



HAL
open science

“ Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIIIe siècle ”

Arnaud Bartolomei

► **To cite this version:**

Arnaud Bartolomei. “ Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIIIe siècle ”. *Revue d’histoire maritime*, 2011, 13, pp.173-209. halshs-03156661

HAL Id: halshs-03156661

<https://shs.hal.science/halshs-03156661>

Submitted on 2 Mar 2021

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.

Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIII^e siècle

Arnaud Bartolomei¹

(Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine, Université de Nice-Sophia Antipolis)

Le port de Cadix a habituellement été décrit comme un modèle de port « atlantique » : il serait, en effet, « apparu » au XVI^e siècle, dans le sillage de la découverte des Indes² ; il aurait ensuite été porté, tout au long de l'époque Moderne, par la dynamique des échanges coloniaux transatlantiques et, après avoir atteint son apogée à la fin du XVIII^e siècle, à l'instar de Liverpool, Bordeaux, Marseille ou Lisbonne, il aurait été entraîné dans un déclin irrémédiable au XIX^e siècle du fait de l'effondrement du « système atlantique » sur lequel reposait sa prospérité et, plus précisément, de l'émancipation des colonies espagnoles dont il monopolisait le commerce depuis un siècle. Cette vision des choses, bien qu'elle soit profondément ancrée dans nos esprits mérite cependant d'être, si ce n'est révisée, tout du moins nuancée. Il serait certes totalement absurde de vouloir nier l'importance qu'a représenté le commerce colonial pour Cadix ou la très forte dépendance du port à l'égard de la conjoncture de la *Carrera de Indias*. Force est de constater, cependant, qu'un tel constat n'a, à ce jour, jamais été démontré par une étude systématique de l'activité portuaire et commerciale de la ville. Le malentendu tient pour l'essentiel à la perception que l'on a de l'ouvrage d'Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico*³, habituellement présenté comme la grande monographie sur le négoce de Cadix – comme ceux de Marseille, de Bordeaux et de Nantes eurent à la même époque leurs historiens⁴ – alors qu'il s'agit, en fait, dans la lignée des travaux de Pierre Chaunu, non pas d'une histoire de Cadix et de ses négociants, mais

¹ Arnaud Bartolomei, 17 rue Caisserie, 13002, Marseille – bartolomei2@laposte.net

² Naturellement, le terme d'« apparition » est impropre, compte tenu du fait que le port avait connu une première heure de gloire dans l'Antiquité. Cependant, il n'avait eu de cesse de décliner pendant la période médiévale et, à la veille de la découverte des Indes, Cadix n'était plus qu'une bourgade. De fait, la ville ne comptait que 671 chefs de famille en 1534 – environ – 2500 habitants), soit beaucoup moins que ses voisines, Huelva, Sanlúcar de Barrameda et El Puerto de Santa María, qui avaient toutes les trois une population dépassant les 4000 habitants. Cadix se situait donc au niveau de gros bourgs de pêcheurs comme Rota, Ayamonte ou Moguer. Deux siècles et demi plus tard, Cadix, avec une population de plus de 70 000 habitants, était devenue la troisième ville d'Espagne (M. Bustos Rodríguez González, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Universidad de Cádiz et Silex, 2005, p. 46). Le cas d'une ville à ce point transformée par son intégration au système atlantique est probablement unique en Europe

³ *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1976, 2 vol.

⁴ Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973 ; Paul Butel, *La Croissance commerciale bordelaise dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Lille, Université de Lille 3, 1973 ; Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969.

plutôt d'une histoire de la *Carrera de Indias* à l'époque du monopole gaditan⁵. En effet, en exploitant presque exclusivement les seules sources officielles de l'Archivo General de Indias, Antonio García-Baquero González ne s'est intéressé qu'à la dimension coloniale des échanges de Cadix et n'a pas réellement exploré les autres branches de son commerce⁶. Or, dans les années 1980 et 1990, la génération d'historiens, qui ont travaillé sur Cadix à sa suite, a en général délaissé l'histoire quantitative et s'est plutôt intéressée, dans le cadre d'études monographiques ou prosopographiques, aux négociants eux-mêmes, notamment aux colonies de marchands européens qui s'étaient formées dans la ville au XVII^e siècle et y avaient prospéré au XVIII^e siècle. On étudia alors les hommes, plus que les flux qu'ils impulsaient, leur position dans les réseaux marchands européens plus que celle de la ville dans les échanges mondiaux⁷.

L'idée que Cadix était un port « colonial », strictement dédié au commerce transatlantique, a cependant commencé à être discutée et l'on s'intéresse dorénavant davantage aux échanges que le port effectuait en dehors du cadre de la *Carrera de Indias*. Mais, lorsqu'on évoque les relations entre le port de Cadix et le monde non colonial, on le fait encore de façon très restrictive – on s'intéresse par exemple beaucoup plus à l'origine des marchandises chargées dans les navires destinées aux Indes qu'aux destinations finales des denrées coloniales déchargées à Cadix – et à partir de sources strictement qualitatives, qui sont en outre souvent anachroniques par rapport aux périodes étudiées⁸. Aussi, notre vision des échanges reliant Cadix à l'Europe demeure-t-elle très partielle et largement tributaire de

⁵ Pour la *Carrera de Indias*, les principales études sont, outre celle de García-Baquero, l'œuvre de Pierre Chaunu (*Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Paris, SEVPEN, 1955-1960), Michel Morineau (*Incrovables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Cambridge-Paris, Cambridge University Press 1984) et John Fischer (*El Comercio entre España y Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España, 1993).

⁶ La seule exception étant un court passage – 8 pages – consacré à l'origine géographique des marchandises exportées aux Indes (A. García-Baquero González, *op. cit.*, p. 323-330).

⁷ A la suite de la monographie pionnière de Manuel Bustos Rodríguez (*Los Comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII^e (1713-1775)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1995), ont travaillé sur les colonies flamande, germanique et britannique de la ville Ana Crespo Solana, *Entre Cádiz y los Países Bajos. Una comunidad mercantil en la ciudad de la Ilustración*, Cádiz, Ayuntamiento de Cádiz, 2000 ; María del Carmen Lario de Oñate, *La Colonia mercantil británica e irlandesa en Cádiz a finales del siglo XVIII*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2000 ; et Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830*, München, C.H. Beck, 2004. Notre propre thèse, consacrée à la colonie française de Cadix, s'inscrit naturellement dans le même mouvement : *La Bourse et la vie. Destin collectif et trajectoires individuelles des marchands français de Cadix, de l'instauration du comercio libre à la disparition de l'empire espagnol (1778-1824)*, thèse de doctorat en histoire, multigr., Université de Provence, 2007.

⁸ La postérité du célèbre « Mémoire de Patoulet », daté de 1691, intégralement publié par Michel Morineau dans *Incrovables gazettes* (*op. cit.*, p. 326-343) et utilisé par tous les travaux traitant de près ou de loin du commerce de Cadix, y compris ceux étudiant le XVIII^e siècle, est de ce point de vue significative. En dehors de ce mémoire, peut-être une des seules sources statistiques fiables pour le commerce de Cadix, les historiens ne peuvent appréhender les échanges de la ville qu'à partir de sources notariales ou privées ne livrant qu'une vision très partielle et strictement qualitative de son commerce.

quelques travaux de poids, qui ont marqué plusieurs générations d'historiens : on imagine par exemple beaucoup plus facilement les navires malouins chargés de toiles bretonnes ou ceux quittant Marseille avec des caisses de soieries, que les bâtiments provenant de Londres ou de Hambourg avec des cargaisons de quincaillerie ou de toiles de Silésie⁹. De ce point de vue, les publications récentes et les différents articles réunis dans le présent dossier devraient contribuer à une vision plus nuancée de la réalité.

De plus, même lorsque nous aurons une vision plus complète de l'intensité des liaisons existant entre le commerce colonial de Cadix et ses différents fournisseurs et débouchés européens, il restera que nous n'aurons encore qu'une image très partielle de la réalité des échanges qui transitaient par Cadix car tous les flux qui y convergeaient n'étaient pas suscités par le commerce colonial, loin de là : blé de Sicile ou du Maroc, farine et morues d'Amérique du Nord, bois et goudron de Suède, fer basque, vins catalans, ... la liste serait longue à établir des cargaisons qui étaient déchargées à Cadix, non pas pour être transférées aux Indes, mais tout simplement pour être écoulées auprès de ses 70 000 habitants, ou pour être redistribuées dans son vaste arrière-pays – l'Andalousie –, voire, dans certains cas, pour être réexportées vers d'autres espaces plus lointains autres que les colonies américaines. En outre, la liste de la centaine de ports qui armaient, chaque année, au moins un ou deux navires à destination de Cadix, dans le cadre du commerce colonial ou dans celui de ces autres circuits commerciaux, demeure elle-aussi à établir. Or, les sources permettant de mieux connaître la réalité de ces trafics, leurs variations dans le temps et leur importance respective existent et sont relativement accessibles¹⁰. Il ne manquait donc, pour entreprendre cette histoire quantitative du commerce maritime de Cadix, qu'une incitation historiographique forte d'une part – ou dit autrement, un retour au premier plan des problématiques macro-économiques par rapport aux approches micro-économiques qui ont été privilégiées depuis une vingtaine d'années – et des moyens pour réaliser les importantes saisies informatiques des sources, d'autre part, deux conditions que le présent numéro thématique de la *Revue d'histoire maritime* nous a permis

⁹ Cela tient naturellement à l'existence des deux remarquables synthèses consacrées au commerce de Saint-Malo et de Marseille qui, toutes les deux, évoquent le commerce effectué avec Cadix : André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1997 ; Charles Carrière, *Négociants marseillais*, *op. cit.*

¹⁰ cf. *infra*, les références faites aux différentes séries du bulletin maritime du port – le *Parte oficial de la Vigía de Cádiz* – que nous avons exploitées ou, encore, aux statistiques tirées de la correspondance des consuls de France à Cadix.

de réunir ici, même si le thème du dossier nous a amené à restreindre notre approche, dans un premier temps, aux seuls échanges entre Cadix et la Méditerranée¹¹.

Après une présentation liminaire de nos sources et de quelques-uns des problèmes méthodologiques qu'elles soulèvent, nous nous efforcerons donc de proposer une étude quantitative, la plus exhaustive possible, du commerce méditerranéen de Cadix. Une fois réalisé ce premier travail de quantification, nous montrerons qu'au-delà de la fonction d'entrepôt du commerce méditerranéen ainsi mise en évidence, le port de Cadix rendait beaucoup d'autres services à des places marchandes comme Barcelone, Marseille ou Gênes, qui étaient séparées du reste du monde par le périlleux détroit de Gibraltar, et qu'il peut donc légitimement être considéré comme une sorte d'avant-port atlantique du commerce méditerranéen.

Sources et méthode

Il n'est pas lieu de revenir ici sur l'intérêt scientifique que représentent les choix qui ont été faits d'étudier, dans le présent dossier de la *Revue d'histoire maritime*, les échanges maritimes entre l'Atlantique et la Méditerranée, et dans cet article plus précisément, le cas des relations liant Cadix à la Méditerranée. Il peut en revanche être utile de revenir sur quelques-unes des difficultés méthodologiques que pose un tel parti pris.

Apprécier du commerce méditerranéen dans le commerce global de Cadix se heurte en effet à plusieurs obstacles : d'abord, l'absence de sources relatives au commerce extérieur de Cadix ; ensuite, la définition même de l'espace « méditerranéen », qui ne recoupe aucune réalité géopolitique précise au XVIII^e siècle, pas plus qu'aujourd'hui d'ailleurs, et qui pose donc des problèmes aigus de définition des régions devant être regroupées sous cette appellation. Concernant le premier point, remarquons que si les sources douanières et statistiques produites par les administrations des Etats européens du XVIII^e sont relativement nombreuses et d'une qualité souvent appréciable¹², de tels documents n'existent ni à l'échelle

¹¹ Nous saisissons cette occasion pour remercier Silvia Marzagalli qui, en sa qualité de responsable du programme ANR *Navigocorpus*, a accepté de financer la saisie d'une année d'exemplaires du *Parte oficial de la Vigía de Cádiz*, saisie sur laquelle est en partie fondé cet article, et Arnaud Pontillo, qui a effectué ce travail.

¹² Nous pensons, par exemple, au travail statistique d'Ambroise-Marie Arnould (*De la balance du commerce et des relations commerciales extérieures de la France dans toutes les parties du globe, particulièrement à la fin du règne de Louis XIV et au moment de la révolution*, Paris, Buisson, 1795), qui a, entre autres, permis à Michel Zylberberg de reconstituer fidèlement le commerce franco-espagnol à la fin de l'Ancien Régime (*Une si douce*

régionale, ni à l'échelle urbaine. Il est donc assez aisé de connaître, par exemple, le commerce franco-espagnol à la fin de l'Ancien Régime ; il est en revanche beaucoup plus difficile de d'apprécier celui qui se faisait entre l'Andalousie et la Provence, et il est encore plus malaisé de cerner celui que faisait une ville – comme Cadix – avec un pays –la France –, ou avec une partie de celui-ci. Ces difficultés sont encore augmentées par le concept même de « méditerranéen » qui, à l'inverse d'espaces mieux définis – comme l'Andalousie, la Provence, Marseille ou Cadix –, ne recoupe aucune réalité géopolitique ou administrative précise. Il s'avère en effet quasiment impossible de délimiter, à l'échelle d'un pays, quelles sont ses provinces méditerranéennes, et il est donc tout à fait illusoire d'espérer trouver des statistiques recoupant cette notion.

On peut cependant contourner, pour partie, ces deux problèmes, en considérant que, compte tenu de l'état du réseau routier espagnol à la fin du XVIII^e siècle et de la situation périphérique qu'occupait Cadix à l'échelle européenne, la quasi-totalité du commerce qui se faisait entre Cadix et l'Europe, voire même entre Cadix et les provinces espagnoles non-andalouses, devait s'effectuer par le biais de la voie maritime et que, donc, les sources sur la navigation et le trafic portuaire de Cadix nous livrent des indications précises et précieuses sur le commerce effectif qui se faisait depuis la ville ou par son intermédiaire. Ce déplacement de la focale d'observation depuis le commerce vers la navigation résout également le second problème puisqu'autant il s'avérerait difficile et périlleux de définir ce qu'est un « pays méditerranéen », ou même une « province méditerranéenne », autant il est relativement aisé de définir un port méditerranéen : c'est un port qui est baigné par la mer Méditerranée¹³.

En réunissant des informations sur le trafic maritime liant Cadix et les ports méditerranéens, on peut donc disposer d'un bon indicateur des flux marchands qui circulaient entre Cadix et la Méditerranée, et sur l'importance que représentait cette branche du commerce pour la ville. Or, ces sources sur la navigation transitant par le port de Cadix existent en nombre relativement important. Les premières et les plus précieuses sont les bulletins maritimes du port de Cadix, dont nous conservons diverses collections. Au XVIII^e siècle, un bulletin manuscrit recensant les mouvements quotidiens du port de Cadix était publié quotidiennement à l'initiative du garde de la vigie de la ville sous le titre de *Parte*

domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808, Paris, CHEFFF, 1993, p. 87 et suivantes).

¹³ Deux cas limites posent cependant problème : Tanger et Gibraltar. Dans la présente étude, nous les avons classés dans la catégorie « indéterminé ».

*oficial de la Vigía de Cádiz*¹⁴. Si ces documents ont été mal conservés, il n'en va pas de même pour les récapitulatifs hebdomadaires, qui étaient imprimés et largement diffusés dans la ville et, au-delà de ses murailles, dans l'ensemble de l'Europe. Un peu partout sur le continent, en effet, des individus, négociants ou fonctionnaires, s'intéressaient au trafic portuaire de Cadix et se procuraient donc ce bulletin, soit en s'y abonnant, soit en se le faisant remettre par des correspondants locaux¹⁵. Ces bulletins récapitulatifs, qui ne portent pas de titre, recensent en trois catégories la totalité des navires « entrés » dans le port de Cadix au cours de la semaine écoulée, ceux qui en sont sortis au cours de la même période et, enfin, ceux qui sont demeurés mouillés dans le port – en fait l'ensemble de la Baie de Cadix –, ces derniers étant en outre classés en fonction de leur future destination – les colonies ou le reste du monde – et de leur pavillon. La qualité des informations fournies est inégale selon la catégorie considérée, la plus riche étant celle des entrées puisque sont mentionnés pour chaque navire, son type, son nom, le nom et la nationalité de son capitaine, son port d'origine, la durée de sa traversée, une description sommaire de sa cargaison et le nom de son consignataire¹⁶. Cette source se prête donc particulièrement bien à un traitement sériel, et elle permet de produire d'excellentes représentations quantitatives et cartographiques des flux de navires qui transitaient par Cadix.

Deux limites viennent cependant relativiser la portée des informations que l'on peut en obtenir. D'abord, il ne faut pas cacher la pauvreté des données fournies sur la cargaison des navires : celle-ci n'est décrite qu'en terme générique et aucune indication n'est donnée ni sur les quantités transportées – ce qui est d'autant plus préjudiciable que nous ne possédons pas non plus le tonnage du navire – ni sur la valeur de la cargaison. Or, il va de soi que la signification économique d'un navire revenant des Indes avec une cargaison de métaux précieux et de denrées coloniales n'est pas la même que celle d'un brigantin arrivant de Morlaix avec des toiles, et, *a fortiori*, que celle d'une barque venant de Setubal avec un chargement d'oignons. L'interprétation « commerciale » que l'on peut faire d'un flux de

¹⁴ Nous avons eu l'occasion de préciser l'histoire de cette publication dans « La publication de l'information commerciale à Marseille et à Cadix (1780-1820) : la fin des réseaux marchands ? », *Rives nord-méditerranéennes*, n° 27, 2007, p. 85-108.

¹⁵ Les deux principales séries que nous avons identifiées sont celle conservée aux Archives Nationales de France, qui comprend la quasi-totalité des exemplaires de la période 1788-1792 et qui est issue de la correspondance consulaire (AE, BIII, 353), et celle conservée à la Biblioteca de Temas Gaditanos, où l'on peut consulter la totalité des exemplaires publiés après 1798, et jusque dans les années 1930, date à laquelle s'interrompt la publication. On trouve aussi dans les fonds de l'Archivo Histórico Nacional de Madrid, par exemple, des exemplaires épars dans la correspondance du gouverneur de Cadix (section *Estado*, liasse 555), ou dans celle d'Edouard Boyetet, le chargé des affaires de France à Madrid (section *Estado*, liasse 4008). Un inventaire systématique reste à établir.

¹⁶ Pour les sorties, les informations sont les mêmes, sauf que c'est le port de destination et non celui d'origine qui est relevé, et qu'il n'est fait aucune mention ni du consignataire ni de la nature de la cargaison. Pour les navires mouillés dans la Baie, le bulletin fournit le type et le nom du navire, son pavillon et les noms de son capitaine et de ses consignataires.

navires constaté dans le bulletin nécessite donc de prendre un certain nombre de précautions et de recouper l'information avec d'autres sources chaque fois que cela est possible. Par chance, les nombreuses sources consulaires et douanières disponibles dans les centres d'archives publiques, permettent souvent de compléter notre information sur ces divers points. Une seconde limite, bien connue, des bulletins maritimes est qu'ils ne recensent pas la « totalité » des navires entrés dans le port puisque le récapitulatif général proposé chaque fin d'année mentionne explicitement que « de nombreuses autres petites embarcations espagnoles qui sont également entrées dans le port, ainsi que d'autres, marocaines, génoises ou portugaises, n'ont pas été relevées car elles viennent le plus souvent sur lest ou avec un chargement de faible importance »¹⁷. Que sont exactement ces « petites embarcations » ? Il est naturellement malaisé de le savoir mais on devine, par exemple, que les centaines de barques qui reliaient quotidiennement la rive nord de la Baie à Cadix pour apporter en ville les denrées alimentaires nécessaires à son approvisionnement, et même de l'eau, en faisaient partie. Probablement aussi qu'une large partie de la navigation de court rayon effectué avec les petits ports voisins de la côte andalouse n'apparaît pas non plus dans notre source. Cela semble d'autant plus évident que le bulletin ne recense pour ainsi dire aucun navire en provenance de Sanlúcar de Barrameda, de Huelva, d'Ayamonte, d'Algésiras ou de Tarifa. On peut donc, sans aucun doute possible, considérer que le trafic intra-régional est exclu de notre source. La question est en revanche plus difficile à trancher pour d'autres aires d'origine : en ce qui concerne les côtes atlantiques de la Péninsule ibérique, les « petits ports » sont nombreux et semblent donc systématiquement mentionnés ; en revanche, seuls les « grands ports » de la façade méditerranéenne apparaissent dans nos relevés¹⁸. Faut-il en déduire que le commerce méditerranéen était plus concentré ? Ou que les normes de saisie de l'information variant d'un endroit à l'autre, les petits ports méditerranéens, contrairement à ceux de l'Atlantique, n'étaient pas nommés ? En l'état actuel de la recherche, on ne peut trancher cette question. On retiendra cependant de ce constat que le trafic méditerranéen est, dans le meilleur des cas, fidèlement reflété par notre source, dans le pire, sous-estimé.

¹⁷ *Además han entrado numerosos menores españoles de Levante y Poniente con frutos ; como asimismo algunas Marroquies, Genovesas y Portuguesas, las que por venir muchas de ellas en lastre, o ser de corta consideración lo que han conducido se ha omitido ponerlas por sus nombres.*

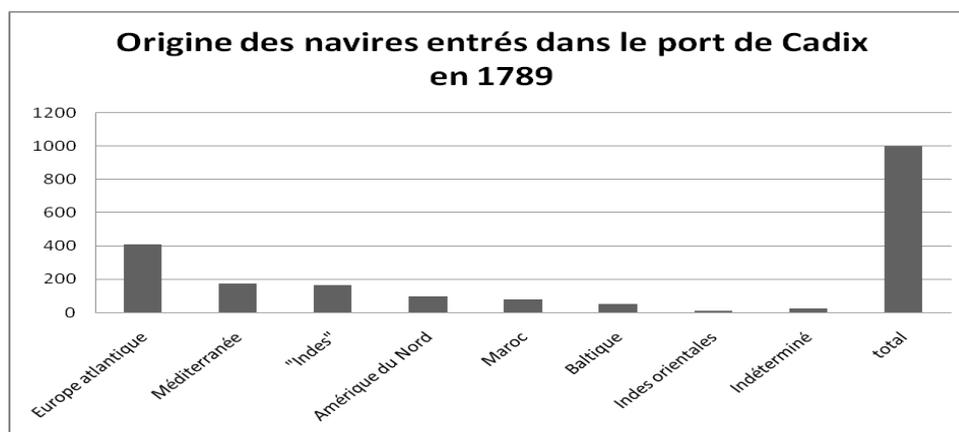
¹⁸ Ainsi, la liste des ports espagnols méditerranéens ne comprend que dix références (Alicante, Almeria, Barcelone, Carthagène, Mahon, Malaga, Salou, Torre Vieja, Tortosa, Vera) alors que celle des ports espagnols atlantiques comprend plus de vingt références, dont certains sont de très modestes ports de Galice ou de Cantabrie (Villagarcía, Santona, Ribadeo, Porto Novo, Betanzos, Bayona de Galicia ou Carril). L'opposition est encore plus marquée pour la France avec seulement trois ports méditerranéens mentionnés (Marseille, Saint-Tropez et Port-Vendres) contre treize ports atlantiques. Le Portugal, avec douze ports, et les îles Britanniques, avec vingt-trois, illustrent aussi cette profusion des petits ports atlantiques dans la source.

Une fois ces précautions prises, il semble possible de mettre à profit les bulletins maritimes pour mieux cerner les contours des échanges maritimes auxquels participait Cadix. Précisons cependant que, dans le cadre de la présente étude, nous nous sommes limité à une exploitation restreinte puisque nous n'avons travaillé que sur les entrées de navires effectuées dans le port de Cadix au cours de l'année 1789 : c'est donc avant tout la fonction de débouché du commerce méditerranéen de Cadix qui est mise en évidence par notre étude.

Les échanges commerciaux entre Cadix et la Méditerranée

Importance du trafic méditerranéen à Cadix

Nous pouvons apprécier l'importance du trafic maritime provenant de la Méditerranée dans l'ensemble du mouvement portuaire de Cadix, en 1789, grâce aux données réunies dans le graphique suivant.



Source : Parte oficial de la Vigía de Cádiz (1789)

En 1789, 172 navires provenant d'un port méditerranéen sont donc entrés à Cadix sur un total de 998 qui ont été recensés dans les bulletins cette année-là, soit environ 17 % de l'ensemble¹⁹. Ce chiffre est – première surprise – légèrement supérieur à celui du nombre de navires revenant des « Indes » (162), et il est bien supérieur à celui des navires provenant de l'Amérique non-hispanique (95), des côtes atlantiques du Maroc (77), de la Baltique (51) ou

¹⁹ Nous avons systématiquement « arrondi » les pourcentages pour en faciliter la lecture.

d'Asie (10). Il est en revanche nettement inférieur à celui des navires provenant des ports de l'Europe atlantique, qui s'élève à 407²⁰.

Encore faudrait-il nuancer ce propos en remarquant que nous avons regroupé sous l'appellation d'« Europe atlantique » un immense espace géographique allant de Lisbonne à Bergen et de Cork à Hambourg, alors que ce que nous avons appelé « espace méditerranéen » est beaucoup plus homogène puisqu'il recouvre principalement la portion de côte qui va de Malaga à Naples. De fait, une approche plus segmentée de l'espace atlantique, distinguant par exemple la façade atlantique proprement dite des côtes continentales de la Manche et de la mer du Nord, d'une part, et des îles Britanniques, d'autre part, donne des résultats plus nuancés : on obtient alors, respectivement, 208 entrées de navires pour la façade atlantique, 92 pour les côtes nordiques, et 107 pour l'ensemble des îles Britanniques. En nombre de navires, la Méditerranée, supposée décadente depuis le XVI^e siècle, pèse donc autant que les richissimes Indes et presque autant que la puissante façade atlantique européenne, pourtant portée par un siècle de croissance et d'essor de ses échanges maritimes.

Une approche plus fine, ne portant que sur les principaux ports entretenant des relations maritimes avec Cadix, aboutit à des résultats très similaires puisque la hiérarchie portuaire que l'on peut établir à partir des entrées de navires est la suivante : avec 40 navires en provenance de Marseille, la capitale provençale n'est dépassée que par La Havane (56 navires) et le port céréalier marocain de Dar-el-Beyda (51)²¹. Elle se classe, de loin, au premier rang des ports européens devant Bilbao (28), Hambourg, Barcelone et la « Sicile » (25)²², Lisbonne (21), Londres et Dublin (20), Memel (19), Setubal (18), Amsterdam et Le Havre (16), Malaga (15), Gênes (13) et Saint-Sébastien (12). Outre cette supériorité marseillaise, ce classement nous révèle aussi qu'un tiers des ports recensés dans cette liste des quinze principaux partenaires européens de Cadix sont méditerranéens et qu'au contraire certains des grands ports atlantiques « attendus » ici sont absents : ainsi, avec seulement six navires envoyés, Saint-Malo fait figure de partenaire secondaire, dépassant seulement d'une courte tête ses rivaux breton et normand que sont Morlaix et Saint-Valéry (5) ; les ports

²⁰ Les 24 navires restants sont ceux provenant de Cadix (en fait des navires sortis de Cadix et revenus dans le port peu après, à la suite d'une avarie), de Gibraltar, de Tanger et de cinq ports que nous ne sommes pas parvenu à localiser. Nous avons joint, en annexe, le détail de l'intégralité de nos données sous la forme d'une liste des ports d'origine des navires entrés dans la Baie de Cadix (cf. annexe 1) et d'une représentation cartographique des données concernant les ports européens (cf. annexe 2).

²¹ Il s'agit de l'ancien nom de l'actuelle ville de Casablanca. À la période considérée, les autorités consulaires espagnoles avaient obtenu le privilège de l'exportation du blé depuis ce port, ce qui explique la très forte concentration du trafic hispano-marocain dans ce port : Ramon Lourido Diaz, *Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII : relaciones politico-comerciales del Sultan Sidi Muhammad B. Allah (1757-1790 con el exterior)*, Madrid, Agencia española de cooperación internacional, 1989, p. 621-627.

²² La source ne distinguant pas entre les ports siciliens, nous la reproduisons littéralement.

flamands sont également bien mal placés puisque Ostende ne figure qu'en seizième position, tout juste devant Vyborg et Sanlúcar ; enfin, de grands ports comme Liverpool, Bordeaux ou Nantes occupent également des places tout à fait anecdotiques. Ainsi, alors que Cadix entretient des relations étroites avec tous les grands ports de la Méditerranée occidentale²³, ces liens sont beaucoup moins systématiques avec ses homologues atlantiques.

Naturellement, cette esquisse de la hiérarchie des partenaires de Cadix présente un certain nombre de limites puisque le comptage des navires ne fournit qu'une information très approximative sur la signification économique des flux commerciaux. Elle mériterait par ailleurs d'être mise en perspective chronologiquement pour aboutir à des conclusions plus fermes, et il faudrait notamment mobiliser de nombreux facteurs explicatifs complémentaires pour rendre compte de telle ou telle réalité. Ainsi, la pénurie céréalière qui frappe l'Andalousie cette année-là entraîne mécaniquement une surreprésentation des régions céréalières dans le classement : Sicile, Etats-Unis, Maroc. Par ailleurs, les résultats obtenus nous fournissent tantôt une information qui concerne plus précisément la structure des échanges du port de Cadix lui-même -il est par exemple connu que la ville entretient peu de liens avec des ports par ailleurs très importants comme Bordeaux ou Liverpool-, tantôt celle des ports partenaires –ainsi la place très en retrait de Venise reflète une réalité propre à ce port sur le déclin-. Il n'en demeure pas moins que ces premières données nous amènent à reconsidérer la position occupée par la Méditerranée dans le commerce de Cadix : loin d'être une zone totalement marginalisée dans les échanges de la ville, elle figure au contraire en bonne position. Ce constat est d'autant plus vrai que les cargaisons des navires provenant de la Méditerranée avaient, selon toute vraisemblance, des valeurs marchandes tout à fait similaires à celles venant de l'Atlantique.

Les cargaisons

Les descriptions des cargaisons qui sont données dans les bulletins maritimes sont extrêmement succinctes : elles ne nous livrent généralement qu'une ou deux indications

²³ Il faut en effet souligner que les rapports entre Cadix et la Méditerranée orientale sont pour ainsi dire nuls : à l'exception de la poignée de navires provenant de Trieste, Venise, Malte et Raguse (5 navires au total, pour ces quatre ports d'origine), on ne relève aucun contact avec cette région du monde. De fait, l'essentiel des échanges entre Cadix et la Méditerranée orientale se faisait par l'intermédiaire de Marseille, Livourne et Gênes. Sur le rôle d'intermédiaire joué par Marseille entre Cadix et l'Empire ottoman, cf. Sébastien Lupo, « Inertie épistolaire et audace négociante au XVIII^e siècle. Quelques considérations sur la maison Roux de Marseille », *Rives nord-méditerranéennes*, n° 27, 2007, p. 109-122.

génériques sur leur nature²⁴. C'est cependant suffisant pour apprécier à un premier niveau le caractère plus ou moins périphérique des échanges réalisés entre Cadix et la Méditerranée par rapport aux autres destinations, puisque la nomenclature distingue, d'une part, les cargaisons de produits manufacturés, désignées sous le terme générique de *mercancias*, et, d'autre part, les produits primaires, sous des appellations plus précises (bois, goudron, douelle, blé, orge, fer, ...). On peut ainsi distinguer les espaces qui étaient fournisseurs de produits primaires et qui, ce faisant, peuvent être considérés comme des « espaces périphériques », et, d'autre part, ceux qui, parce qu'ils fournissaient des biens manufacturés à forte valeur ajoutée, bénéficiaient plus largement de la dynamique des échanges coloniaux. Or, la Méditerranée apparaît clairement dans une position intermédiaire : elle n'est ni une région exclusivement agricole, ni une région « manufacturière », mais plutôt une région mixte qui exporte à la fois les fruits de son sol et les productions de ses ouvriers, ou de ceux de ses arrière-pays. Ainsi, sur les 156 navires en provenance de la Méditerranée, qui sont entrés chargés dans le port de Cadix – les 16 autres étant sur lest –, 66, soit plus de 40 %, transportaient des produits manufacturés destinés vraisemblablement aux Indes (60 transportent des *mercancias* et les 6 autres du savon ou du papier), 23 transportaient du vin et des eaux-de-vie, soit des produits déjà transformés, et 82 des cargaisons de produits primaires (des céréales dans 35 cas, mais aussi du bois, du sel, des fruits, des amandes, de la soude.....).

Si l'on compare ces résultats avec ceux d'autres régions supposées *a priori* « périphériques » ou « centrales », on remarque que la Méditerranée est plus proche des secondes que des premières. De fait, alors que la Baltique, le Maroc et l'Amérique du Nord apparaissent spécialisés dans l'exportation d'un seul ou d'une poignée de produits primaires (bois pour la Baltique, blé pour le Maroc, trilogie morue-farine-douelle pour l'Amérique du Nord), la façade atlantique européenne – l'espace que l'on suppose central par excellence – présente un profil très similaire à celui de la Méditerranée puisque seuls 147 navires sur 406 transportent les précieuses marchandises réexportées ensuite aux Indes – soit 36 % – et que les autres navires sont chargés de produits primaires, alimentaires le plus souvent (du poisson, de la viande, du lard, du beurre mais aussi des oignons ou des haricots ...). Il faut par ailleurs noter une différence majeure entre les façades méditerranéenne et atlantique, qui vient encore nuancer l'appréciation que l'on a de leur position respective : alors que seulement 10 % des navires provenant de la première arrivent sur lest, ils sont pour la seconde 135 dans cette situation, soit plus du tiers.

²⁴ Seules les cargaisons provenant des colonies sont systématiquement décrites et quantifiées.

L'observation depuis une échelle plus restreinte, celle du port et non plus celle de l'espace géographique, ne change en rien notre vision des choses. Si certaines localités méditerranéennes apparaissent bien comme des lieux voués à l'exportation de produits primaires – par exemple, la Sicile pour l'orge ou Alicante et Malaga qui exportent des fruits, du vin et de la soude–, les grands ports méditerranéens, comme Marseille, Barcelone ou Gênes, entretiennent avec Cadix un commerce beaucoup plus diversifié. Ainsi, sur les 40 navires provenant de Marseille, 33 transportent des biens manufacturés, et la situation est la même pour Gênes (12 navires sur 13 transportent des produits manufacturés – des soieries, de la cire et du papier) et pour Barcelone (13 navires sur 25 ont une cargaison comprenant des produits manufacturés, souvent complétée par du vin et de l'eau-de-vie). Les profils des grands ports méditerranéens sont donc très proches de ceux de leurs rivaux atlantiques puisque les cargaisons provenant de Hambourg, du Havre ou d'Amsterdam sont très similaires à celles provenant de Marseille ou Gênes, et que l'on trouve aussi sur les littoraux atlantiques des localités spécialisées dans l'exportation de produits primaires peu transformés (Dublin pour le beurre, Bilbao pour le fer, ...). La seule différence majeure entre les deux espaces, et il ne faut pas la minimiser, c'est la présence sur les rivages de l'Atlantique d'un intense réseau de petits ports exportateurs de produits manufacturés (tels Saint-Valéry, Saint-Malo et Morlaix pour la France), alors qu'en Méditerranée ce sont les grands ports qui monopolisent la totalité des exportations de produits manufacturés. Les bénéfices de la dynamique du commerce colonial sont donc mieux répartis sur la façade atlantique alors qu'en Méditerranée seuls les grands ports ont réellement réussi à se raccorder aux prospères circuits transatlantiques.

Reste que mener une telle étude comparative sur la base des seules descriptions génériques qui sont faites dans les bulletins maritimes ne peut avoir qu'une valeur indicative car les quantités et, plus encore, les valeurs, des *mercancias* transportées peuvent considérablement varier d'un navire à l'autre. Les sources consulaires françaises que nous avons consultées, permettent cependant de se faire une idée plus précise de ce que transportaient les navires dans leurs cales et, là encore, nous pouvons constater que les façades atlantique et méditerranéenne de la France ne sont pas dans des situations si différentes. Si l'on s'en tient à la comparaison entre Le Havre et Marseille, on obtient en effet les résultats suivants lorsque l'on compare les droits consulaires payés pour les navires

français en 1784²⁵ : 11 602 livres tournois pour les 22 navires français en provenance du Havre, 8736 livres pour les 16 navires français en provenance de Marseille entrés à Cadix cette année-là. En volume, les flux provenant de ces deux ports français se situent donc dans un même ordre de grandeur. Il faut finalement prendre en considération le critère de la valeur des cargaisons pour que la différence entre la France atlantique et la France méditerranéenne devienne réellement significative. Un récapitulatif précis, dressé par le consulat de France, des cargaisons provenant de France, sur des navires français, déchargées à Cadix en 1785 permet d’apprécier cette différence, comme en témoigne le tableau suivant :

Origine des navires français ayant déchargé des cargaisons à Cadix en 1785	Nombre de tonneaux déchargés	Valeur des cargaisons déchargées (en livres tournois)
Marseille	2289	5 370 394 ²⁶
Le Havre/Rouen	4096	16 286 396 ²⁷

Source : Archives Nationales, série AE, BIII, 349.

La valeur des cargaisons en provenance des ports normands est donc le triple de celle des cargaisons marseillaises et, pour parvenir à une pondération exacte de chacune des deux façades, il faudrait encore ajouter au chiffre des deux premiers ports les 10 millions de livres tournois de marchandises diverses qui ont été chargées, cette année-là, à Saint-Valéry, Morlaix, Saint-Malo, Nantes, Bordeaux ou Bayonne²⁸.

Au total, en 1785, Marseille, seul port de la façade méditerranéenne répertorié, ne représente donc que 14 % de l’ensemble des exportations faites sur des navires français. On pourrait certes ajouter, aux navires marseillais, les 29 navires français provenant d’autres ports méditerranéens (Carthagène, Alicante, Salou, Gênes, Fiume et la Sicile), mais il faudrait

²⁵ Les droits consulaires prélevés sont proportionnels au tonnage des navires.

²⁶ L’essentiel de la valeur des cargaisons réside dans sept produits qui représentent plus de 90 % de l’ensemble des exportations : les soieries et dorures de Lyon (185 caisses), les bas de soie (155 caisses), les chapeaux (105 caisses), la quincaillerie (322 caisses), les draps (56 balles), la droguerie (165 barriques) et le blé (1243 tonneaux). Le reste des cargaisons se compose de camelots, meubles, horlogerie, bougies, bouteilles, papiers peints, café, livres, faïences, comestibles et produits textiles divers.

²⁷ Au Havre et à Rouen, la concentration des exportations sur quelques produits est encore plus marquée puisque les 906 balles de lainages, les 572 caisses de merceries, les 212 caisses de soieries et dorures de Lyon, les 552 caisses de « toiles blancards » et les 95 caisses de chapeaux représentent 98 % des exportations, le reste se composant des mêmes produits divers qu’à Marseille.

²⁸ Le détail des montants est le suivant : 3 225 000 lt à Saint-Valéry (exclusivement des lainages), 4 404 640 lt à Saint-Malo, 2 923 003 lt à Morlaix et 1 380 045 lt à Nantes (essentiellement des toiles de Bretagne pour ces trois ports), 281 720 lt à Bordeaux et 185 120 lt à Bayonne (essentiellement de la farine et du blé pour ces deux derniers ports).

alors également comptabiliser les 31 navires français provenant d’Hambourg, Amsterdam, Ostende, Santander et Bilbao et, au total, la Méditerranée demeurerait loin derrière la façade atlantique.

On peut donc tirer deux constats, concernant Cadix, des données fournies par les bulletins maritimes de son port et par les sources consulaires françaises. Le premier est que, contrairement à une idée très largement répandue, l’activité maritime de la ville ne se limitait pas exclusivement à l’approvisionnement de la *Carrera de Indias* en produits manufacturés. Si ces derniers apparaissent très nettement dans les bulletins maritimes et dans les sources consulaires consultées, ils ne sauraient résumer à eux seuls l’extrême diversité des cargaisons qui étaient déchargées sur les quais de Cadix : comestibles en tout genre, vins et eaux-de-vie, produits primaires destinés à la construction navale ou à d’autres usages, cette liste non exhaustive suffit à prouver que seule une part, difficilement quantifiable, des importations gaditanes était réexportée outre-mer : le reste était soit redistribué en Espagne (ou en Europe), soit consommé sur place (ou en Andalousie).

Le second constat est que si les données réunies ici ne permettent absolument pas de considérer les régions méditerranéennes comme le premier fournisseur de Cadix, ni même de parler, à leur égard, de partenaire essentiel, elles ne nous invitent pas non plus à les négliger : en retrait, par rapport à la façade atlantique, mais loin devant la Baltique, l’Afrique du Nord ou l’Amérique du Nord, la Méditerranée est selon toute vraisemblance le second partenaire commercial du port andalou (colonies non comprises). En outre, il apparaît que les régions méditerranéennes fournissent non seulement des produits primaires de leur cru, que l’on ne trouve nulle part ailleurs en Europe, mais aussi des biens manufacturés à forte valeur ajoutée qui sont probablement destinés aux marchés coloniaux. C’est d’ailleurs cette bonne intégration des aires productives méditerranéennes dans les deux principaux segments du marché gaditan – celui des réexportations coloniales et celui de l’approvisionnement de la ville – qui permettent de comprendre pourquoi la Méditerranée n’a pas été marginalisée dans le commerce de Cadix, lorsque le commerce colonial espagnol connut son apogée au XVIII^e siècle et pourquoi, par ailleurs, elle souffrit moins de l’effondrement colonial au XIX^e siècle que d’autres zones, qui s’étaient exclusivement spécialisées dans l’approvisionnement des marchés coloniaux.

En outre, l’approvisionnement de Cadix n’était que l’une des fonctions du commerce avec la Méditerranée puisque cet espace constituait aussi un débouché de première importance pour la ville.

La Méditerranée, un débouché majeur pour la Carrera de Indias

Les bulletins maritimes ne nous ont été d'aucune aide sur ce point, puisque seules les entrées de navires ont été relevées ; en l'état actuel de notre documentation, il est donc impossible de savoir quelle part représentent les ports méditerranéens dans l'ensemble du trafic au départ de Cadix. Le recours à des sources complémentaires permet cependant d'apporter quelques informations sur la question.

L'étude de la navigation animée par les négociants français de la ville, que nous avons menée par ailleurs²⁹, révèle une première caractéristique des échanges maritimes entre Cadix et la Méditerranée : l'existence de « navettes », assurant d'incessants allers et retours entre le port andalou et les ports méditerranéens, en l'occurrence Marseille. Ces navires, qui devaient être armés en Méditerranée, venaient à Cadix avec des cargaisons de leurs régions d'origine, y vidaient leurs cales et repartaient après s'être constitués un nouveau fret composé de métaux précieux, de denrées coloniales ou de produits andalous. Revenus à leur point de départ, ils déchargeaient ces cargaisons de retour et en constituaient de nouvelles avant de reprendre la route de Cadix. Divers navires accomplirent ainsi plusieurs fois la traversée séparant Marseille et Cadix au cours des années 1789-1792 : le *Ville de Cadix*, le *Décidé* et le *Baron de Copet*, tous trois consignés à la maison Jugla Solier de Mellet et Cie, effectuèrent ainsi respectivement six, quatre et trois rotations successives au cours de la période, alors que le *Marianne*, consigné à la maison Sahuc Guillet et Cie, en effectua cinq. Naturellement, un tel phénomène n'est pas propre aux liaisons entre Marseille et Cadix, les maisons Magon Lefer et Cie, Delaville père et fils, Godet Ségalas et Cie accueillent de la même façon des « navettes » provenant de Saint-Malo et Morlaix, pour la première, de Nantes, pour la seconde, et du Havre, pour la troisième. Il prouve cependant que les liaisons entre Cadix et les ports méditerranéens étaient suffisamment étroites pour que se mettent en place des sortes de « lignes régulières », comme cela se faisait aussi entre Cadix et les grands ports toiliers de l'ouest français.

On sait, par ailleurs, que les produits provenant de Cadix, une fois déchargés dans les ports méditerranéens, pouvaient être consommés sur place ou réexportés vers d'autres destinations plus lointaines. Les circuits empruntés par les piastres ayant transité par Marseille

²⁹ Cette étude, réalisée dans le cadre de notre thèse de doctorat, se fonde sur le dépouillement systématique du mouvement portuaire des navires arborant le pavillon français et de ceux consignés à des négociants français de la ville, au cours des années 1789-1792 pour lesquelles les séries de bulletins maritimes de Cadix conservées aux Archives Nationales sont quasiment complètes (A. Bartolomei, *La Bourse et la vie*, op. cit., p. 126 et suivantes).

sont les mieux connus : certaines remontaient la vallée du Rhône en direction de Lyon alors que d'autres gagnaient Milan, où elles étaient fondues et transformées en thalers, avant de suivre leur route jusqu'à Constantinople où elles venaient solder les déficits commerciaux des pays européens avec l'Empire Ottoman³⁰. Les trajectoires suivies par la cochenille, l'indigo ou les cuirs, qui circulaient également en grandes quantités entre Cadix et Marseille, sont moins connues. Leur étude systématique permettrait pourtant de mieux saisir l'ampleur du bassin de consommation desservi par Marseille et, plus généralement, par les ports méditerranéens. Il faudrait cependant pour cela pouvoir suivre à la trace les marchandises après leur déchargement à Marseille, à Gênes ou à Barcelone, ce qui est pour le moment très difficile. En attendant des résultats plus globaux³¹, on peut cependant se reporter aux rares études de terrain existantes qui permettent d'ores et déjà d'entrevoir les multiples ramifications que suivaient les cargaisons après leur déchargement. Le cas de la cochenille est peut-être le mieux connu.

Dans un passage de *Civilisation matérielle, économie et capitalisme* demeuré célèbre, Fernand Braudel révélait déjà l'importance du débouché méditerranéen pour cette si connue teinture mexicaine, en rapportant comment la guerre russo-turque de 1787, en entraînant la fermeture temporaire du marché levantin avait contribué à l'échec de la vaste spéculation menée cette année-là par les Hope d'Amsterdam³². L'étude monographique réalisée par Danièle Trichaud et Gilbert Buti sur le marché marseillais de la cochenille, confirme largement le rôle de plaque tournante que jouait le port provençal pour l'ensemble de la Méditerranée, et fournit d'importantes précisions sur les modalités selon lesquelles s'effectuait la redistribution de la cochenille³³. Leur travail, fondé sur le dépouillement d'une riche documentation statistique³⁴, permet tout d'abord une première estimation sérieuse de la

³⁰ Ces questions ont notamment été précisées dans les travaux suivants : Marcel Courdurié, *Férréol Rebuffat, Marseille et le négoce monétaire international, 1785-1790*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille 1966 ; Katsumi Fukasawa, « Les lettres de change et le commerce du Levant au XVIII^e siècle », dans Hubert Bonin et Silvia Marzagalli (dir.), *Négoces, ports et océans, XVI^e-XX^e siècles. Mélanges offerts à Paul Butel*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 61-80.

³¹ Les résultats que l'on pourra obtenir des données collectées dans le cadre du programme *Navigocorpus* apporteront probablement de riches enseignements sur les réexportations faites par mer, depuis ces grands ports méditerranéens vers des centres de second plan. Mais il manquera alors encore des informations sur celles qui suivaient des routes terrestres pour parvenir à une vision globale de la question.

³² La firme amstellodamoise avait tenté de se placer à la tête d'un véritable monopole de la cochenille en acquérant simultanément, tous les stocks disponibles à Cadix, Londres, Amsterdam et Marseille : F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 1993, p. 500-502.

³³ Gilbert Buti et Danièle Trichaud, *Le Marché marseillais de la cochenille au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, multigr., Université de Provence, 1972.

³⁴ Leurs évaluations sont fondées sur la confrontation entre les relevés du « Bureau des entrées et des sorties » (conservés aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône), les manifestes de navires (conservés aux Archives de la Chambre de Commerce de Marseille), et de nombreuses informations issues de la correspondance commerciale des négociants de la ville.

part de Marseille dans les exportations gaditanes de cochenille : elle se situerait entre le tiers et le quart en fonction des périodes³⁵, le reste gagnant Londres, Amsterdam et d'autres ports d'Europe du Nord-Ouest. Cela nous permet donc de situer l'importance du débouché méditerranéen pour ce produit. Le deuxième enseignement de cette étude porte sur la destination finale de la cochenille puisque, Marseille n'en consommant pas, l'essentiel en était réexporté. Sur ce point, des conclusions fermes sont également proposées : 60 % de la cochenille importée était réexportée par mer, vers le Levant en tout premier lieu – à hauteur de 85 % – et, dans une bien moindre mesure, vers l'Italie (11 %) et l'Afrique du Nord (2 %) ; le reste quittait la ville par voie terrestre et gagnait principalement le Languedoc – entre 50 et 60 % des réexportations par voie de terre selon les années –, ainsi que Lyon, la Suisse et parfois même Paris³⁶. Ainsi, si l'on veut bien considérer le Languedoc comme une région méditerranéenne, c'est bien en très large majorité dans le bassin Méditerranéen qu'était consommée la cochenille importée par Marseille depuis Cadix.

La statistique consulaire de 1785, déjà utilisée, permet d'aller plus loin dans cette appréciation des débouchés méditerranéens du commerce de Cadix en rendant possible une première quantification d'ensemble du montant des exportations effectuées depuis le port andalou vers Marseille. Or, si nous avons eu l'occasion de constater ci-dessus que Marseille n'était qu'un fournisseur de second ordre pour le commerce de Cadix, en comparaison du complexe Le Havre-Rouen notamment, la position du port méditerranéen est très différente dans le sens des retours. Pour la seule cochenille, le débouché marseillais apparaît cinq fois plus important que celui des ports normands³⁷. Marseille l'emporte de la même manière pour les métaux précieux (l'argent), le plomb, le cuivre, ou encore le bois de Campêche³⁸, alors que Le Havre et Rouen ravissent la première place pour l'indigo, les cuirs et, naturellement, la

³⁵ Cette estimation est extraite du mémoire d'Antoine Grandjean, un négociant français de Cadix dont les fonds ont été largement publiés (François Dornic, « Le commerce des Français à Cadix d'après les papiers d'Antoine Grandjean », *Annales ESC*, 1954, p. 311-327). Les reconstitutions proposées à partir des manifestes dépouillés par les auteurs parviennent grosso modo aux mêmes résultats puisque, alors que les importations de cochenille de Cadix varieraient entre 1500 et 2000 surons en moyenne annuelle au cours du siècle – en fait, 3000 à 4000 surons/an si l'on ne prend en compte que les années de paix – Marseille en aurait reçu en moyenne 810 surons par an entre 1770 et 1792 (G. Buti, D. Trichaud, *op. cit.*, p. 48, 51 et 55).

³⁶ *Ibid.*, p. 61 pour les exportations par mer, et p. 78 pour les exportations par terre.

³⁷ Les 734 surons de cochenille exportés à Marseille cette année-là sur des navires français sont en effet estimés à 2 102 000 livres tournois alors que les 134 surons de cochenille qui ont été dirigés vers Le Havre et Rouen sont pour leur part évalués à 402 000 livres tournois (Archives Nationales, AE, BIII, 349, *op. cit.*).-N.B. : le suron est une unité de mesure communément utilisée dans le commerce des produits tinctoriaux provenant d'Amérique (cochenille, indigo...). Le suron désigne, à l'origine, le sac en peau de bœuf dans lequel les produits sont enveloppés.

³⁸ Les valeurs pour ces produits sont de 1 088 300 livres tournois d'argent déchargées à Marseille (contre 656 000 lt à Rouen et au Havre), 257 160 lt pour le plomb (néant pour les ports normands), 123 500 lt de cuivre (contre 42 900) et 72 800 lt pour le bois de Campêche (contre 66 160 lt).

laine³⁹. Au total, ce sont 4 999 310 livres tournois de marchandises qui ont été exportées depuis Cadix vers Marseille par des navires français en 1785, ce qui signifie que le port provençal a absorbé, à lui seul, plus de 47 % du trafic effectué entre Cadix et la France par ce biais, et qu'il est le deuxième débouché français du commerce gaditan, juste après le complexe Le Havre-Rouen (qui a reçu 5 095 000 lt de marchandises), et loin devant Bordeaux, Nantes ou Bayonne⁴⁰. On remarque enfin que si les denrées espagnoles arrivent bien après les produits phares du commerce colonial dans les importations marseillaises, elles occupent cependant une place non négligeable puisque le cuivre, le plomb et la laine représentent 10 % du total.

Naturellement, il faudrait disposer de données similaires pour les ports de Barcelone et Gênes pour avoir une vision plus globale de ce que pèse le « débouché méditerranéen » pour Cadix, mais il y a fort à parier que l'image offerte par Marseille ne s'en trouverait pas radicalement changée⁴¹. On peut donc, en l'état actuel des recherches, avancer, sans trop de risque, que les pays méditerranéens constituaient un débouché essentiel pour le commerce de Cadix et notamment pour son commerce colonial.

Les pays méditerranéens jouent donc un rôle de première importance dans le système commercial de Cadix : ils sont des fournisseurs non négligeables et, surtout, ils constituent un débouché essentiel pour les produits coloniaux, l'argent et les produits tinctoriaux en premier lieu. L'intensité et l'ancienneté des échanges existant entre le port andalou et ses homologues de la façade méridionale de l'Europe – Marseille, Gênes, Livourne et Barcelone, avant toute chose – permettent d'ailleurs de mieux comprendre pourquoi la libéralisation du commerce colonial espagnol, décrétée en 1778, n'a pas entraîné le déclin de Cadix : plutôt que d'utiliser les ports voisins de Barcelone ou de Malaga, nouvellement habilités, les négociants des

³⁹ Avec 2 712 000 lt d'indigo et 403 200 lt de laine, Rouen et Le Havre se placent loin devant Marseille (qui en importe, respectivement, 504 000 lt et 123 480 lt). En revanche, les deux pôles portuaires font presque jeu égal pour les cuirs : 612 000 lt pour les ports normands, 541 000 lt pour Marseille.

⁴⁰ Aucun de ces trois ports ne reçoit plus de 300 000 lt de marchandises de Cadix. Quant aux ports de Saint-Valéry, Saint-Malo et Morlaix, aucun d'entre eux ne franchit la barre des 20 000 lt.

⁴¹ Ainsi, entre 1768 et 1786, les exportations assurées depuis Cadix par la maison Simon et Arnail Fornier et Cie – essentiellement des denrées coloniales et, dans une moindre mesure, des produits andalous – se répartissent de la façon suivante : 7 400 000 reales pour Marseille, 6 300 000 pour Amsterdam, 3 800 000 pour Gênes, 3 600 000 pour Londres et 3 000 000 pour Rouen. Les deux grands ports méditerranéens reçoivent donc plus de 45 % du total des marchandises exportées par cette maison française appartenant à l'élite de la nation (Robert Chamboredon, *Fils de soie sur le théâtre des prodiges du commerce. La maison Gilly-Fornier à Cadix au XVIII^e siècle (1748-1786)*, thèse de doctorat, multigr., Université de Toulouse-Le Mirail, 1995, p. 505). Le résultat est assez similaire pour la maison Rivet neveux et Cie, qui appartient également à l'élite de la colonie française : Gênes accapare plus de 40 % des exportations réalisées en 1793, loin devant Londres et Rouen (environ 15 % pour chacun des deux ports). Dans ce cas-là, si l'on ajoute la valeur des exportations destinées à Marseille, Livourne et Barcelone au total génois, le débouché méditerranéen dépasse même celui de l'Europe du nord-ouest (A. Bartolomei, *La Bourse et la vie*, op. cit., p. 689).

grands ports méditerranéens ont préféré demeurer fidèles à Cadix où ils avaient leurs habitudes depuis de nombreuses décennies. Ces liens commerciaux étroits, patiemment tissés entre Cadix et la Méditerranée, étaient en outre encore renforcés par les diverses fonctions annexes que jouait le port andalou pour les armateurs méditerranéens : il constituait en effet pour eux une sorte d'avant-port atlantique, idéalement situé en aval du Déroit de Gibraltar.

Cadix, un avant-port atlantique pour les ports méditerranéens

Longtemps focalisés sur les seules relations commerciales entre Cadix et l'empire espagnol, les historiens ont eu tendance à négliger l'importance de la situation stratégique qu'occupait la ville au carrefour de presque toutes les grandes routes du commerce maritime européen. Le port de Cadix est en effet idéalement situé sur la route du grand cabotage français et même européen puisqu'il est à égale distance de Marseille et du Havre et qu'il est également à mi-parcours entre Naples et Hambourg ; il est par ailleurs le premier havre européen que croisent les navires revenant de l'océan Indien, des côtes africaines ou d'Amérique du Sud, ce qui lui confère notamment une importance stratégique dans la circulation des informations entre les armateurs européens et les capitaines des navires expédiés outre-mer : c'est ici que sont envoyées aux capitaines les dernières instructions devant servir pour leur croisière, et c'est d'ici également que partent les premières lettres qu'expédient les capitaines à leur retour en Europe. Pour toutes ces raisons, le port de Cadix a été, dès sa renaissance au XVI^e siècle, le théâtre d'une très intense activité portuaire, suscitée par le rôle d'escale commerciale et navale qu'il remplissait pour ces diverses routes maritimes. L'importance des diverses fonctions qu'il assumait pour les armateurs méditerranéens semble même autoriser à parler à son propos, dans certains contextes tout du moins, d'une sorte d'avant-port atlantique de la Méditerranée.

Le terme d'« avant-port » sert en général à désigner un port qui est situé au débouché d'un estuaire, en aval du port principal, plus enfoncé à l'intérieur des terres. L'avant-port permet donc, avant toute chose, d'éviter que les navires ne transportent des cargaisons trop lourdes durant la remontée, toujours périlleuses, des estuaires⁴². Il sert aussi à compléter la charge des navires sur le départ, évitant ainsi que les cargaisons destinées à être réexportées, n'aient à remonter le fleuve pour ensuite le redescendre. De la même façon, on y entrepose la

⁴² Cette question a notamment été abordée dans un précédent numéro de la *Revue d'Histoire Maritime* consacré aux risques maritimes (*Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*, numéro 9, 2008).

partie des cargaisons de retour à redistribuer par voie de mer. Or, ce sont bien ces fonctions de complément de charge – ou de décharge –, que semble avoir assumées le port de Cadix pour l'espace méditerranéen : une grande partie des navires quittant la Méditerranée avec des cargaisons du cru, venaient en effet y compléter leur chargement, et d'autres, moins nombreux, circulant en sens inverse, y déchargeaient une partie de leur cargaison avant de franchir le détroit de Gibraltar.

Parce qu'il ne porte que sur les entrées de navires, le dépouillement des bulletins maritimes de l'année 1789, réalisé dans le cadre de cette étude, ne permet pas d'appréhender cette fonction d'étape que remplissait Cadix sur la route du grand cabotage européen. Nous avons cependant eu l'occasion d'analyser ce phénomène dans notre étude de l'activité maritime des maisons françaises de la ville⁴³. Cet échantillon restreint permet de remarquer que, sur les 319 navires consignés entre 1789 et 1792 aux négociants français de la ville, pour lesquels nous connaissons à la fois le port d'origine et celui de destination, Cadix apparaît à 170 reprises comme une simple escale pour des navires venant de la Méditerranée ou s'y rendant. Une fois sur deux environ – 88 cas sur 170 –, l'étape gaditane s'insérait dans une navigation de cabotage reliant les façades atlantique et méditerranéenne de l'Europe ; le reste du temps, l'escale à Cadix était la toute dernière pour les navires venant de la Méditerranée, avant de gagner l'outre-mer, ou la première sur le chemin du retour.

Une escale sur la route du grand cabotage européen

Les navires naviguant entre l'Europe du Nord-Ouest et la Méditerranée faisaient souvent escale à Cadix. Quatre-vingt-huit d'entre eux, parce qu'ils furent consignés à une maison française de la ville entre 1789 et 1792, apparaissent dans nos relevés⁴⁴. Si la pauvreté de la source ne permet pas de dégager des conclusions fermes sur la nature de cette escale, ni sur sa fonction, on peut d'ores et déjà émettre quelques hypothèses.

On remarque tout d'abord que l'escale à Cadix est beaucoup plus fréquente pour les navires provenant des ports atlantiques et allant en Méditerranée que pour ceux qui circulent dans l'autre sens : 67 cas dans le premier, 21 dans l'autre. De fait, les navires provenant des ports de la mer du Nord (Hambourg, Amsterdam, Ostende, Londres), de la Manche (Dieppe, Le Havre, Saint-Valéry, Saint-Malo), ou de l'Atlantique (Brest, Nantes, Bordeaux, Bilbao, Lisbonne), et faisant route vers la Méditerranée (à destination de Marseille, Malaga,

⁴³ A. Bartolomei, *La Bourse et la vie, op. cit.*, p. 126 et suivantes.

⁴⁴ Cf. annexe 3.

Barcelone ou Gênes) semblent s'être arrêtés régulièrement à Cadix. Compte tenu de la nature de notre échantillon, ce sont naturellement les liaisons entre les ports français et Marseille qui apparaissent le plus fréquemment⁴⁵. Malaga, Alicante et l'expression générique de « Méditerranée » apparaissent aussi avec une relative fréquence comme destination des navires provenant de l'Atlantique et transitant par Cadix : on trouve, respectivement, 10, 4 et 4 occurrences pour ces destinations. Dans le sens des « retours », de la Méditerranée vers l'Atlantique, les résultats sont en revanche plus dispersés⁴⁶. Que ce soit dans un sens ou dans l'autre, il est cependant malaisé de saisir le but d'une telle escale à Cadix et même de savoir si elle s'accompagnait nécessairement d'opérations de chargement, ou de déchargement, de marchandises. Peut-être les navires du nord de l'Europe écoulaient-ils à Cadix une partie des cargaisons qu'ils avaient constituées pour les marchés méditerranéens, auquel cas Cadix serait pour eux le premier « port méditerranéen » de leur croisière, avant les étapes suivantes à Malaga, Barcelone, Marseille, Gênes et Livourne⁴⁷. Mais on a aussi toutes les raisons d'envisager que ces navires fissent escale à Cadix pour y charger des denrées coloniales à distribuer sur le pourtour méditerranéen.

Si l'on saisit mal, les finalités commerciales de l'escale gaditane à partir de notre documentation, il est en revanche une fonction du port qui est plus facilement observable : celle d'escale technique. Les chantiers navals qui étaient situés dans le fond de la Baie de Cadix permettaient en effet de réparer les avaries que les navires avaient subies au cours de leur traversée. Ainsi, le 13 octobre 1784, Jacques Jugla, consignataire du *Comte de Perron*, déclare avoir dépensé 177 302 *reales* pour faire réparer une avarie endurée par ce navire qui faisait route entre Lorient et Marseille⁴⁸. Trente ans plus tard, Guillaume Rey dépense pour sa part 10 024 *reales de vellón*⁴⁹ pour des réparations faites sur le sloop français l'*Alexandre*⁵⁰. À cette époque, compte tenu du déclin enregistré par le commerce de la ville, la réparation

⁴⁵ On relève 13 occurrences pour le trajet Le Havre/Marseille, 7 pour celui au départ de Saint-Malo, 4 pour Saint-Valéry, 3 pour Bordeaux, 2 pour Dieppe, Brest, Nantes et une pour Lorient, Morlaix et Bayonne (cf. annexe 3). Au total, plus de la moitié des trajets révélés par notre échantillon relie deux ports français (34 sur 67).

⁴⁶ Les navires proviennent dans des proportions similaires de Marseille, Barcelone, Malaga ou de « Sicile » (cf. annexe 2).

⁴⁷ Le fait que le flux Atlantique-Méditerranée soit trois fois plus important que le flux Méditerranée-Atlantique suggère fortement que Cadix était plus souvent considéré comme une étape indispensable pour les navires venant du nord avec des cargaisons destinés aux marchés méditerranéens que pour les navires venant de la Méditerranée avec des cargaisons destinés aux marchés nordiques.

⁴⁸ Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Protocolos Notariales, Cádiz, registre 2568bis, folio 436, *declaración* (13/10/1784).

⁴⁹ Le *real de vellón* – ou réal de billon – est l'unité monétaire castillane. Il vaut 34 *maravédís*. Le *peso fuerte*, ou piastre forte, vaut 20 *reales de vellón*.

⁵⁰ Centre des Archives Diplomatiques de Nantes, série Cadix, registre 241, folio 343 (dorénavant CADN, Cadix, 241-343), déclaration (23/12/1817).

navale est peut-être même la principale raison qui amène les capitaines français à faire le choix de mouiller à Cadix : c'est tout du moins ce que suggèrent les dizaines de protêts de mer, enregistrés chaque année à la chancellerie du consulat, dans lesquels sont décrites les conditions difficiles qui ont conduit les capitaines à se réfugier dans la Baie⁵¹. Cette situation stratégique, à mi-chemin sur la route du grand cabotage européen et à proximité des eaux agitées du détroit de Gibraltar, conférait donc à Cadix des fonctions importantes dans la maintenance de la flotte européenne croisant dans ses parages.

Une escale sur les routes de l'outre-mer

Le port de Cadix ne constituait pas seulement une escale pour les caboteurs européens destinés à la Méditerranée ou en provenant, il l'était aussi pour des longs-courriers destinés à l'outre-mer qui, au sortir de la mer intérieure, y faisaient souvent une dernière escale avant de gagner les Antilles, les Indes Orientales, les côtes africaines ou, tout simplement, la côte atlantique du Maroc⁵². Au cours des années 1789-1792, à 64 reprises, des navires provenant de Marseille et consignés à des maisons françaises de la ville, se sont trouvés dans cette situation, une fois sur deux avant de gagner les Antilles, et une fois sur quatre avant de rejoindre les Indes Orientales. Les motivations de ces escales ont souvent à voir avec l'approvisionnement en piastres. Le fait est bien connu pour le commerce des Indes Orientales, fortement déficitaire pour les nations européennes et, nécessitant de ce fait d'être compensé par de massives exportations de numéraire. Aussi, n'est-il pas surprenant que toutes les compagnies des Indes européennes aient eu à Cadix leur représentant pour leur fournir les précieuses piastres. Chaque fois qu'ils purent armer pour cette destination, les ports méditerranéens ne procédèrent pas autrement, notre échantillon en est le témoin : à l'époque du monopole de la Compagnie Calonne (1785-1790), la maison Jugla Solier de Mellet et Cie reçoit ainsi des navires « piémontais » armés à Nice et, dès son abolition, elle accueille de nouveau des navires armés à Marseille. La maison Magon Lefer et Cie agissait de même, soit pour les navires lorientais de la Compagnie des Indes, dont elle fut longtemps le correspondant local, soit pour des armements privés venant de Marseille. Au total, plus de la

⁵¹ Les 21 protêts de mer et les 161 déclarations de capitaine enregistrés à la chancellerie du consulat de France de Cadix entre 1816 et 1826, témoignent des multiples causes qui conduisaient les navires français à procéder à une relâche forcée dans la Baie de Cadix (CADN, Cadix, registres 250, 251 et 252).

⁵² Là encore, on constate que les navires font beaucoup plus souvent escale à Cadix, dans le sens Méditerranée/outre-mer (64 occurrences sur 82) que dans le sens outre-mer/Méditerranée. Le détail des résultats est fourni en annexe (cf. annexe 4).

moitié des navires destinés aux Indes orientales et consignés à une maison française de Cadix provenaient de la Méditerranée (16 sur 30).

La motivation est souvent la même pour les navires marseillais qui font escale à Cadix avant de gagner les Antilles, le Maroc ou l’Afrique. Charles Carrière précise bien que les armateurs marseillais prévoient souvent une escale à Cadix sur la route des Antilles pour y charger les piastres qui leur sont indispensables pour solder un commerce déficitaire par ailleurs⁵³. Il s’agit donc là, selon toute vraisemblance de la principale motivation des 36 navires qui, entre 1789 et 1792, ont interrompu leur traversée entre Marseille et les Antilles pour faire une étape à Cadix. On remarque cependant que les Bordelais ou les Nantais ne procèdent pas de la même façon puisqu’un seul navire venant des ports français de l’Atlantique fait escale à Cadix avant de se rendre aux Antilles. Comment interpréter un tel déséquilibre ? Faut-il en conclure que Bordeaux et Nantes parvenaient à équilibrer leur commerce colonial plus aisément que Marseille ? Ou que les armateurs de ces villes se procuraient les piastres autrement, en les acquérant sur place notamment ? Mais, alors, pourquoi les armateurs marseillais ne s’approvisionnaient-ils pas aussi sur leur marché local puisque, cela est bien connu, Marseille était l’une des principales plaques tournantes européennes de la circulation des piastres ? Dans l’attente d’informations complémentaires sur ce point, on ne peut donc pas exclure que l’étape gaditane ait eu d’autres fonctions pour les navires provenant de Marseille. Il est par exemple fort probable que ces derniers aient mis à profit cette escale pour leur avitaillement déjà partiellement consommé au cours des deux premières semaines de traversée. Des réparations pouvaient aussi être entreprises avant de s’engager dans l’océan, de même que l’escale gaditane, au retour des Antilles, était souvent motivée par des avaries⁵⁴.

A bien des égards, Cadix semble donc avoir été utilisé par les négociants marseillais comme un outil destiné à réduire les inconvénients nés de la position excentrée de leur ville dans les circuits du commerce colonial⁵⁵. Habituelle en temps de paix, l’escale gaditane devenait en outre presque obligatoire en temps de guerre, le problème pour les armateurs méditerranéens n’étant plus alors leur éloignement des grands centres du commerce maritime européen, mais plutôt la dangerosité de la zone du détroit de Gibraltar, tenu depuis 1713 par la marine britannique.

⁵³ C. Carrière, *Négociants marseillais, op. cit.*, t. II, p. 824 et suivantes.

⁵⁴ Le 26 janvier 1782, Barthélémy Goiran signale que le brigantin le *Fanfan*, dont il est le consignataire, a dû interrompre sa traversée entre le Cap-Français et Marseille en raison d’une avarie (CADN, Cadix, série C, carton 73).

⁵⁵ Il faut rappeler ici que le trajet Marseille-Antilles est un tiers plus long que le trajet Bordeaux-Antilles.

Une escale utile en temps de guerre

L'utilité du port de Cadix en temps de guerre pour les armateurs méditerranéens dépendait naturellement du statut de l'Espagne dans les conflits : lorsqu'elle était partie prenante d'un conflit contre l'Angleterre, le port était l'objet de représailles britanniques et toutes les branches de son commerce maritime en pâtissaient – y compris celle du commerce méditerranéen ; en revanche, lorsqu'il était placé sous la protection du statut de neutralité de l'Espagne, il devenait une réelle plaque tournante de la navigation méditerranéenne, française notamment.

Cette situation se produisit à deux reprises au cours de notre période, d'abord pendant les premières années de la Guerre d'Indépendance d'Amérique, puis en 1804, pendant la dernière année de la Paix d'Amiens, qui ne fut rompue, pour l'Espagne, qu'en décembre, soit plus d'un an après la rupture franco-britannique. Pendant ces deux périodes, non seulement la guerre n'entraîna aucun recul du trafic méditerranéen du port andalou, mais elle engendra, au contraire, un surcroît de son activité qui s'avéra particulièrement fructueux pour les négociants de la ville.

Pendant les premières années de la Guerre d'Indépendance d'Amérique, Cadix fut, en effet, littéralement transformé en poste avancé du commerce antillais marseillais. Les actes consulaires relatifs au paiement des droits maritimes, conservés à la chancellerie du consulat de France, l'attestent⁵⁶. Au total, ces documents nous renseignent sur 51 opérations d'armement ou de désarmement qui ont été réalisées à Cadix, par des maisons françaises de la place, pour le compte d'armateurs marseillais, le plus souvent (36 cas sur 51), ponantais le reste du temps (bordelais, bayonnais, nantais ou rouennais). Cette surreprésentation des marseillais dans l'échantillon est en soi révélatrice : le port provençal, isolé du reste du monde par la présence britannique à Gibraltar, est confronté à des problèmes que ne connaissent pas les ports atlantiques et le recours à Cadix lui est donc d'autant plus nécessaire pour maintenir son commerce maritime.

Douze des opérations étudiées correspondent au désarmement de navires revenant des Antilles avec des cargaisons de produits coloniaux que l'on transfère, à Cadix, sur des navires neutres avant de les expédier vers leur destination finale, Marseille presque toujours. Par

⁵⁶ CADN, Cadix, registre 238, actes de chancellerie (1779-1783).

ailleurs, 22 opérations consistent en l'armement à Cadix, pour le compte des armateurs français – également marseillais dans la majorité des cas –, de navires destinés aux Antilles (14 cas) ou aux colonies insurgées (8 cas). Ces navires sont équipés de l'armement nécessaire pour repousser une attaque corsaire et ils sont munis de commissions en guerre et marchandises. Les cargaisons ne diffèrent guère de celles qui sont habituellement expédiées depuis les ports français : elles comprennent principalement du vin, de l'huile, des fromages, de chandelles, des clous et du sel. Des fusils complètent cependant les chargements des navires destinés aux colonies insurgées. Dans tous ces cas, Cadix joue donc le rôle d'un port de rupture de charge qui assure la transition entre une navigation océanique (Cadix-Etats-Unis/Antilles-Cadix) effectuée sous le pavillon français et une navigation méditerranéenne pour laquelle les armateurs préfèrent recourir au pavillon neutre ou naviguer en convoi pour franchir le détroit de Gibraltar⁵⁷. Des navires, achetés dans le port andalou, naturalisés français et munis d'un bon armement, n'hésitaient pas, par ailleurs, à s'aventurer seuls en Méditerranée, avec des cargaisons de plomb, de laine, de vin ou de cochenille. Au total, sur les 17 navires armés de la sorte à Cadix, 14 le furent pour le compte d'armateurs marseillais, et seulement trois pour le compte d'armateurs ponantais (de Bordeaux, Le Havre et Nantes).

Dans toutes ces expéditions, Cadix devient donc littéralement une plate-forme logistique au service du commerce maritime marseillais. La situation n'est guère différente vingt ans plus tard, au moment de la rupture de la paix d'Amiens, comme en témoigne l'expérience que connut le *Bon Victor*, à son retour des Indes Orientales⁵⁸. Armé par une éphémère *Association pour le Commerce des Indes Orientales*, créée dans l'euphorie de la paix d'Amiens, le navire se trouva pris au piège lorsque la rupture de la paix intervint en 1803 : ne pouvant plus franchir le détroit sans risque, il se réfugia dans la baie de Cadix qui bénéficiait alors d'un statut de neutralité. Confronté à la nécessité d'obtenir de rapides rentrées d'argent pour éviter la faillite, Pierre Collique, le directeur de l'*Association*, prit la décision de procéder à la liquidation de l'armement à Cadix même et de se faire remettre les fonds obtenus en lettres de change, les obstacles à la circulation des traites étant moindres que ceux opposés à la circulation des navires et des marchandises. Il confia cette opération aux gérants de la compagnie Delaville père et fils, intéressés dans l'affaire et spécialistes locaux

⁵⁷ Le 20 octobre 1780, les députés de la nation française écrivent au comte d'Estaing, commandant d'une escadre française mouillant dans la baie de Cadix, pour lui demander de renforcer l'escorte prévue pour le convoi qui doit accompagner les navires revenant des îles et destinés à Marseille. Dix jours plus tard, ils adressent des courriers aux Chambres de Commerce de Marseille, Bordeaux, Nantes et La Rochelle pour annoncer que le comte d'Estaing a accepté leur requête (CADN, Cadix, registre 260, correspondance des députés).

⁵⁸ L'affaire du *Bon Victor* nous est connue par la correspondance passive de Jean-Joseph Leydet, le représentant à Cadix des armateurs, qui est décédé à Cadix en 1804 et dont les papiers furent déposés au consulat de France (CADN, Cadix, série C, carton 75).

du commerce des Indes. Ces derniers, eux-mêmes au bord de la faillite, n'offraient cependant pas toutes les garanties souhaitées pour une affaire d'une telle importance et Pierre Collique dut multiplier les contacts sur place pour les faire surveiller : il entra d'abord en correspondance avec plusieurs de ses co-religionnaires protestants, installés localement (les Rivet et les Jugla de Mellet), puis il se décida à envoyer en Andalousie son meilleur agent, Jean-Joseph Leydet, afin qu'il surveille étroitement les opérations de liquidation.

Si dans ce cas-là, Pierre Collique choisit la solution la plus radicale – liquider la cargaison à Cadix plutôt que de la rapatrier à Marseille par des voies alternatives –, remarquons que, d'autres fois, les acteurs du commerce méditerranéen choisissaient de procéder de façon différente recourant, pour acheminer leurs cargaisons, tantôt à la voie de terre, tantôt à des navires neutres, ou encore à des solutions combinant ces deux possibilités⁵⁹. Il faut cependant souligner que, quelle que fut la stratégie choisie, celle-ci supposait toujours un surcoût significatif par rapport à la situation normale et qu'elle ne pouvait donc faire office que de pis-aller. Le port de Cadix rendit bien des services à Marseille en temps de guerre mais il ne put, à lui seul, compenser l'ampleur des pertes que les conflits maritimes lui infligeaient.

Conclusion

Le port de Cadix remplit donc principalement trois fonctions pour le commerce méditerranéen : il est un débouché pour les productions primaires des arrière-pays des grands ports de la Méditerranée comme pour leurs secteurs manufacturiers ; il sert par ailleurs d'interface entre les « Indes » et les pourtours de la mer intérieure pour la redistribution des denrées et des métaux extraits des colonies espagnoles ; enfin, il constitue une escale, technique ou commerciale, idéalement située au carrefour des routes reliant la Méditerranée au reste du monde et à proximité du périlleux étroit de Gibraltar. Il en résulte d'importants échanges entre les deux pôles et une forte interdépendance qui lie leurs destins respectifs : parce qu'elle a su trouver sa place dans le commerce de Cadix, la Méditerranée a pu pleinement participer à la dynamique commerciale du XVIII^e siècle et éviter ainsi la « marginalisation » à laquelle semblait la condamner la découverte de l'Amérique en 1492 ;

⁵⁹ Nous avons eu l'occasion d'étudier diverses de ces combinaisons dans notre thèse : ainsi, en 1808, Jacques Jugla fait transiter par la voie de terre jusqu'à Bayonne du coton débarqué à Lisbonne et la compagnie Rivet utilise, pour exporter de la cochenille et de l'indigo de Cadix en Méditerranée, en 1800, la voie de terre jusqu'à Malaga, où elle fait charger les marchandises sur des navires neutres (A. Bartolomei, *La Bourse et la vie, op. cit.*, p. 350 et 385).

parce qu'il était bien connecté aux marchés et aux espaces productifs méditerranéens – mais aussi à ceux de l'Atlantique, de la Baltique, etc. –, le port de Cadix est parvenu à conserver une place éminente dans le « système atlantique », même après les réformes du *comercio libre* de 1778, censées pourtant abolir son monopole sur le commerce colonial espagnol, et même après l'interruption des échanges dans la *Carrera de Indias* induite par le déclenchement des *French Wars*⁶⁰. En définitive, il apparaît que l'on ne peut comprendre et convenablement interpréter la croissance du commerce de Cadix au XVIII^e siècle qu'en prenant en compte les deux atouts dont il a bénéficié : d'une part, une situation privilégiée dans le système colonial espagnol et, d'autre part, d'excellentes « connexions » avec les espaces qui lui étaient commercialement liés. Ces liaisons, on le sait maintenant grâce aux diverses études qui ont été menées ces dernières années sur les milieux marchands de Cadix, étaient principalement assurées par les colonies de marchands étrangers de la ville, celles-ci assurant l'essentiel – mais pas la totalité – des échanges maritimes et commerciaux qui se faisaient entre le port andalou et leurs pays ou régions d'origine.

Or, et nous terminerons en soulevant ce problème, contrairement aux autres espaces européens en lien avec Cadix, les régions méditerranéennes n'étaient que faiblement représentées dans la ville par leurs propres acteurs commerciaux. Si la démonstration est malaisée à établir, les quelques enseignements que l'on peut tirer du dépouillement des bulletins maritime, aussi bien sur l'organisation de la navigation que sur l'animation des échanges commerciaux, semblent offrir une réponse sans appel. Concernant le premier point, notre vision est rendue opaque par le problème des pavillons espagnol et français qui assurent à eux seuls plus de la moitié du mouvement portuaire de Cadix en 1789⁶¹ : faut-il les considérer comme des pavillons atlantiques ou méditerranéens ? Si la question est insoluble, sauf à pouvoir traiter individuellement chaque navire et chaque capitaine, il n'en demeure pas moins que les pavillons exclusivement méditerranéens sont bel et bien cantonnés dans les seconds, voire les derniers rôles : on ne relève en effet cette année-là l'entrée que de deux navires génois, un maltais, cinq toscans, cinq savoyards, cinq vénitiens et un impérial. Seule

⁶⁰ Il n'est pas lieu de développer ce point ici. Signalons cependant que le blocus du port instauré par l'Amiral Nelson en 1797, qui est la date habituellement retenue pour marquer la fin du rôle de Cadix dans le système atlantique, a interrompu le commerce transatlantique de Cadix plus qu'il ne l'a anéanti. En effet, les liaisons entre Cadix et ses anciens partenaires – américains comme européens – n'ont eu de cesse de retrouver de la vigueur à chaque amélioration de la conjoncture belliqueuse – Paix d'Amiens, 1808, 1815, 1820 – jusqu'à ce que les effets conjugués des ravages de la course insurgée, des indépendances coloniales et du système protectionniste espagnol des années 1820 ne finissent pas marginaliser durablement Cadix dans le commerce atlantique.

⁶¹ 385 navires arborant le pavillon espagnol et 129 navires arborant le pavillon français sont entrés dans le port de Cadix en 1789.

Raguse, avec seize navires, joue un rôle significatif. En comparaison, la cohorte des 230 navires britanniques, des 71 navires hollandais, des 58 portugais et des 31 danois est impressionnante et confère à l'Europe atlantique et nordique une écrasante supériorité sur la rive sud du continent. Le constat est le même pour les maisons de commerce consignataires de ces navires : on sait, depuis les travaux de Charles Carrière, que si les navires marseillais sont nombreux dans le port de Cadix, les négociants marseillais y sont absents, et nos données confirment ce fait puisque, aucune maison n'est, à proprement parler, « méditerranéenne » parmi les 39 compagnies françaises qui ont réceptionné les 140 navires qui leur ont été consignés⁶². Là encore, les nations nordiques et atlantiques se taillent au contraire la part du lion puisque les Britanniques sont consignataires de 259 navires, les Portugais de 51, les Flamands de 39, les Allemands de 33 et les Suédois de 17. En regard, les 29 navires consignés à des maisons italiennes et les deux navires consignés à des Raguséens ne font qu'illustrer la marginalité du rôle des acteurs méditerranéens dans la place. Il reste le problème des 410 navires consignés à des maisons espagnoles, dont il est évident cette fois, que nombre d'entre elles sont sans aucun doute possible « méditerranéennes » puisqu'elles sont tenues soit par des négociants originaires de Gênes et naturalisés espagnols – 20 négociants dans cette situation accueillent 88 navires –, soit par des individus dont les patronymes indiquent assez clairement qu'ils sont catalans.

A l'aune de ces diverses remarques, qui sont formulées depuis notre observatoire gaditan et qui demanderaient donc à être recoupées par d'autres travaux, on tirera donc la conclusion suivante : si la Méditerranée est réellement parvenue à s'intégrer à la dynamique des échanges atlantiques et à tirer ainsi profit de l'essor qu'ils connurent au XVIII^e siècle, on ne peut en dire autant des « Méditerranéens » qui, selon toute vraisemblance, ont bel et bien été exclus de la croissance européenne de l'époque moderne. Deux nations semblent cependant devoir faire exception à cette règle générale, les Catalans et les Génois, ce que confirment pleinement les deux contributions qui leur sont dédiées dans le présent dossier de la *Revue d'Histoire Maritime*⁶³.

⁶² La maison Rivet, originaire de Nîmes, et la maison Jugla Solier qui vient du Rouergue, seraient les deux seules à pouvoir correspondre, à l'extrême limite, à une telle définition. Nice, Toulon, Marseille, Montpellier, Sète et Perpignan sont, en revanche, totalement absentes de notre échantillon.

⁶³ Cf. les contributions de Catia Brillì et d'Eloy Martín Corrales

Annexe 1 : Les ports d'origine des navires entrés dans la Baie de Cadix en 1789⁶⁴

Zone géographique	Port	Nombre de navires entrés à Cadix
« Indes »		162
	La Havane	55
	La Vera Cruz	25
	Montevideo	20
	La Guayra	17
	Campêche	15
	Carthagène	14
	La Nouvelle-Orléans	6
	Lima	4
	Cumana	1
	Maracay	1
	Omoa	1
	Trinidad de Barlovento	1
	« Cuba »	1
	« Santo Domingo »	1
Europe atlantique		407
<i>Portugal</i>		<i>65</i>
	Lisbonne	21
	Setubal	18
	Porto	6
	Madère	4
	Tavira	3
	Abeiro	2
	Camina	2
	Faro	2
	Sesimbra	2
	Noya	1
	Cuerbo	1
	« Puebla del Dean »	1
	Fogo (Cap-Vert)	1
	Islas Terceiras (Açores)	1
<i>Espagne atlantique</i>		<i>117</i>
	Bilbao	28
	Saint-Sébastien	12
	Sanlúcar	10
	Santander	9
	Villargarcia	9
	Canaries-Santa Cruz	9
	Marin	5
	Vigo	5
	El Ferrol	4
	Pontevedra	3

⁶⁴ Source : *Parte oficial de la Vigía de Cádiz* (1789)

	Santona	2
	La Corogne	2
	Bayona (Galice)	2
	Villa Real	2
	Betanzos	1
	Carril	1
	Corcubion	1
	Deva	1
	Gijon	1
	Pasajes	1
	Porto Novo	1
	Ribadeo	1
	Séville	1
	Huelva	1
	Bolonia	1
	Campo Santo	1
	Villanova	1
	Villa Nueva	1
	Villa Seca	1
<i>France atlantique</i>		52
	Le Havre	16
	Saint-Malo	6
	Morlaix	5
	Saint-Valéry	5
	Bordeaux	4
	Nantes	3
	Lorient	3
	Brest	3
	Honfleur	2
	Bayonne	2
	Dieppe	1
	Fécamp	1
	Cherbourg	1
<i>Grande-Bretagne</i>		59
	Londres	20
	Exon	5
	Hull	5
	Pool	4
	Liverpool	4
	Darmourth	4
	Yarmouth	3
	Bristol	3
	Plymouth	3
	Teignmouth	2
	Falmouth	2
	Bideford	1
	Dumfries	1
	Jersey	1

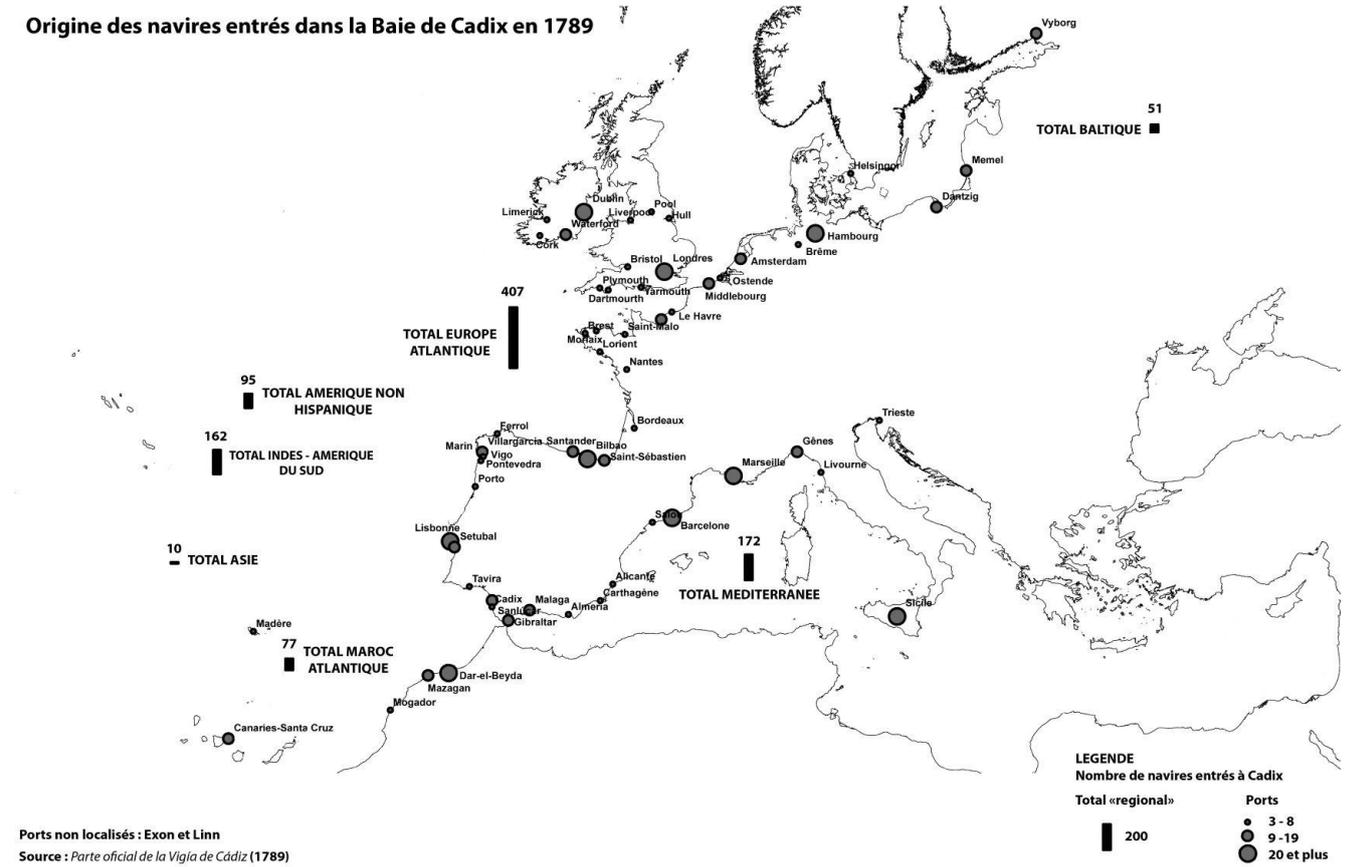
	Southampton	1
<i>Irlande</i>		48
	Dublin	20
	Waterford	9
	Cork	8
	Limerick	3
	Linn	3
	Drogheda	1
	Dundalk	1
	Youghal	1
	Cimberik	1
	“Irlande”	1
<i>Autres</i>		66
	Hambourg	25
	Amsterdam	16
	Ostende	11
	Brême	5
	Midelbourg	4
	Dordrecht	1
	Rotterdam	1
	Ferisland	1
	Zelandia	1
	Bergen	1
Méditerranée		172
<i>Afrique du Nord</i>		6
	Tetouan	2
	Ceuta	2
	Alger	1
	Arceu	1
<i>Espagne méditerranéenne</i>		71
	Barcelone	25
	Malaga	15
	Alicante	8
	Carthagène	7
	Salou	6
	Almeria	3
	Mallorca	2
	Mahon	1
	Torre Vieja	1
	Tortosa	1
	Vera	1
	Mombiedro	1
<i>France méditerranéenne</i>		43
	Marseille	40
	Saint-Tropez	2
	Port-Vendres	1
<i>Italie</i>		50
	« Sicile »	25

	Gênes	13
	Trieste	3
	Livourne	3
	Civitavecchia	2
	Cagliari-Sardaigne	2
	Naples	1
	Venise	1
<i>Autres</i>		2
	Raguse	1
	Malte	1
Baltique		51
	Memel	19
	Vyborg	10
	Dantzig	9
	Helsingor	3
	Petersburg	2
	Goteborg	2
	Archangel	1
	Christiana	1
	Flensburg	1
	Koenisberg	1
	Cancrona	1
	Vingo	1
Maroc atlantique		77
	Dar-el-Beyda	51
	Mazagan	16
	Mogador	6
	Larrache	2
	Tanger	2
Amérique non-hispanique		95
<i>Etats-Unis</i>		69
	Philadelphie	14
	Boston	12
	« Virginie »	9
	Baltimore	9
	New York	8
	Salem	5
	« Caroline »	2
	Newburyport	2
	Alexandrie	1
	Charleston	1
	Georgenty	1
	Marblehead	1
	Merylan	1
	Portsmouth	1
	Canfrier	1
	Cabo Ana	1
<i>Autres</i>		26

	Terre-Neuve	19
	Antilles françaises	4
	Canada	3
Asie		10
	Manille	4
	Pondichery	4
	Indes Orientales	1
	Malabar	1
Indéterminé		25
	Gibraltar	13
	Cadix	7
	San Jexos	2
	Penrrin	1
Total		998

Annexe 2 : Carte des ports européens d'origine des navires entrés dans la Baie de Cadix en 1789

Origine des navires entrés dans la Baie de Cadix en 1789



Annexe 3 : L'escale à Cadix sur la route du grand cabotage européen, d'après l'activité maritime des maisons françaises de Cadix (1789-1792)

Lieu d'origine (sens Méditerranée-Atlantique) ou lieu de destination (sens Atlantique-Méditerranée)	Nombre de navires ayant fait escale à Cadix (sens Méditerranée-Atlantique)	Destination	Nombre de navires ayant fait escale à Cadix (sens Atlantique-Méditerranée)	Origine
Marseille	3	Le Havre, Saint-Malo, Ferrol	44	Le Havre (13), Saint-Malo (7), Saint-Valéry (4), Ostende (3), Bordeaux (3), Brest (2), Dieppe (2), Nantes (2), Porto (2), Santander, Rotterdam, Lorient, Hambourg, Morlaix, Bayonne
France divers (Toulon, Port-Vendres, Sète)	4	Brest, Rouen, Amsterdam, Dunkerque	0	
Malaga	3	Le Havre	10	Nantes (2), Bayonne, Saint-Malo, Hambourg, Amsterdam, Belfast, Dieppe, Morlaix, Saint-Sébastien
Barcelone	3	Le Havre, Honfleur, Nantes	2	Le Havre, Amsterdam
Espagne divers (Alicante, Carthagène)	1	Belfast	5	Le Havre (2), Saint-Malo, Rouen, Brest
« Sicile »	4	Amsterdam (2), Lisbonne, Galice	0	
Tunis	2	Faro, Le Havre	0	
Naples	1	Nantes	0	
Gênes	0		1	Memel
« Levant »	0		1	Le Havre
« Méditerranée »	0		4	Dunkerque, Rouen, Saint-Malo, Memel
Total	21		67	

Source : Archives Nationales, AE, BIII, 353, *Parte oficial de la Vigía de Cádiz* (1789-1792)

Annexe 3 : L'escale à Cadix sur les routes d'outre-mer, d'après l'activité maritime des maisons françaises de Cadix (1789-1792)

	Antilles	Maroc	Indes	Afrique	Total
Port d'origine					
Marseille	36	8	16	4	64
Sous-total	36	8	16	4	64
Port de destination					
Marseille	9	5	0	0	14
Gênes	1	0	0	0	1
Nice	1	0	0	0	1
Sète	0	1	0	0	1
Barcelone	0	1	0	0	1
Sous-total	11	7	0	0	18
Total	47	15	16	4	82

Source : Archives Nationales, AE, BIII, 353, *Parte oficial de la Vigía de Cádiz* (1789-1792)