherches enrichis par l'approche transcontinentale et transdisciplinaire. La prise en compte de la dimension historique des exils et migrations contribuera à repenser l'analyse dans le temps long.

Le document s'ouvre par la participation de Gaëlle Lebeau, « La Réunion du xv<sup>e</sup> au xxi<sup>e</sup> siècle : Le peuplement, les déportations et l'appel de l'île ».

L'histoire de La Réunion, marquée par l'esclavage et la déportation des enfants de la Creuse, a laissé des séquelles profondes, transmises à travers les générations et ancrées dans la mémoire collective. Aujourd'hui, un nouvel exil affecte les Réunionnais : l'expatriation forcée pour des raisons professionnelles, avec des obstacles administratifs et un marché local en déclin qui freinent leur retour. Ce phénomène rappelle les traumatismes du passé et alimente un sentiment de frustration. La mise en place d'un modèle économique durable et de programmes de soutien pour le retour des expatriés est essentielle pour créer des opportunités et réintégrer activement ces populations dans l'économie locale.

Nicolas Ribeiro continue ensuite par « L'émergence d'un espace portuaire : un élément clé du contrôle des mobilités dans les Petites Antilles ».

L'émergence d'un espace portuaire dans les Petites Antilles françaises au xvii<sup>e</sup> siècle s'explique largement par la nécessité de contrôler les mobilités, qu'elles soient légales ou illégales. Initialement, l'arrivée des colons et des marchandises se faisait de manière opportuniste sur les plages, mais dès 1664, avec l'acquisition des îles par la Compagnie des Indes Occidentales, plusieurs infrastructures portuaires apparaissent, dont Saint-Pierre en Martinique. Ce développement accompagne la colonisation et permet d'organiser le commerce et la circulation maritime. La nécessité de maîtriser les flux de population devient une priorité pour les administrateurs afin d'assurer la stabilité du modèle colonial et la sécurité des colons. Les ports deviennent alors des lieux stratégiques de contrôle, où les mobilités sont réglementées par des documents officiels comme des passeports ou des lettres de marque, créant une hiérarchie entre les espaces qui permettent ou non un départ légal. Paradoxalement, ces ports sont aussi des points de passage incontournables pour ceux qui cherchent à fuir clandestinement, comme en témoigne le récit de Jean-Baptiste Labat. Cette dualité entre contrôle et évasion renforce l'importance des infrastructures portuaires, qui deviennent à la fois des lieux de surveillance et des espaces où se jouent des mobilités illégales. Ainsi, l'organisation portuaire ne se limite pas à l'essor du commerce maritime, elle est également un outil de régulation des circulations humaines, illustrant la complexité de la gestion coloniale dans les Antilles françaises au xvii<sup>e</sup> siècle.

Après des espaces de l'océan Atlantique et de l'océan Indien, François Souty nous entraîne vers le monde Pacifique où il nous fait connaître l'action des « Néerlandais, Chinois et Javanais à Batavia, aux limites d'une société multiculturelle aux Indes néerlandaises au Siècle d'Or » (de la fin du xvi<sup>e</sup> à la première moitié du xviii<sup>e</sup> siècle).

La période 1680-1740 correspond à l'apogée du Siècle d'Or néerlandais. Elle est aussi celle de l'apogée de Batavia, la capitale du commerce des

Indes orientales néerlandaises au temps de la République des Provinces-Unies aux XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles. Strictement contrôlée au plan social, représentant par son opulence un véritable miroir insulaire asiatique d'Amsterdam, la « Perle des Indes » représente, par sa construction et son organisation, un véritable empire colonial néerlandais outre-mer. On distinguera l'organisation sociale et la cohabitation qui s'est établie entre colonisateurs néerlandais, immigrants économiques chinois et autochtones javanais durant les deux périodes chronologiques se situant de part et d'autre de l'importante année financière mondiale 1720. La première période, 1680-1720, est constituée d'années économiquement assez prolifiques. Batavia a ensuite été affectée dans les années 1720-1740 par plusieurs crises épidémiques et économiques puis sociales et politiques.

Marie Zissis, elle, nous conduit en Amérique du Nord, où elle examine « La noblesse canadienne ralliée, une noblesse entre deux empires à l'ère des révolutions (1763-1815) ».

Le XVIII<sup>e</sup> siècle est un siècle d'immenses conflits entre les empires qui culmine pendant les dernières années du siècle. Les nobles canadiens, par leur nature transatlantique et coloniale, vont être particulièrement touchés par les différents conflits qui secouent alors l'ensemble du monde atlantique. Dès la fin de la guerre de Conquête, le traité de Paris permet aux Canadiens qui le souhaitent de retourner en France. Si la grande majorité de la population demeure dans l'ancienne colonie et devient, *de facto*, sujet britannique, une partie des nobles quittent le Canada pour la France, mais également pour la Louisiane ou les Antilles françaises, créant une diaspora noble canadienne transnationale. Du côté de ceux qui se rallient au régime britannique, on repère un processus « d'invention de la tradition » et de création d'une identité. Si cette identité s'appuie sur des racines françaises, celles-ci restent par ailleurs assez fantasmées, juste suffisantes pour convaincre les Britanniques, auxquels ils s'allient, que des traditions et des valeurs « inventées » sous le régime britannique seraient séculaires. L'identité noble canadienne ralliée est donc une identité symbolique avant d'être liée à un territoire. Ceux qui retournent en France, considérés comme des Canadiens, sont mal accueillis et trouvent difficilement une place dans l'armée. La correspondance abondante entre les membres de ce groupe très éclaté permet, en maintenant des relations suivies malgré la distance, d'établir une identité canadienne noble unique malgré l'éparpillement, une « communauté imaginée » basée notamment sur une consommation spécifique.

De son côté, Charles Brion analyse en L'Île mystérieuse de Jules Verne « Une réécriture scientifique et politique de Robinson Crusoé ».

Exilé au large du Chili entre 1704 et 1709, le marin Alexander Selkirk est le modèle de Robinson Crusoé, le personnage créé en 1719 par Daniel Defoe. Ce personnage a généré une fascination durable, obsédant notamment

le romancier Jules Verne. Ce texte étudie la façon dont Verne, dans sa version la plus aboutie de Robinson Crusoé : *L'île mystérieuse*, récrit en 1874 le chef-d'œuvre de Defoe en mettant l'accent principalement sur deux dimensions virtuellement présentes chez Defoe mais profondément remaniées : la dimension scientifique et la dimension politique. Si la première, si propre à son siècle, s'inscrit dans le cadre des publications pédagogiques du Magasin d'éducation et de récréation de Hetzel, la seconde est plus originale, car, en choisissant comme groupe de robinsons des Nordistes forcés de quitter la Virginie en aérostat en pleine guerre de Sécession, Verne érige l'île de leur exil en laboratoire d'une utopie républicaine.

En abordant la communauté scientifique française et ses méthodes, Antoine Huerta revient au monde Atlantique et analyse l'expérience d'un géographe français, en exil volontaire en Espagne, au Brésil et au Canada : « La Sorbonne contre Pierre Deffontaines, géographe nomade ».

Malgré le rejet renouvelé de sa candidature à un recrutement dans l'université publique française, le géographe catholique Pierre Deffontaines a œuvré sa vie entière dans le sillage de Jean Brunhes, tenant français de la géographie humaine. Dans l'obligation de travailler hors des frontières de son pays, il sut construire dans un exil plus affectif que territorial, une carrière internationale loin des canons géographiques prônés par la Sorbonne à une époque où il n'était pas recommandé de déroger à l'idéologie laïque fortement ancrée dans l'université française de l'entre-deux-guerres.

Son action au service des relations culturelles entre la France et les Amériques entre 1934 et 1967 est relativement méconnue du grand public et des spécialistes. Le rôle qu'il a joué dans des structures universitaires à l'étranger comme « exportateur » de la géographie française en particulier, a très peu retenu l'attention des scientifiques. L'espace atlantique, riche pour ce qui est des relations universitaires dans la partie centrale du xx<sup>e</sup> siècle, permet d'étudier le cas d'un géographe catholique rejeté dans son pays par ses pairs, tenants de la géographie officielle. Sa formation initiale classique tout autant que ses convictions géographiques propres, ses réseaux, sa personnalité et son talent jouèrent un rôle significatif dans un processus d'exportation-importation scientifique. Les travaux américains de ce géographe, couronnés de succès au Brésil, donnèrent lieu à d'autres actions en Amérique latine (Uruguay, Argentine en particulier) et au Canada. Ses travaux canadiens, administratifs et scientifiques restent, aujourd'hui encore, une référence dans la géographie canadienne.

L'exil des Transalpins aux États-Unis inspire Marie-Christine Michaud qui revient sur un point significatif de l'identité italienne, le combat des Italo-Américains pour que « Il ponte di riconoscimento » entre Staten-Island et Brooklyn, porte le nom de Giovanni da Verrazano qui explora pour le compte du roi de France les côtes américaines de 1524 à 1528.

Le pont Verrazano-Narrows à New York est un symbole de la reconnaissance des Italo-Américains, qui, à travers son appellation, ont cherché à affirmer leur contribution au développement de la ville. Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les Italiens représentent une part importante de la population new-yorkaise, attirés par les opportunités économiques liées à l'industrialisation. Toutefois, malgré leur intégration progressive, ils demeurent victimes de stéréotypes et de marginalisation dans les années 1950-1960. La construction du pont, reliant Brooklyn à Staten Island, offre une opportunité unique pour la communauté italo-américaine de revendiquer une place plus visible dans le paysage social et politique. Inspirés par l'explorateur italien Giovanni da Verrazano, premier Européen à explorer la baie de New York en 1524, les leaders italo-américains, notamment John La Corte et l'Italian Historical Society of America, se mobilisent pour que le pont porte son nom. Face à une opposition notable, notamment de la Chambre de Commerce de Staten Island et de la TBTA (Triborough Bridge and Tunnel Authority), qui privilégie des noms plus neutres comme « Staten Island Bridge », les Italo-Américains mènent une véritable campagne de *lobbying*. Ils mettent en avant l'histoire de Verrazano et son rôle dans la découverte de la ville, tout en soulignant leur propre engagement dans la construction et le développement de New York. Le débat prend une ampleur médiatique, notamment dans le *New York Times*, et cristallise des tensions identitaires sur la place des Italo-Américains aux États-Unis. Finalement, en 1960, sous la pression de politiciens d'origine italienne, l'État de New York officialise l'appellation Verrazano-Narrows Bridge, bien que les oppositions persistent jusqu'à son inauguration en 1964. Ce combat pour le nom du pont symbolise la lutte des Italo-Américains pour leur reconnaissance en tant que citoyens à part entière et témoigne de leur volonté d'inscrire durablement leur contribution dans l'histoire américaine.

Enfin Éric Monteiro aborde le vaste panorama des relations Portugal-Brésil et porte en conclusion un « bref regard sur l'histoire des flux migratoires entre les deux rives lusophones de l'Atlantique ».

Les relations historiques et contemporaines entre le Portugal et le Brésil sont marquées par des liens culturels, économiques et linguistiques solides, tout en étant affectées par les tensions du passé colonial. Malgré l'indépendance du Brésil en 1822, l'influence portugaise demeure significative, notamment à travers la langue et la coopération institutionnelle dans le cadre de la Communauté des pays de langue portugaise (CPLP). L'histoire partagée entre ces deux nations a favorisé des échanges continus, oscillant entre collaboration et rivalités, et a façonné leurs interactions actuelles. L'étude met en lumière deux dynamiques migratoires majeures entre ces pays. D'une part, elle examine l'émigration tzigane vers l'Amérique latine, un phénomène souvent négligé par l'historiographie, mais qui s'est amplifié dès le XVI<sup>e</sup> siècle sous l'effet des déportations imposées par les royaumes ibériques. Ces populations, bien qu'implantées de longue date en Amérique du Sud,

restent marginalisées et peu reconnues dans les récits nationaux. D'autre part, l'article analyse l'émigration portugaise vers le Brésil aux <sup>xix</sup><sup>e</sup> et <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècles, motivée par des crises économiques et la demande de main-d'œuvre après l'abolition de l'esclavage en 1888. Si de nombreux Portugais ont trouvé des opportunités, leur intégration a été freinée par des discriminations et des conditions de vie difficiles. Dès les années 1930, la crise économique mondiale a contraint un grand nombre d'entre eux à retourner au Portugal, ce qui a laissé une empreinte durable sur l'économie et l'architecture du pays, notamment avec la construction de maisons de style brésilien, symbole de réussite sociale des émigrés rentrés en métropole. Enfin, l'étude s'intéresse aux flux migratoires récents des Brésiliens vers le Portugal au <sup>xxi</sup><sup>e</sup> siècle. Ce phénomène croissant soulève de nouveaux enjeux, notamment en matière d'intégration et de coopération économique, et pourrait jouer un rôle clé dans la redéfinition des relations bilatérales entre ces deux nations lusophones.

Éric Monteiro et Charles Brion