

Revoir Séville. Le Guadalquivir, l'Atlantique et l'Amérique au XVI^e siècle¹

Michel Morineau

Université de Paris XII-Val de Marne

L'article qui suit résume les résultats d'une étude consacrée à la vérification de la thèse de Pierre Chaunu: Séville et l'Atlantique (1503-1650). Il conclut à l'inconsistance de celle-ci et à la nécessité de bien distinguer entre la Carrera—qui est une entreprise de transport— et la Contratación—qui est l'activité fondamentale, celle du commerce.

Peu d'oeuvres ont reçu, dès leur apparition, un accueil aussi fervent que la thèse de Pierre Chaunu: *Séville et l'Atlantique*. Concouraient à l'admiration le socle massif d'informations sur lequel elle s'élevait, le prestige qui accompagnait une présentation se réclamant d'une technique et d'une visée scientifiques, la confluence avec un travail précédent considéré lui aussi, déjà, souvent, comme magistral —*American Treasure and the Price Revolution*—, le soutien réciproque qu'ils s'offraient, la réponse en quelque sorte à l'appétit d'une confirmation presque acquise d'avance.² Les réserves et les critiques furent rares: ignorées pour la plupart ou mal entendues. A notre connaissance, aucun examen d'ensemble ne fut publié, ce qui est évidemment regrettable tant pour une vérification impartiale que du point de vue seul, même, des saines exigences de la discipline historique.³ Près de quarante ans plus tard, sollicité de divers côtés, pouvant nous appuyer sur les deux remarquables tomes d'Eufemio Lorenzo Sanz —*Comercio de España con América en la época de Felipe II*—, ne nous laissant pas rebuter par l'ingratitude des opérations et des contrôles à effectuer, il nous

1 On trouvera ci-dessous la version abrégée d'un article intitulé "Tonnages et Cargaisons. Codicille pour une étude de la Carrera au XVI^e siècle", dans l'instant trop volumineux pour être commodément publié. La réduction a empêché, par la force des choses d'incorporer tous les calculs, notes et annexes qui soutenaient le travail. Ils sont bien présents dans l'original auquel l'on se reportera dès qu'il aura été rendu disponible par l'impression.

2 Chaunu, P.: *Séville et l'Atlantique 1500-1650*, douze volumes publiés à Paris, de 1957 à 1964, les huit premiers en collaboration avec Huguette Chaunu. Hamilton, E. J.: *American Treasures and the Price Revolution in Spain 1500-1660*, Cambridge Mass, 1934.

3 Réserves présentées par W. Brulez dans la *Revue Belge de Philologie et d'Histoire* (1964); E. Otte dans la *Revista de Indias* (1964); Morineau, M.: *Jauges et méthodes de jauge anciennes et nouvelles* (Paris, 1966) - sur la capacité de la tonelada; *Incrovables Gazettes et Fabuleux Métaux* (Cambridge-Paris, 1984-1985) —ce dernier travail n'aborde pas longuement le XVI^e siècle.

a paru souhaitable et autorisé d'aller y regarder sur pièces, objectivement et sans passion.⁴

Les schèmes d'interprétation du mouvement de la *Carrera de Indias* dans la thèse de Pierre Chaunu

Il semble bien que l'on n'ait pas pris garde qu'il y en avait deux qui se superposaient et que l'on s'est focalisé sur celui qui était le moins important dans la pensée de l'auteur.

Séville et l'Atlantique est en effet et d'abord un exercice d'application. Dans sa période de formation, Pierre Chaunu avait été convaincu par l'enseignement des économistes au sujet de l'évolution de la conjoncture. Par voie de conséquence, il avait adhéré totalement à son découpage en cycles d'activité: Kitchin, Juglar, phases A, phases B, fluctuations longues. Il avait été profondément impressionné, également et simultanément, par la performance de Labrousse qui, en prenant pour champ d'étude la France au XVIIIe siècle avait réussi, en exhumant des statistiques anciennes, en les colligeant et en les ordonnant dans le temps, à reculer d'une centaine d'années la zone de validité chronologique de l'articulation conjoncturelle précitée. La question que Pierre Chaunu s'était posée en fonction de ce qui précède était de savoir si l'on pouvait remonter encore davantage dans le passé et si l'on y découvrirait un mécanisme identique. A supposer que la réponse dans les deux cas soit affirmative, l'analyse des économistes recevrait la sanction d'une espèce de pérennité et serait en passe d'accéder à l'éminence et à la vertu d'une loi quasiment universelle.

P. Chaunu fut initialement attiré, comme d'un matériau susceptible de convenir à ses intentions, par les chiffres des prix rassemblés par E. J. Hamilton pour l'Espagne entre 1500 et 1660. La séduction et l'élection étaient conformes aux prémisses de sa réflexion, tout entière imbibée de la pratique de ses inspireurs et, nommément, de celle de Labrousse. Il éprouva néanmoins le sentiment qu'il serait délicat, éventuellement fragile, de s'en tenir à une chaîne d'indices unique pour atteindre en son fonds la modulation de la conjoncture. Il lui parut nécessaire d'en disposer d'une autre, établie indépendamment de la première et plus directement représentative de l'activité économique.

4 Lorenzo Sanz, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979-1980. Sans cet ouvrage, l'examen de la thèse de P. Chaunu n'aurait pu être aussi détaillé. On notera cependant qu'il est limité à une partie du XVIe siècle, ce qui a circonscrit le cadre de l'article sur "Tonnages et Cargaisons". Deux autres codicilles sont prévus pour l'étude de la *Carrera* - au XVIIe et au XVIIIe siècle, respectivement.

Il aurait pu recourir à nouveau à la publication d'E. J. Hamilton et, à l'instar de son devancier, corrélér trésors américains et prix espagnols. L'idée l'en a-t-elle effleuré? Elle aurait tué dans l'oeuf l'originalité de la tentative. Il crut avoir trouvé ce qu'il cherchait dans le mouvement en diachronie de la *Carrera* —c'est à dire de l'entreprise de navigation et de transport entre Séville et le Nouveau Monde— que promettait de livrer peut-être, conjectura-t-il, le *Libro de registros* —c'est à dire le relevé récapitulatif des bâtiments de mer allés et venus sur cet itinéraire de 1503 à 1650, conservé à l'Archivo de Indias.⁵

Nous ne nous sommes pas attardé à la procédure utilisée pour faire parler le *Libro de registros*, à la restitution de la jauge unitaire des *naos*, *navíos*, hourques, etc..., à leur conglomération en convois à destination ou en provenance de la Nouvelle Espagne et de la Terre Ferme. Elles ont fait l'objet de discussions auxquelles nous renvoyons. Nous a retenu, par contre, la solidarité vigoureusement exposée par P. Chaunu entre les prix andalous, les tonnages globaux, l'activité marchande transatlantique et ainsi de suite... Soit, si l'on ramasse le tout en une seule formule, la concaténation de la conjoncture telle qu'il l'a dégagée. Il est à signaler que, dans la reconstruction de l'ensemble, la relation entre les tonnages et les métaux précieux a tenu une place de choix, essentielle, au point d'éclipser aux yeux de très nombreux lecteurs le substrat plus fondamental encore de l'interprétation par les prix. Ce nonobstant, pour faire face à la dérive et pour en délivrer, nous avons placé en tête de cette étude l'examen du rapport postulé entre les volumes de jauge et les cargaisons, logeant ainsi par après l'autre schème, en dépit de l'importance primordiale que lui avait accordé P. Chaunu.

Tonnages et cargaisons

*Rapport dans les chargements de retour*⁶

C'est le plus commode à quantifier.

Rappel liminaire: le faible encombrement des métaux précieux dans les chargements en raison de leur forte densité spécifique. L'espace neces-

5 La position de P. Chaunu vis à vis d'E. J. Hamilton est mélangée. Il en a adopté la thèse, de manière plus ou moins feutrée, pour le XVI^e siècle; il en a discuté l'appareil chiffré pour le XVII^e siècle, l'estimant vicié par la contrebande et, finalement, il a ressuscité pour cette période aussi, tous comptes faits, la relation qu'il a postulé entre les trésors et les prix.

6 Une partie des observations présentées dans ce paragraphe figuraient déjà dans Morineau: *Jauges et méthodes de jauge...* La disposition de meilleurs documents de base a permis de les affiner et de les étoffer.

saire pour l'embarquement d'un kilo d'argent était de 95 centimètres cubes; pour un kilo d'or de 52. D'où l'on déduira sans peine qu'une tonelada, appréciée à sa valeur castillane de 1,518 m³ —très proche de celle du tonneau de jauge en usage en France—, pouvait contenir 15,8 tonnes du premier et 29 du second.

Appliquons ces équivalences à des retours réels et, pour simplifier, allons d'emblée à l'annuel le plus gros: celui de 1595. Tous métaux confondus, on en débarqua sur le quai du Guadalquivir un amas d'une valeur de 26.725.693 pesos de a ocho —ou piastres. Il aurait occupé dans les cales un volume de 46,5 toneladas, soit 0,18 % du tonnage total des flottes (25.394 toneladas). Le pourcentage serait légèrement amélioré si nous nous en étions tenu aux poids: 0,28 %, ce qui ne change rien quant aux considérations d'ensemble.

En fait, ce sont les marchandises qui garnissaient les flancs des vaisseaux revenant de la Nouvelle Espagne et des Iles, à près de 100 % quand la collecte avait été bonne, principalement des cuirs. De Terre Ferme, presque jusqu'à la fin du XVI^e siècle, il n'en revint pour ainsi dire pas, si l'on veut bien ne pas s'arrêter aux poignées de perles pêchées aux abords de la Margarita. Il est donc parfaitement vain de vouloir proportionner entre eux retours des métaux précieux et tonnages de jauge des convois. La marge qui existait des uns aux autres était telle qu'elle absorbait sans peine toutes les variations.⁷

Des preuves supplémentaires, quoique inutiles, en seraient administrées par deux ou trois sondages et calculs. En examinant sur plusieurs années le chargement en or et en argent d'une unité bien individualisée: le plus bel exemple étant celui de la frégate la *Magdalena*. Elle jaugeait 80 toneladas et fut chargée de métaux précieux pour un volume de 29 toneladas en 1592 et de 60 en 1596. Belle démonstration d'indépendance entre les mesures et... de plasticité dans le mode des chargements. Globalement, en comparant, dans le respect même du comput de P. Chaunu, quinquennie par quinquennie, la capacité de jauge et le montant des métaux précieux, aucune coïncidence n'est décelable dans les ondulations. Durant le règne de Philippe II, enfin, le tonnage des flottes de la *Carrera* a été multiplié par 1,8; celui des métaux précieux par 3,8. La comparaison est parlante.

La dernière remarque vaut aussi bien pour la mise en parallèle des valeurs de retour que des volumes. En effet, l'or et l'argent en constituaient,

⁷ La carence de chargement dans les cales des vaisseaux revenant de la Terre Ferme pose le problème d'une navigation sur lest.

de manière écrasante, la partie la plus riche: ni les cuirs, ni l'indigo, ni même la cochenille ne leur arrivaient à la cheville dans les flottes de la Nouvelle Espagne. A fortiori, en était-il de même à bord de celles de la Terre Ferme.

Au demeurant, P. Chaunu s'est largement fourvoyé quand il a essayé d'apprécier les sommes monétaires auxquelles s'élevaient les valeurs des retours, à partir des chiffres de l'*avería* (qui était un droit *ad valorem* et, de ce fait, théoriquement, sûr). L'erreur porte aussi bien sur les métaux précieux que sur les marchandises et *de facto*, bien entendu, sur les totaux. Elle n'est pas de simple manipulation. Elle touche à la méthode en son coeur et n'en est que plus grave, irrémédiable.

P. Chaunu a postulé par principe une répartition uniforme des chargements entre les bâtiments de retour. C'était conforme à son axiome de base de l'adéquation entre les tonnages de jauge et les volumes ou/et les valeurs des cargaisons. La spéculation était fausse. La ventilation nous est connue depuis la publication d'E. Lorenzo Sanz. Nous savons qu'un petit nombre des vaisseaux, seulement, recevaient les métaux précieux et les meilleures marchandises. Le fait est particulièrement accusé dans les flottes de la Nouvelle-Espagne.

Sans égard à cette particularité qu'il ignorait, P. Chaunu a trouvé bon, lorsqu'il disposait d'un chiffre d'*avería* sur quelques bâtiments de retour, de le rapporter à l'ensemble du convoi et d'effectuer la règle de trois supposée idoine. Pour prendre un exemple numérique concret, voici ce que cela donne en 1570. Les registres lui avaient fourni le chiffre de l'*avería* perçue sur six unités. Le total des navires arrivés était de quarante-sept. Il commença correctement par restituer la valeur des retours en fonction du taux de perception correspondant aux six bâtiments repérés. Il multiplia ensuite le résultat obtenu en fonction du nombre total de bâtiments arrivés, soit quarante-sept, pour parvenir à la valeur "présumée", celle qui était la vraie à son jugement. Il arriva de la sorte à la fixer à 7.797.412.812 maravedís, soit... huit fois et demi la valeur effective réelle (sic)...

La discordance relève du parti adopté ab initio par P. Chaunu. Elle se répète, par conséquent, à maintes reprises, tantôt plus légère et tantôt plus lourde. Elle s'ajoute aux dérèglements constatés plus haut sur les tonnages et les cargaisons. La conclusion obvie est que, sur ce volet, la thèse de *Séville et l'Atlantique* est disqualifiée en totalité.⁸

8 Autres troubles dans la publication des chiffres de l'*avería* par P. Chaunu: l'absence de distinction entre flottes de la Nouvelle Espagne et flottes de la Terre Ferme; l'impossibilité de contrôler les chiffres fournis, leur labilité...

Rapport dans les chargements d'aller

Pour être indiscutable, le constat précédent reste partiel. Nous n'avons abordé que les retours. On évitera donc de l'étendre tout de go à l'ensemble de la *Carrera*. Il n'est pas inconcevable a priori que la relation significative, évanouie dans les *vuelatas*, ait gouverné les chargements de l'aller et, par voie d'enchaînement, ait exercé finalement une domination sur le complexe global. La thèse de P. Chaunu en sortirait réhabilitée. En faisant abstraction des premiers résultats pour ne pas gauchir à l'avance les suivants, nous avons à examiner à présent les mouvements au départ de Séville.⁹

Classons à part sans attendre le mercure. Article dont on connaît l'importance pour l'exploitation des mines américaines, dont le maniement devait être entouré de précaution et pour lequel étaient affrétés des bâtiments spécialisés. De par la forte densité spécifique, son cas se rapproche de celui des métaux précieux, qui a été envisagé au retour. L'encombrement volumétrique était faible: vingt tonnes auraient tenu dans l'espace d'une tonelada. Quant au poids embarqué, presque ridicule au début: 12 tonnes en 1559, il n'aurait pu devenir relativement préoccupant qu'au zénith des envois: à l'entour de 300 tonnes (? , d'après P. Chaunu) en 1588 et 1589. Mais les flancs des vaisseaux affectés au transport étaient suffisamment larges pour contenir le métal liquide: on repère par exemple, la dernière année citée, une charge d'*azogue* de 120 tonnes répartie sur sept bâtiments d'une capacité totale de 820 toneladas.

Son incidence, de toutes façons, était limitée et ne compromet pas l'étude des chargements principaux. D'entrée, d'ailleurs, l'analyse rencontre une difficulté majeure. Une distinction élémentaire s'impose en effet parmi les marchandises. D'un côté, les volumineuses ou/et pesantes mais de faible valeur unitaire; de l'autre, les légères mais précieuses. Or, les tonnages globaux qui ont servi à P. Chaunu pour l'édification de sa thèse ne rendent absolument pas compte de la composition des cargaisons. De facto, leur évolution est encore moins susceptible de refléter correctement celle des chargements. Si l'on veut bien y être attentif, ces obstacles sont dirimants et condamnent les prétentions contraires.

9 On pourrait arguer de l'attraction américaine pour discuter le point de savoir quelle était la priorité d'appel dans l'ébranlement de la *Carrera*. En fait et au juste, il faut envisager une relation synallagmatique entre les deux pôles, combinée avec les interventions humaines, comme il sera dit plus bas.

Nous savons peu de choses sur les volumes embarqués à destination de l'Amérique. Les quelques indications que nous possédons pour le XVI^e siècle témoignent de l'encombrement prépondérant des *frutos de la tierra* —des denrées du cru, principalement des vins. En 1597, la flotte envoyée en Nouvelle Espagne était remplie à moitié par les vins, aux trois quarts par les fruits du pays. Ces articles pouvaient subir de grosses variations dans leur masse, en fonction de la qualité des récoltes en Espagne et, spécialement, en Andalousie. Les vendanges plantureuses incitaient à expédier outre-Atlantique les surplus non commercialisés sur place; les maigres contrariaient les exportations et amenuisaient les chargements. Il en allait de même pour les autres denrées.

Certaines oscillations dans la force des cargaisons —et, par extrapolation, des tonnages— en supposant arbitrairement pour ceux-ci une constance du coefficient de remplissage, traduisirent sans presque aucun doute la conjoncture rurale: gonflement dans les années pléthoriques; diminution dans les années ratées. Jusqu'à quel point? C'est impossible à dire actuellement. Ce qui transpire néanmoins des déclarations convergentes des responsables à Séville, c'est l'importance de plus en plus grande acquise, par rapport aux précédents, par les articles de faible encombrement et de prix élevé —souvent de provenance étrangère: toiles, draperies, soieries, etc...

Une nouvelle fois, nous croisons une circonstance qui s'oppose à la relation mécanique établie entre les tonnages et les cargaisons. Une stagnation, voire un amoindrissement des premiers, ne signifie rien quant aux chargements: la place des produits de faible encombrement et de haute qualité a pu être proportionnellement agrandie sans entraîner nécessairement une augmentation du volume des cales et, a fortiori, de l'ensemble d'un bâtiment, d'une flotte entière. Ceci dit, sans préjudice, en plus, du coefficient de remplissage total.

Qui plus est, dans le cas qui vient d'être épinglé, les chargements aurait enchéri... En 1597, sur la flotte déjà citée, *los frutos de la tierra* comptaient pour 75 % en volume et pour 40 % en valeur; les autres articles, d'encombrement inconnu mais bien entendu inférieur, pour 60 % en valeur.¹⁰ Une variation à l'avantage des articles chers dans la composition des cargaisons aurait suffi pour détruire les équations d'égalité supposées

10 À titre d'illustrations, mentionnons qu'un ballot de 60 rames de papier balançait en valeur circa 150 kilos de fer; 20 pièces de toiles de Rouen deux tonneaux de vin, 4.000 marcs de dentelles d'or et d'argent fins, 1.000 tonneaux de Xérès!

pour les corrélations. Médiocrement ou mal représentatifs du volume des cargaisons, les tonnages le sont encore moins de leur valeur.

Les données du problème que s'était posé P. Chaunu cessent, dans sa formulation, d'être congruentes et ne peuvent être retenues pour saisir le décours effectif des échanges entre Séville et l'Amérique et l'évolution des conjonctures. Voire éventuellement, s'il a existé, le lien quelconque entre l'armement et l'activité commerçante.

Il faut ramener l'influence paramétrique des jauges globales à sa dimension stricte et se tourner vers d'autres indicateurs, plus fiables. En l'occurrence, vers les chiffres des valeurs successivement atteints par les chargements des marchandises expédiées de l'estuaire du Guadalquivir. Si l'on peut les découvrir...

A cet effet, on songera peut-être à recourir aux chiffres calculés par P. Chaunu à partir de l'*avería* au départ. Mais les défauts sont identiques sur ce volet à ce qu'ils étaient pour les retours: mauvais report du droit perçu, incertitude à propos du convoi concerné, falsification des "redressements", aberrations des valeurs "présumées" qui en sont issues. On ne s'en servira qu'avec précaution et après recoupement (tous ne sont pas ineptes).

La carence n'est pas totale grâce aux données indépendantes fournies par E. Lorenzo Sanz, pour le règne de Philippe II, soutenues assez solidement archivistiquement. Elles ne dispensent pas de la prudence, obligent à des calculs parfois compliqués et ne procurent que des résultats approximatifs, avec des marges de flottement variables. Nonobstant et en attendant mieux, les estimations recueillies à leur terme offrent un panorama acceptable.¹¹

Aux environs de 1554, la valeur d'une cargaison chargée sur une flotte à destination de la Nouvelle Espagne oscillait autour de 200 millions de maravedís (environ 750.000 *pesos de a ocho* ou piastres). En passant par des hauts et des bas, elle affleura les 500 millions au début de la septième décennie et s'y maintint jusqu'en 1586, date à laquelle elle flamba jusqu'à 800 millions. Elle redescendit ensuite, et l'on tablera sur circa 650 millions à la fin du XVI^e siècle.

Les cargaisons à destination de la Terre Ferme furent de l'ordre de celles de la Nouvelle Espagne ou à peu près, au début du règne de Phili-

¹¹ La procédure suivie pour "établir la valeur des cargaisons d'aller a été exposée tout en long dans "Tonnages et Cargaisons". On ne peut qu'y renvoyer. Signalons cependant, entre autres documents publiés en annexe, l'évaluation de la flotte pour la Nouvelle Espagne en 1597, certainement l'une des plus sûres. Bien entendu, nos chiffres sont donnés sans préjudice des améliorations possibles. Accueillies d'avance, faut-il le préciser, avec plaisir.

ppes II. Leur valeur plongea au lendemain de 1570 pour une dizaine d'années (environ 100 millions de maravedís). La dépression fut suivie d'une véritable éruption: 1 milliard de maravedís en 1582, mais en moyenne décennale annuelle, toutefois, 450 millions seulement. La valeur des cargaisons à la fin du XVI^e siècle, malaisément calculable, a pu se situer à la hauteur de celles qui étaient destinées à la Nouvelle Espagne, c'est à dire aux environs de 650 millions.¹²

Le volume de ces cargaisons ne peut pas être déduit de leur valeur. Pour y parvenir, il faudrait le déflateur des prix adéquat que nous ne possédons pas et qui est probablement inaccessible. Les prix des blés, qui dominent les statistiques d'E. J. Hamilton, sont évidemment à rejeter (articles évanouis des cargaisons). Chacun de ceux des *frutos de la tierra* évolua selon son erre: quelques-uns plus élevés à la fin du règne de Philippe II qu'au début, d'autres moins; les vins, eux, retrouvèrent simplement leur premier niveau. On notera avec intérêt la progression du prix des toiles de Rouen de 1560 à 1596: 10 à 20 %. Cette hausse, combinée avec une modification de la ventilation interne des chargements, suggérerait une diminution éventuelle des volumes nécessaires pour le logement, sans que l'on puisse bien sûr l'affirmer absolument dans l'instant.¹³

Reste donc la comparaison avec les tonnages de jauge. Elle est désastreuse pour la thèse de P. Chaunu.

Il y a bien eu une augmentation de la capacité des flottes envoyées à la Nouvelle Espagne de 1554 à 1586 —de 4.000 à 8.000 toneladas, année moyenne. Elle accuse continuellement un retard sur celle de la valeur des cargaisons et, par contre, la diminution des valeurs intervenue au terme du XVI^e siècle n'est pas reflétée par une décélération analogue de l'armement qui est resté presque stable à l'entour de 11.000 toneladas.

Les distorsions sont aggravées à bord des flottes destinées à la Terre Ferme. Le fléchissement de la valeur des cargaisons au milieu du règne de Philippe II n'est pas répercuté dans les chiffres du jaugeage qui s'est maintenu, plutôt bien que mal, entre 2.500 et 3.000 toneladas, toujours année moyenne. La progression des tonnages entre 1581 et 1590 ne soutint pas celle de la valeur des chargements en dépit du record intermédiaire —plus de 11.000 toneladas— enregistré dans la seconde quinquennie. L'essor

12 Une piastre valait 8 réaux ou 272 maravedís. Nous n'avons pas traduit ces derniers en piastres dans le paragraphe, par souci de simplification. Nous ne reviendrons pas sur le caractère approximatif des chiffres, signalé dans la note précédente. Sinon pour dire que les plus probables, seuls, ont été retenus.

13 Les toiles de Rouen étaient l'article-phare au XVI^e siècle dans la catégorie des tissus de lin.

probable des valeurs dans la dernière décennie jure, cette fois, avec la retombée des jauges globales à 9.400 toneladas.

Carrera et Contratación

Comment expliquer une telle accumulation d'échecs et de bévues qui en vient petit à petit à s'apparenter à un naufrage de la thèse?

La première raison serait presque à la décharge de P. Chaunu. Il avait lié sa cause aux relevés des arrivages de métaux précieux effectués par E. J. Hamilton et livrés par quinquennies, sous une forme compacte qui ne se prêtait pas à une analyse fine, fouillée. Il n'a pas eu la curiosité d'en examiner la texture et de la défaire pour parvenir à la reconnaissance des convois individuels.

Les contr'épreuves ont montré que la négligence était dommageable et elle apparaît, rétrospectivement, à la fois regrettable et incompréhensible. Pour s'en convaincre, s'il en est besoin, et juger de ce qu'il a laissé perdre, il n'est que de se reporter à la présentation au dessus de tout éloge d'E. Lorenzo Sanz et de prendre acte de tout ce que nous avons pu en tirer.¹⁴

Quand il a eu recours à des documents originaux, quelques-uns cruciaux, il lui est arrivé de manquer de l'acribie indispensable. Laissons de côté le *Libro de los registros* dont nous n'avons pas contrôlé l'acuité. Le défaut de critique est incontestable en ce qui regarde les montants de l'*avería*. Les convois de la Nouvelle Espagne n'ont pas été distingués de ceux de la Terre Ferme; l'identification des bâtiments payeurs a été escamotée. Il en est résulté un premier embrouillamini qui a été amplifié par le parti pris d'origine et foncier d'arrimer au pack des navires une activité commerciale dont ils étaient seulement les véhicules.

La confusion dont il vient d'être question dépasse d'ailleurs un simple jeu de multiplications indues. Ce sont toutes les conceptions de la *Carrera*, de la *Contratación* et de leurs rapports, dans l'optique de P. Chaunu, qui sont en cause. Et, pour une bonne intelligence des évolutions respectives, qui sont à dissoudre. La *Carrera* n'était qu'une organisation de transport, la réunion des cargaisons était le rôle et l'oeuvre de la *Contratación*. Dans l'économie des activités, la *Contratación* gouvernait la *Carrera* et non l'in-

14 Les chiffres des tonnages en moyenne annuelle décennale ont été calculés d'après les récapitulations de P. Chaunu. Ils ont évidemment un caractère artificiel qui, à l'emplacement de la citation, ne gêne pas la confrontation. Si nous avions pris des chiffres annuels bruts, les discordances auraient été beaucoup plus aveuglantes.

verse. Il existait entre elles un volant qui dépendait des évolutions distinctes de chacune d'elles et qui interdit de facto l'espèce de traduction mot à mot qui a été défendue dans *Séville et l'Atlantique*.

L'évolution du trafic transatlantique n'échappait pas pourtant à une réflexion somme toute élémentaire. La découverte par touches successives du Nouveau Monde, la pratique des *rescates*, une exploitation encore sommaire n'avaient pu engendrer dans les débuts qu'une attirance mercantile et une navigation très modérées, parcimonieuses. Celles-ci s'étoffèrent au fil des ans, au fur et à mesure que des échanges plus réguliers et plus fructueux apparurent possibles soit avec le développement de nouvelles activités —songeons à l'élevage et à la grande importance des cuirs dans le chargement des bâtiments de retour des Iles et de la Nouvelle Espagne; soit avec la divine surprise et les à-coup des prospections minières— dont la répercussion se lit de manière flagrante et quasi immédiate dans les retours de la Terre Ferme. D'une extrémité du siècle à l'autre, l'augmentation du tonnage des transports entre par conséquent dans la logique des choses, en corrélation avec les incitations intégrées, dans les deux sens des voyages, par le commerce.¹⁵

Mais de cette constatation qui relève en quelque sorte du truisme, il ne fallait pas déduire un décalque impeccable de la *Carrera* à la *Contratación* et vice-versa. D'une part, une certaine élasticité, comme nous nous en sommes aperçu, présidait à l'entassement dans les cales, contrariant ipso facto les adéquations rigides subodorées. D'autre part, le commerce entre l'Espagne et l'Amérique et vice-versa n'avait pas un comportement monotone —pour éviter le mot de monolithique. Il était fait de réussites et de déconvenues —allant jusqu'à des faillites, que scellèrent les résultats des foires. Capricieux même aux belles époques des métaux précieux, lorsque tout, pour un historien superficiel, aurait dû être lisse et favorable.

Les envois au départ de Séville se réglaient de par les intéressés en fonction des aboutissements précédents, de l'état des approvisionnements sur place, des nouvelles reçues d'outre-Atlantique et des expectatives engendrées. L'ampleur des retours était fixée par le résultat de la transaction en Amérique, incluant la santé de l'économie coloniale, l'appétence des demandeurs, le degré de résistance des *mejicanos* et des *peruleros*, sans parler des incidents et accidents locaux.

15 Faute d'avoir soupesé l'importance des marchandises dans la composition des chargements revenant de la Nouvelle Espagne, P. Chaunu n'a pas réalisé la résistance en volume et en valeur des flottes de cet horizon en face de celles de la Terre Ferme. Les cuirs, qui l'emportaient en encombrement, figuraient en valeur ordinairement en deuxième position, derrière la cochenille.

La perception de ces processus aurait retenu d'elle-même, déjà, de réduire l'analyse de la modulation des échanges et a fortiori de la navigation à l'application mécanique d'une tendance —pour aussi ornée ait-elle été, celle-ci, de mouvements intercalaires, de surcroît plutôt noyés dans les brouillards quinquennaux. Et, encore, n'avons-nous évoqué que fugitivement les fortunes et les infortunes de mer, les menaces des pirates, les blocus et les retardements aux deux rives de l'Océan...

En fait, l'histoire de la *Contratación* et de la *Carrera* s'est orchestrée comme "un hymne à l'événement" et cette expression que nous avons employée naguère acquerra une exactitude renforcée, supérieure, si l'on admet les foires de la Vera-Cruz, de Nombre de Dios et de Portobelo comme autant d'événements, en sus des calmes ou des tempêtes sur les ondes et des impedimenta divers qui survinrent en Andalousie et en Castille, des embargos du souverain aux attaques des puissances adverses.¹⁶

Cette appréciation des évolutions ne doit pas être assimilée à une démission, en face d'un pur accidentel de la recherche de l'intelligibilité. Il faut seulement conjuguer les impulsions données au commerce et à la navigation, avec leur intensité, avec leurs durées: longues, semi-longues, hachées —les conjuguer avec les sursauts et les ruptures qui naquirent de tout un environnement, de toute une conjoncture appréhendés l'un et l'autre dans leur plénitude.

Ce qui nous conduit à l'examen de la proposition primordiale de P. Chaunu, celle qui dominait l'ensemble de la thèse *Séville et l'Atlantique*: l'attelage aux prix de la conjoncture.

Initiatives et conjoncture

Reconnaissons que les investigations qui ont été menées jusqu'à présent ont rendu des plus aléatoires le travail d'une vérification. Dans la construction de P. Chaunu, les cargaisons s'interposaient entre les tonnages, jugés —imprudemment— leurs équivalents, et les prix. Or, les chargements ne peuvent plus jouer le rôle de relais entre les deux autres séries, assumer la transmission d'une impulsion. L'éloignement ou la béance instituée en place n'est pas propice à la détection d'une influence et, à plus forte raison, d'une influence motrice. Il y aurait là, de toute façon, un obstacle à surmonter ou un chaînon manquant à retrouver et à souder.

16 La citation dans Morineau: *Jauges et Méthodes de jauge...*, pag. 54.

Serait-il nécessaire, cependant, d'en arriver à la résolution de l'aporie? Les prix ont leurs faiblesses comme indicateurs et, à un degré éminent, ceux colligés par E. J. Hamilton, qui ont fourni à P. Chaunu la trame de son récit de la conjoncture. Il en a noté quelques-unes, les plus criantes: à commencer par le vide de données pour l'Andalousie dans la première moitié du XVI^e siècle, très fâcheux pour l'appréciation des effets de l'arrivée des métaux précieux à Séville et pour la confection d'un indice général espagnol.

Il en existait d'autres: la présence d'articles presque frivoles comme la fleur d'oranger à côté de la cruelle absence des tissus, de plus grande importance tout de même pour la population et pour les expéditions en Amérique; l'amalgame des produits dans l'élaboration des indices, y compris dans celui des céréales et à continuer de groupe en groupe jusqu'à la récapitulation finale, globale; l'indifférenciation résultante et une complète défaillance de pondération.

La fabrication de l'indice général des prix en Espagne éveille donc une assez grande suspicion et soulève, dans le sillage, un doute sérieux quant à la pertinence et la légitimité d'une application à l'auscultation de l'évolution des tonnages de la *Carrera*. L'approfondissement dans le détail n'améliore pas l'opinion que l'on peut retirer des prix. Les céréales, qui occupaient le poste principal, sans que cela soit pris en compte dans la sommation, et qui caracolent en tête des cotations, dépendaient étroitement chaque année de la qualité des moissons - des quantités récoltées. La servitude persista assidûment durant tout le siècle (et durant les suivants). Elles disparurent assez rapidement des cargaisons (quoique toujours présentes dans l'avitaillement des équipages et des passagers). Elles doivent être traitées *sui generis* pour l'Espagne; écartées des spéculations pour le commerce avec l'Atlantique. *Quid* des autres secteurs?

Nous les avons déjà croisés en étudiant les cargaisons. L'évolution des prix de chacune des denrées —articles sur lesquels nous sommes le mieux renseignés— a suivi un cours original. Annuellement, en écho des récoltes, inégales d'un produit à l'autre, et dans la longue durée, avec pour conséquence une distorsion dans les taux de hausse séculaire.

L'indécision dans laquelle le statisticien se trouve plongé peut être tourné à la rigueur par la reconnaissance au vin d'un rôle leader dans les chargements —ce qui est gros, d'ailleurs, malheureusement, d'une dualité dans l'interprétation. Mais ce rôle leader n'a été pleinement assuré qu'au regard des *frutos de la tierra*. Il lui a été disputé dans l'ensemble des cargaisons par les articles manufacturés, principalement par les textiles.

Or, ceux-ci ont obéi à leurs conditions de fabrication et de conjoncture propres, y compris les “accidents” créés par les circonstances politiques nationales et internationales.

Faut-il ajouter qu’entre 1560 et 1596 ou 1600 l’augmentation des prix des marchandises destinées à l’Amérique, quel qu’en soit le genre: denrées ou articles manufacturés, ne “colle” jamais avec l’accroissement des trésors débarqués?¹⁷

L’inanité du projet de P. Chaunu sous l’angle d’observation qui vient d’être élu n’a pas besoin d’être démontrée davantage. Les Kitchin, Juglar, fluctuations longues et Kondratieff anonymes péniblement découpés dans le tissu de la *Carrera* n’ont pas de chance de coïncider avec une décomposition sans artifice de la courbe des prix. On en retire l’impression inconfortable, d’une thèse étrange déployée dans l’inconsistance à la poursuite de fantômes.

L’honnêteté impose, toutefois, d’explorer toutes les pistes. Il en reste une: la “physiocratique”, suivie en concurrence mais aussi de préférence à une seconde par Labrousse et revendiquée expressément à plusieurs reprises par P. Chaunu.

Elle consiste en gros à revêtir d’un caractère positif toutes les hausses de prix, en courte comme en longue durée. Elles seraient l’occasion d’une prise de bénéfices supérieurs, d’une augmentation des avoirs, d’une potentialité renforcée de capitaux disponibles et d’investissements productifs nouveaux: en fin de compte amorces et vecteurs de l’activité, voire du progrès économique général.

Le premier point: les surprofits en temps de disette en fonction de la cherté, est recevable et permet même de récupérer à l’appui de la démonstration les accès et les excès de prix des céréales - à condition de rapporter la bonne fortune au petit nombre de ceux qui, dans ces circonstances, jouissaient encore de la faculté de vendre. Sur le long terme, l’évolution des positions demanderait à être épluchée avec soin.

Le second point: le reversement des gains dans des opérations commerciales, celles de la *Contratación* atlantique en la présente occurrence,

17 Nous n’ignorons pas les contraintes de l’avitaillement des équipages et la ponction qu’elles exerçaient sur les stocks de blé. Leur action sur les prix, probable dans les périodes de préparation des flottes, n’induit pas la naissance d’un mécanisme de redistribution “physiocratique” des gains, et, pas davantage, la hausse due à la croissance économique et démographique de Séville. Notons par parenthèse, en outre, que le retard des prix des produits manufacturés sur les retours des métaux précieux à la fin du XVI^e siècle suggère que la réponse du commerce et de l’industrie au renforcement de l’attraction américaine a été l’augmentation des quantités produites et négociées plutôt que leur enchérissement.

est, quant à lui, extrêmement litigieux et friable. Il présuppose un comportement et une mentalité dont nous n'avons aucune preuve. S'il était normal qu'un propriétaire confiât ses vins à la *Carrera* en période de surabondance et de bas prix en Andalousie, le pari était moins tenable en présence d'une rareté et d'un bénéfice immédiatement réalisable. Il n'était pas automatique, en outre, ni mathématiquement, ni humainement, qu'il choisît de réinvestir ses profits dans le négoce —celui de l'Amérique souffrant d'ailleurs des risques de mer et de mauvaise foire. Au lieu d'en disposer pour une élévation de son train de vie, une amélioration de son habitat, l'acquisition de terres, de rentes ou/et de titres honorifiques: toutes opportunités et toutes tentations fort vivaces dans l'Espagne du XVI^e siècle (et qui le furent dans la France du XVIII^e).

En poussant la logique de l'hypothèse "physiocratique" à sa limite, on arriverait à faire financer entièrement le volume de la *Contratación* —y compris les articles venant de l'étranger— par des magnats hispaniques de l'agriculture: ce qui serait aussi exorbitant qu'absurde.¹⁸

Personne n'avalisera sans doute la parodie à laquelle on parviendrait. Celle-ci, cependant, était en germe et implicitement contenue dans la conception de P. Chaunu d'une relation causale entre le prix des denrées et la modulation de la *Contratación* ou, pour en revenir à sa version brute, de la *Carrera*.

Mais la perception était fautive *ab initio et in principio*. Elle omettait, escamotait ou ignorait la structure et la complexité des milieux intéressés au trafic atlantique de Séville. Les fonds monétaires jouaient un rôle dominant, indépendant des spéculations rurales, sans y être indifférent —après tout, l'huile et le vin étaient aussi des articles qui se vendaient en Amérique et pouvaient même se vendre bien si la conjoncture là-bas s'y prêtait. La marque de l'argent —véhicule— avait été apposée sur les premières expéditions et elle ne cessa de l'être. A côté des *cosecheros*, dont on ne négligera pas pour autant la participation, agissaient les *cargadores* et, derrière les uns et les autres, les *banqueros* —gênois, allemands, espagnols, de naissance ou par naturalisation, mélangés...¹⁹

18 Renvoyons expressément à la lecture des Physiocrates du XVIII^e siècle et à celle de Labrousse pour se pénétrer de la logique du "système" ou "ziczac".

19 Le milieu des affaires en Espagne a été étudié naguère par Ch. Verlinden, K. Haebler, H. Lapeyre, R. Pike, G. Lohman Villena... Plus récemment, sont à signaler outre les travaux cités d'E. Lorenzo Sanz; ceux de García Fuentes, Lutgado: *Sevilla, los Vascos y América. Las exportaciones de hierro y las manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Bilbao, 1991; Vila Vilar, Enriqueta: *Los Corzo y los Mañara. Tipos y arquetipos del mercader con América*, Séville, 1991; Bernal, Miguel: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial*

En réduisant l'aventure transocéanique à un pas de deux de coques et de voiles, P. Chaunu a travesti ou falsifié les réalités, occulté l'énorme syndrome humain qui la soutenait: qui la dominait, qui en était l'accoucheur, qui créait la conjoncture. Ne rétrécissons pas la liste des acteurs en ne conservant que les grands noms, les négociants ayant pignon sur rue, une ville, une province, un seul pays. Étaient intéressés en Andalousie même de nombreux quidams qui, de temps à autre, s'ingéraient de courtiser la chance, avec les moyens en leur possession, si minces fussent-ils, des commissionnaires, des officiers, des marins, des *flotistas* et des *galeonistas*. En amont, les producteurs de denrées et autres marchandises, disséminés dans une bonne partie de l'Europe, sollicités par les miroitements du Guadalquivir... En aval, les *mejicanos* et les *peruleros* intermédiaires des *mineros*, tous vivant en dernier ressort du travail des Indiens... Et au-dessus de ce monde, la chape du politique, les besoins et les ordres des rois d'Espagne, les affres de l'endettement et de la dépendance à l'égard des prêteurs.

Il est facile d'exagérer dans cet autre sens et de s'abandonner à une espèce d'inféodation universelle à l'or et à l'argent qui sortaient de Zacatecas et du Potosí. La tentative d'E. J. Hamilton l'a montré, qui était excessive. Remarquons que le professeur de Harvard a traité par préterition de son milieu de résonance —l'Espagne, et n'en a pas fourni véritablement la description. En élargissant géographiquement le champ des déductions, ses disciples n'ont pas agi différemment. Aussi péremptoires aient-elles été, les affirmations ont été ainsi dépourvues du cachet et de la sanction de l'authentification que seul pouvait procurer le contact avec les réalités concrètes.

Dans le fond, cette démarche est aussi fautive que celle de P. Chaunu. Elles se ramènent l'une et l'autre à une démission intellectuelle, à la substitution d'une "idée" à un examen des choses, "l'idée" étant censée les subsumer et suffire à en rendre compte. Y ajouta sa fragilité la faiblesse des matériaux utilisés en appât.

con América, Seville, 1996. Les siècles suivants ont fait l'objet des travaux de John Everaert, Antonio García-Baquero González, C. Martínez Shaw, J. M. Delgado Ribas... qui seront utilisés en leur lieu et temps. Le rôle des Espagnols eux-mêmes au XVIe siècle est l'un des points qui a été mis en lumière par les auteurs mentionnés et qui nous a beaucoup retenu. Non seulement pour l'entregent sur place —à Bilbao, Burgos ou Séville, mais encore par delà les frontières, à la source des approvisionnements en articles manufacturés: à Nantes, Rouen ou Anvers... Cela soulève divers problèmes: ceux du partage des initiatives en Espagne avec les étrangers, de la progression de ces derniers dans les affaires du négoce hispano-américain à Séville puis à Cadix, d'un repli des Espagnols —à partir de quelle date? jusqu'à quel point?— des causes, des modalités et de l'intensité de l'appauvrissement consécutif si souvent dénoncé... La *Carrera* n'a pas disparu en 1650 ni la *Contratación* en 1660.

Sous un certain aspect et sauf erreur, la position d'E. J. Hamilton est plus défendable que celle de P. Chaunu. Car il semble avoir conclu à l'influence des métaux précieux sur les prix au terme d'une reconstitution incontestablement laborieuse et s'être prononcé, quoique de manière trop rapide et évasive, au vu de ses statistiques. Dans le cas de P. Chaunu, si les dépouillements effectués de concert avec son épouse, ont été fort studieux, sans avoir l'étendue de ceux de leur modèle, on ne peut éviter de s'interroger sur une antécédence de la thèse par rapport aux fouilles dans les archives, au moins en ce qui regarde l'adhésion à la théorie "physiocratique" revue par Labrousse, qui innervait l'interprétation de fond.

Or, cette théorie, hautement contestable en elle-même, achoppait immédiatement quand on voulait l'appliquer à l'Espagne, à la *Contratación* et à la *Carrera*. L'échec de la tentative ne pouvait échapper à la réflexion qu'en vertu (par antiphrase) d'une méconnaissance des conditions élémentaires du fonctionnement de l'économie et de l'aval accordé presque naïvement aux compilations des prix et aux compactages quinquennaux d'E. J. Hamilton.

L'autre étai de la thèse n'était pas meilleur. L'assimilation de la *Contratación* à la *Carrera* était d'emblée une pétition de principe et la décomposition du profil des flottes n'a pas laissé l'ombre d'une justification au tricotage de la conjoncture par les tonnages.

Il est rare de se trouver en présence d'un ratage aussi complet sur les plans principaux, salué néanmoins d'un tonnerre d'applaudissements par des admirateurs, hélas! les yeux fermés.

Séville et l'Atlantique? Naufrage à l'embouchure du Guadalquivir? Du désastre ne surnagent que les notes de lecture et les listes de bâtiments, ces dernières soumises à l'inspection effarouchée des experts... *Oceano nox*.