

ESQUISSE DE L'HISTOIRE DU COMMERCE FRANÇAIS A CADIX ET DANS L'AMÉRIQUE ESPAGNOLE AU XVIII^e SIÈCLE ⁽¹⁾

Depuis le début des temps modernes, les relations commerciales entre la France et l'Espagne étaient fort importantes ; elles se faisaient principalement par Bayonne, Bilbao, Barcelone et surtout par Cadix. Le trafic de Cadix a d'autant plus d'intérêt que ce port avait le monopole du commerce avec l'Amérique espagnole.

I

Sur l'état du commerce de Cadix, à la fin du xvii^e siècle, un mémoire de 1691, conservé aux Archives du ministère des Affaires Etrangères, à Paris, nous donne une description d'ensemble, qui paraît assez précise et exacte (2). Il rappelle que tout le trafic avec l'Amérique espagnole devait se faire par Cadix sur les *galions* et les navires de la *flotte*. Les 10 galions étaient des vaisseaux de guerre, qui se rendaient à Carthagène et à Porto-Bello ; les flottes comprenaient 16 vaisseaux, de 5 à 600 tonneaux, escortés par deux vaisseaux de guerre ; dix

(1) Cette étude a d'abord paru en espagnol dans le *Boletín del Instituto de investigaciones históricas*, de Buenos-Aires (n^o 34 octobre 1927).

(2) Nous l'avons publié, dans nos *Documents sur le commerce de Cadix (1691-1752)* (*Revue d'histoire des colonies françaises*, an. 1926, n^o 4). — Les *Documents sur le commerce de Cadix* ont été tirés à part (Paris, E. Leroux, 1927).

d'entre eux étaient destinés à la Vera-Cruz, par où se faisait le commerce du Mexique, et les six autres, à la Trinité, à la Havane, à Campêche (1).

Tous les commerçants étrangers, qui envoient des marchandises dans l'Amérique espagnole, doivent, — légalement ou théoriquement du moins, — passer par Cadix, ce qui est d'ailleurs fort onéreux pour eux, — théoriquement aussi —, puisque les droits de douane s'élèvent à 23 % (2), mais ils introduisent en fraude la plupart de leurs marchandises, grâce à la corruption des fonctionnaires espagnols. D'ailleurs, sans ce commerce étranger, le port de Cadix serait relativement peu important, puisqu'il figure pour 52 millions de livres, tandis que le trafic espagnol n'est représenté que par 2.500.000 livres (3).

Comme, légalement encore, seuls les sujets espagnols peuvent faire le commerce en Amérique, les négociants étrangers doivent se servir de prête-noms. Les marchandises embarquées sur les galions ou les navires de la flotte doivent être enregistrées ; mais, en fait, à cause des droits qu'il faudrait payer, on en dissimule la plus grande partie, grâce à la corruption : « les marchands, dit notre mémoire, trouvent le secret, avec de l'argent, d'aveugler là-dessus les juges et les gardes. »

Le mémoire indique les principales marchandises qui sont transportées à Cadix, à destination de l'Amérique : ce sont surtout des toiles, des laines, des soieries, des dentelles. Les galions rapportent de l'or, de l'argent, des perles et pierres précieuses, des laines de vigogne, du quinquina, du bois de campêche, des cuirs ; les flottes rapportent aussi des métaux précieux, de la cochenille, du sucre, du tabac, du cacao, de la vanille, etc. Sur les retours, le roi percevait 6 %, quand il

(1) Sur le commerce de l'Amérique espagnole jusqu'à la fin du xvii^e siècle, voy. aussi l'excellent ouvrage de C. H. HARING, *Trade and navigation between Spain and the Indies, in the time of the Hapsburgs*, 1918 (Harvard economic studies).

(2) Au xviii^e siècle, ces droits étaient de 15 %, mais la fraude réduisait singulièrement leur produit, précisément parce qu'ils étaient trop élevés. Cf. SAVARY DES BRULONS, *Dictionnaire universel de commerce*, éd. de 1759-1765, t. V, col. 877.

(3) Cf. aussi Ch DE SÉGUR-DUPUYRON, *Histoire des négociations commerciales et maritimes du règne de Louis XIV*, 1871.

s'agissait d'or, d'argent, de pierres précieuses, et 8 % pour les autres marchandises ; mais les fraudes qui avaient lieu le décidèrent à percevoir un nouvel impôt, l'*indult*.

D'après le mémoire de 1691, c'est la France qui faisait le plus gros chiffre d'affaires à Cadix, car il estime ainsi la valeur des *retours* pour les diverses nationalités :

Français	13 ou 14 millions de livres		
Anglais	6 ou 7	—	—
Hollandais	10	—	—
Hambourgeois.	4	—	—
Génois.....	11 ou 12	—	—
Flamands.	6	—	—

Les Français tiennent donc le premier rang, suivis d'assez loin par les Hollandais, dont le commerce cependant n'a cessé de se développer depuis le milieu du xvii^e siècle (1).

Le mémoire constate, d'ailleurs, la diminution du trafic français, qu'il attribue à la concurrence des toiles de Hollande, à celle des dentelles d'or et d'argent de Gênes, et surtout à l'activité du commerce interlope des Hollandais et des Anglais.

Cette contrebande est, en effet, très active ; elle se fait surtout par la Jamaïque, qui appartient aux Anglais, et par la colonie hollandaise de Curaçao ; en 1686, elle a été si forte qu'elle a diminué fortement le retour des galions.

Il est vrai que, dans les premières années du xviii^e siècle, à la faveur de la guerre de la Succession d'Espagne, les Français, et surtout les Malouins, font à leur tour le commerce de contrebande « à la mer du Sud », sur les côtes du Pacifique, et en rapportent de véritables trésors (2). Mais, après la paix d'Utrecht, ce commerce est interdit et il finit par cesser presque

(1) Voy. H. SÉE, *Bosquejo de las relaciones comerciales de Holanda con España y Portugal a fines del siglo XVII* (Anuario de historia del derecho español, 1926) et *L'activité commerciale de la Hollande à la fin du XVII^e siècle* (Revue d'histoire économique, 1926) ; Cf. J. G. VAN DILLEN, *Amsterdam marché mondial des métaux précieux*, en hollandais (*De Economist*, 1923), résumé en français (*Revue historique*, juillet 1926).

(2) Voy. E.-W. DAHLGREN, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes du Pacifique*, Paris, 1909 ; Léon VIGNOLS, *Le commerce interlope français à la mer du Sud au début du XVIII^e siècle* (*Revue d'histoire économique*, 1926, n° 3).

complètement, à partir de 1724, tandis que continue plus que jamais la contrebande anglaise et hollandaise (1).

II

Le traité d'Utrecht livre, en effet, à l'Angleterre une grande partie du trafic de l'Amérique espagnole, grâce aux privilèges de l'*asiento* et du vaisseau de permission, qui permirent une énorme extension de la contrebande anglaise (2); les abus étaient énormes, et l'Espagne put, à maintes reprises, les dénoncer, sans d'ailleurs obtenir la moindre satisfaction (3).

Toutefois, le gouvernement espagnol s'efforça d'améliorer les relations de Cadix avec les colonies américaines, de les rendre plus rapides et plus fréquentes, comme le montrent le *Proyecto de galeones*, de 1726, puis, en 1735, la suppression des galions et des flottes, qui furent remplacés par des *registros*, qui partaient plus fréquemment. Ce nouveau système entraîna, d'ailleurs, aussi beaucoup d'abus, à tel point qu'en 1756 on rétablit, non les galions, mais les flottes. Quoi qu'il en soit, depuis 1740, les navires à destination de Buenos-Aires et de « la mer du Sud » purent partir librement; le commerce avec ces régions se développa rapidement dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, ainsi que dans le reste de l'Amérique espagnole, surtout depuis l'établissement du *Comercio libre*, de 1778 (4).

Remarquons que l'établissement des *registros* contribua fortement à déterminer la rupture entre l'Espagne et l'Angle-

(1) Léon VIGNOLS et H. SÉE, *La fin du commerce interlope français dans l'Amérique espagnole* (*Ibid.*, 1926).

(2) Voy. Georges SCELLE, *Histoire politique de la traite négrière aux Indes de Castille*, Paris, 1904 (thèse de doctorat en droit).

(3) Cf. la très intéressante étude de Vera L. BROWN, *The South Sea Company and Contraband Trade* (*American historical review*, juillet 1926).

(4) Voy. la belle publication de Ricardo LAVENE, *Comercio de Indias*, Buenos-Aires, 1915 (Documentos para la historia argentina), t. I. Introduction. Des faits significatifs, par exemple, c'est la permission du commerce libre donnée aux Antilles espagnoles, en 1765, puis à la province de Yucatan (*Ibid.*, p. 197, 247), ainsi que l'établissement de paquebots postaux de la Corogne à Buenos Aires, en 1769 (*Ibid.*, p. 235).

terre, la guerre de 1739. C'était bien la question des marchés américains qui était en jeu ; l'amiral Vernon, écrivant à l'amirauté britannique, le 6 juin 1741, marquait « la nécessité pour la Grande-Bretagne de favoriser l'émancipation des colonies espagnoles pour ouvrir leurs marchés aux négociants de Londres ». Ce sont aussi, en grande partie, des préoccupations d'ordre économique, qui décideront la conclusion du Pacte de famille, puis la participation de l'Espagne à la guerre de l'Indépendance américaine (1).

Toutefois, tout au moins de 1715 à 1726, le gouvernement français, mû par des intérêts dynastiques et personnels, fait bon marché des intérêts économiques de la nation, commet la faute très grave de s'allier avec l'Angleterre contre l'Espagne. Et l'on s'explique ainsi que celle-ci, surtout sous le gouvernement d'Alberoni, ait traité très durement les commerçants français et ait gêné leur trafic avec Cadix et l'Amérique (2).

Aussi les négociants français se plaignirent-ils vivement de voir leurs intérêts ainsi contrecarrés. Dans des mémoires rédigés, en 1728, en vue du Congrès de Soissons (3), ils montrent nettement qu'ils n'ont pas de pires adversaires que les Anglais, auxquels il faudrait tâcher d'enlever les privilèges de l'*asiento* et du vaisseau de permission. Ils marquent le tort que fait au commerce français le trafic interlope des Anglais et des Hollandais dans toute l'Amérique et surtout à Carthagène, à Porto-Bello, sur les côtes de Caracas. Ils insistent également sur le danger de la concurrence des toiles étrangères : de Hollande, d'Irlande, de Silésie, de Russie même, qui ont un succès grandissant sur le marché de Cadix. Une pragmatique du roi d'Espagne, de 1725, a interdit l'usage des étoffes d'or et d'argent, des galons et dentelles tissées d'or ; c'est un grand danger pour l'un des débouchés de la « fabrique » lyonnaise.

(1) *Ibid.*, t. I, p. XCVIII et sqq.

(2) Voy. H. SÉE et L. VIGNOLS, *L'envers de la diplomatie officielle de 1715 à 1730 : la rivalité commerciale des puissances maritimes et les doléances des négociants français* (*Revue belge de philologie et d'histoire*, 1926) ; MOREL-FATIO et LÉONARDON, *Instructions aux ambassadeurs français en Espagne*, t. II et III.

(3) H. SÉE et L. VIGNOLS, *Mémoires sur le commerce, rédigés en vue du Congrès de Soissons* (Comité des Travaux historiques, section d'histoire moderne et contemporaine, fasc. 12, 1926).

L'un des mémoires des négociants français (1) a trait aux « avanies » qu'on leur fait subir en Espagne : on lui refuse, en dépit des promesses faites, le traitement de la nation la plus favorisée ; on visite leurs maisons et magasins ; les procès entre marchands français sont jugés par des tribunaux espagnols, au lieu de l'être par le consul, on visite les navires français ; la façon dont sont réglementés les inventaires après décès permet de confisquer un cinquième des biens des Français résidant en Espagne, et quelquefois même la totalité.

Un autre mémoire décrit d'une façon minutieuse tous les droits qui portent sur les *retours*. Le principal de ces droits, c'est l'*indult*, qui fut arbitraire jusqu'en 1709, puis qui, à cette date, fut fixé à 5 % ; mais, en 1722, on l'augmenta de 4 %, malgré les protestations du consulat, et, dans la suite, il fut parfois encore accru. Le *droit de consulat* s'élève à 1 % ou 1 1/5 %. Le *droit de l'amiral* s'élève à 10 réaux par 1000 piastres. Les marchandises étrangères perdent ainsi — théoriquement du moins — les 2/3 de leur valeur, car les fraudes diminuent certainement ce taux (2).

D'ailleurs, même lorsque la sage politique du cardinal de Fleury eut rétabli les bonnes relations diplomatiques entre les deux pays, on continue à se plaindre à peu près des mêmes abus. En 1739, la flotte avait été chargée, et les droits de chargement avaient été payés (on les estime, peut-être non sans exagération, à 25 %), lorsque la guerre éclate. Les départs sont suspendus, puis, au départ des bateaux, on prétend exiger une seconde fois les droits ; on a levé aussi un emprunt forcé d'un million de piastres. Au moment de la guerre de 1739, 40 millions de piastres, appartenant à des négociants français, sont immobilisés en Amérique ; comme on a embarqué pour Cadix des

(1) Publié dans nos *Documents sur le commerce de Cadix*, *loc. cit.*

(2) *Ibid.* — On signale encore un autre abus : en 1718, le gouvernement espagnol a décidé de convertir en monnaie l'or et l'argent de Cadix, ce qui met obstacle à leur exportation, si avantageuse pour les négociants étrangers. En 1738 l'indult sur les marchandises venant du Mexique s'élève à 21 %, et à 13 % sur celles provenant de Carthagène (H. SÈE, *Les spéculations d'un officier de finance de Vitré*, à paraître dans les *Mémoires et documents sur l'histoire du commerce et de l'industrie*, de Julien Hayein, 12^e série).

marchandises sans les faire enregistrer, le gouvernement espagnol frappe tous les *retours* d'un double *indult*. On viole aussi le secret des lettres. On se plaint encore du *fondeo*, droit de visite, que l'on ne doit exiger qu'en temps d'épidémie, ainsi que du service de la poste (1).

Un mémoire conservé aux Archives du quai d'Orsay, et intitulé *Difficultés à Cadix*, résume, en quelque sorte, tous les griefs des commerçants français de Cadix, et en donne un aperçu assez saisissant :

« Pendant la guerre, les difficultés ont été infinies au départ et à l'arrivée des vaisseaux de registre, la plupart français ; à leur expédition, frais, lenteurs, cautionnements exigés sans fondement ; à leur arrivée, imputations de toute espèce, gardes à bord, transports de justice, délivrance des fonds souvent refusée, toujours trop retardée, distinctions frivoles des parties d'argent venant des Indes, confiscations d'argent sans cause, menaces continuelles de confisquer les vaisseaux ; les lettres des Indes pour le commerce, qui sont portées dans des caissons, scellés comme un dépôt sacré et toujours respecté, ouvertes dans plusieurs occasions ; procédures et interrogations en conséquence. »

Sans doute, il ne faut pas prendre toujours au pied de la lettre les plaintes des négociants français, qui parfois altèrent la vérité, comme le remarque l'Instruction à M. de Vaulgreant, de 1749 (2).

Ce qui est certain, en tout cas, c'est que jamais aucun traité de commerce n'a pu être signé entre les deux monarchies, malgré les efforts de la France. Même après la conclusion du *Pacte de famille*, elle n'obtint aucun traitement de faveur pour son commerce ; toute son ambition, ce fut, comme l'écrivait le duc de Choiseul, en 1764, d'obtenir que « les Français soient traités

(1) Voy. H. SÉE, *Documents sur le commerce de Cadix*, loc. cit.,

(2) « Ces plaintes n'ont souvent été que trop fondées, mais l'avidité et l'injustice des négociants français ont, en plusieurs occasions, considérablement altéré la vérité des faits, et ils tâcheront, toujours par les mêmes motifs, de rejeter sur la dureté du gouvernement espagnol les condamnations qu'on prononce quelquefois avec raison contre leurs infractions aux lois du commerce et de la probité » (*Instructions aux ambassadeurs français*, t. III, p. 299).

aussi favorablement que les Anglais » (1). Bien plus, l'ordonnance du *Comercio libre* de 1778, qui frappe de droits prohibitifs un certain nombre d'articles étrangers, porta un coup assez rude au commerce français, notamment aux soieries, aux manufactures de chapeaux, et, malgré plusieurs tentatives de négociations, on n'obtint aucun adoucissement (2). On s'explique ainsi une partie des difficultés auxquelles se heurte un trafic, par ailleurs lucratif, quand les circonstances sont favorables.

III

Pour se représenter d'une façon concrète le commerce français à Cadix et dans l'Amérique espagnole, nous avons des documents plus instructifs encore que les mémoires généraux et les documents officiels ; ce sont les papiers et surtout les correspondances des négociants, dont, malheureusement, il ne nous a été conservé qu'une assez petite quantité. Nous avons eu la bonne fortune de dépouiller personnellement quelques-unes de ces précieuses correspondances : celles des Magon, les grands armateurs de Saint-Malo (3), d'un négociant de Morlaix, Guillotou de Kéréver (4), d'un négociant en toile de Laval, Pousteau-Duplessis (5), d'un officier de finance de Vitré, G.-B. Lemoyne, sieur des Grands Prés (6).

(1) Lettre à d'Ossun, 16 décembre 1764 (*Ibid.*, t. III, pp. 354-355).

(2) Voy. Albert GIRARD, *Une négociation commerciale entre l'Espagne et la France en 1782* (*Revue historique*, 1912), et H. SÉE, *L'évolution commerciale et industrielle de la France sous l'ancien régime*, Paris, 1925, pp. 301-302.

(3) Henri SÉE, *Le commerce maritime de Saint-Malo d'après les papiers des Magon* (Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie, de Julien Hayem, 9^e série, 1925).

(4) H. SÉE, *Le commerce de Morlaix dans la première moitié du XVIII^e siècle* (*Ibid.*, 9^e série).

(5) H. SÉE, *Histoire du commerce des toiles du Bas-Maine dans la première moitié du XVIII^e siècle* (*Ibid.*, 10^e série, 1926, reproduit avec quelques additions dans le *Bulletin de la Commission historique de la Mayenne*, an. 1926).

(6) *Les spéculations d'un officier de finance de Vitré (1734-1739)*, encore inédit (d'après un copie de lettres, conservé aux Archives du département de la Mayenne, série E). Cf. SAVARY DES BRULONS, *op. cit.*, t. V, col. 853-859, 871-877, 1360-1449, 1511-1512, 1514, 1580, -1582, 1636-1645.

Parmi les ports français qui sont en relation avec Cadix, Saint-Malo tient un rang tout à fait important, beaucoup plus même que Nantes ; l'une des preuves, c'est que les toiles de Laval s'expédient surtout par ce premier port, malgré la difficulté des communications, et quoique les transports vers Nantes, par la rivière de Mayenne et de la Loire, soient beaucoup moins coûteux (1). C'est que les toiles constituent l'un des articles les plus importants du commerce de Cadix et que les toiles bretonnes (*bretagnes* de Quintin et *crées* du Léon) sont particulièrement recherchées. Le port de Morlaix, de son côté, a beaucoup perdu de son importance, et ce sont surtout des bateaux de Saint-Malo qui viennent y charger les toiles de la région.

Pendant tout le début du XVIII^e siècle, le commerce interlope à la mer du Sud avaient fait la fortune de Saint-Malo. Mais la correspondance des Magon montre qu'à partir de 1724-1725 les armateurs de Saint-Malo y renoncent ; et c'est aussi le moment où le nouveau vice-roi espagnol « fait des exemples » pour empêcher la contrebande sur la côte du nord de l'Amérique espagnole. Magon de la Balue s'élève alors contre cette sorte de commerce et, dans une lettre du 15 avril 1726, il s'écrie : « il serait à souhaiter que les Espagnols ne souffrissent plus d'interlopes d'aucune nation et que le commerce se fit, comme jadis, par des flottes et galions. »

Nul doute que la concurrence anglaise n'ait beaucoup gêné le commerce français de Cadix. Nos correspondances y font souvent allusion. Guillotou de Kéréver, négociant à Morlaix, écrit à Jolif, son correspondant de Cadix, le 9 avril 1734 : « Il y a longtemps que nous pensons comme vous que la Compagnie de l'*asiento* fait grand tort au commerce ; il n'y a que la guerre seule qui puisse nous délivrer et le rendre aussi florissant qu'autrefois (2). »

(1) Voy. H. SÉE, *Le commerce des toiles du Bas-Maine*.

(2) J. B. Lemoyne, de Vitré, écrit le 22 mars 1739 : « Les Anglais et les Hollandais perdront les Indes ». A ce moment, l'Amérique espagnole est saturée de marchandises. Voy. aussi SAVARY DES BRULONS, *op. cit.*, t. V, p. 1371 : « La contrebande, qu'on commence à introduire par la baie de Bastimentos, voisine de Porto-Bello, ayant fait

La plupart des négociants et armateurs français ont à Cadix des correspondants, commissionnaires ou consignataires, la plupart Français ou d'origine française, car ceux-ci formaient dans ce port une importante colonie. Magon de la Balue y avait envoyé ses deux fils, et, pendant longtemps, c'est la maison Magon et Lefer, qui représenta les Magon, de Saint-Malo. Les noms des frères Robiou, de Jolif frères, de Léglise, de Delisle Lemoyne et Ribault reviennent souvent dans nos correspondances ; ce sont, pour la plupart, des Malouins ou des Vitréens.

Mais les correspondants français ne peuvent faire le commerce de l'Amérique espagnole que par l'intermédiaire des commissaires espagnols, qui vont dans ces pays effectuer la vente des marchandises françaises à eux confiées. Ces commissaires se heurtent souvent à de grosses difficultés, soit au Mexique, soit à la Nouvelle-Espagne ; ainsi, si « le commerce du Pérou ne descend pas » à Carthagène ou à Porto-Bello, les ventes peuvent traîner en longueur. Les commissaires rapportent, pour le compte de leurs clients, soit des matières premières du pays, soit des piastres.

Les marchandises envoyées en Amérique par les négociants français sont surtout des toiles (les *bretagnes* et les *crées* sont les plus recherchées (1), des draps, des camelots, des peluches d'Amiens. Des articles importants, ce sont aussi les diverses sortes de soieries (taffetas de Lyon et de Paris, étoffes et galons tissus d'or et d'argent, bas de soie), malgré la concurrence des soieries de Valence et de Marcie ; les dentelles du Puy, malgré la concurrence de Barcelone. On exporte encore de la quincaillerie, du sucre des colonies françaises, de la cire, des morues,

les plus grands progrès, la foire de Porto-Bello a successivement perdu de son importance à proportion, jusques à un entier dépérissement. D'un côté, les galions ont porté beaucoup moins de marchandises, et de l'autre leurs retours sont devenus plus lents, au point qu'après des voyages de plus de trois années, on a pris le parti de supprimer la flotte et les galions et de les remplacer par les vaisseaux de registre sans fixer leur départ ; ce qui ne paraît pas être cependant une forme établie pour toujours. »

(1) Par contre, les toiles de Laval sont de moins en moins estimées, comme on le voit par les lettres des correspondants de Pousteau-Duplessis.

depuis la guerre de 1739, qui a interrompu le commerce anglais (1).

D'Amérique, les commissaires espagnols rapportent, pour le compte des négociants français, comme des commerçants des autres nations, de l'or, de l'argent, monnayés ou en barre, des pierres précieuses, de la cochenille, du sucre, du cacao, de l'indigo, de la vanille, du tabac, des bois (notamment du bois de campêche), des cuirs, etc. (2).

Les correspondants des Magon ont soin de choisir, pour les chargements des marchandises destinées à l'Amérique, les meilleurs vaisseaux et les commissaires les plus sûrs. Mais il arrive parfois des accidents : en 1726, le naufrage de la *Capitaña* fait perdre à Magon 3.000 piastres. Puis, en 1738, voici un commissaire, qui fait une sorte de banqueroute ; d'autres dissipent les piastres qu'ils rapportent d'Amérique. Les frais et la fiscalité espagnole, comme le montrent les comptes adressés à Pousteau-Duplessis, enlèvent une part notable du profit, un dixième, un huitième, parfois davantage (3).

On s'explique donc que le commerce de Cadix, parfois très lucratif, ait souvent un caractère assez aléatoire. Magon écrit, en 1724 : « les comptes de la dernière flotte rendent bien mal pour les toiles ; à peine en tire-t-on son argent. » Tous nos documents signalent aussi une crise grave dans le commerce de Cadix, à partir de 1737 et surtout de 1739, crise qui s'explique surtout par la tension, puis par les hostilités entre l'Espagne et l'Angleterre. Puis, c'est la guerre de la Succession d'Autriche, qui met aux prises la France et l'Angleterre jusqu'en 1748.

Après la guerre, en 1750-1751, nos diverses correspondances signalent la prospérité du commerce dans l'Amérique espagnole : les toiles s'y vendent bien et de nombreux *registros* y sont expédiés. Mais, dès 1753, les « rentrées » deviennent pé-

(1) Voy. un mémoire postérieur à 1743, publié dans nos *Documents sur le commerce de Cadix*. Voy. aussi « État de la charge de la flotte qui est sortie de Cadix, le 29 juin 1760 » (ci-dessous, p. 31).

(2) Voy. aussi les « Chargements » de vaisseaux arrivés à Cadix (ci-dessous, p. 28-30), et SAVARY DES BRULONS, *op. cit.*, t. V, col. 875-877.

(3) Voy. H. SÉE, *Le commerce des toiles du Bas-Maine*, *loc. cit.*

nibles, à cause du « mauvais état des affaires du Pérou » ; les correspondants de Pousteau-Duplessis le constatent (1). La correspondance de Magon en fait foi aussi ; Magon de la Blinaye écrit, le 20 novembre 1754 : « il reste à la Nouvelle-Espagne beaucoup de marchandises d'Angleterre invendues ; vous savez la perte (2). »

On sait que la suppression des galions et des flottes n'avait diminué ni les abus, ni la vénalité, ni la fiscalité ; mais elle avait eu pour effet d'augmenter le chiffre des affaires, en multipliant leur départ. Toutefois la contrebande nuit singulièrement aux ventes des marchandises provenant de Cadix ; il y a alors un véritable engorgement, comme le constatent les correspondants de Pousteau-Duplessis. Aussi ne voit-on de remède que dans le rétablissement des flottes qui, ne partant que tous les deux ans, transporteront moins de marchandises ; c'est une sorte de malthusianisme commercial (3). Tous les négociants français se réjouissent donc du rétablissement des flottes, dont on parle pour 1756 ; Magon de la Blinaye écrit, le 7 novembre 1754 : « Nous avons appris avec joie que le nouveau ministre d'Espagne s'est enfin rendu aux souhaits du commerce, en rétablissant celui de la Vera Cruz sur l'ancien pied. »

Notons encore qu'après 1750 on voit se développer le commerce de la Plata et de la « mer du Sud ». Pour ce trafic, on place souvent de l'argent « à la grosse aventure », moins les négociants eux-mêmes que des capitalistes : en 1754, Magon place sur l'*Alcon*, pour un de ses clients, 5.000 piastres et pour un autre, 2.500, à destination de la Vera Cruz ; un autre client, le président de Marigny, se propose d'investir ainsi 100.000 livres. Pousteau-Duplessis se livre aussi à des spéculations de cette sorte. Pour la Vera Cruz, la prime est de 32 % ; pour Buenos-Aires de 38 à 39 %, parfois même de 50 %. Il est vrai qu'en cas de sinistre, l'assureur perd tout son capital.

(1) *Le commerce des toiles du Bas-Maine*, loc. cit.

(2) Cf. aussi PINÇON DU SEL DES MONTS, *Considérations sur le commerce de Bretagne*, 1754, p. 114.

(3) *Ibid.* et un article de H. SÉE, *Le commerce des toiles de Laval à Cadix* (*Revista nacional de economia*, 1927).

A partir de 1763, si nous en croyons la correspondance des Magon, on constate un fléchissement du commerce français dans l'Amérique espagnole. Le système des flottes, de plus en plus irrégulier, entraîne par le fait l'irrégularité du commerce (1). Les ventes deviennent difficiles à Cadix même, ce qui provoque les chicanes des commissionnaires. Cependant, le trafic des Malouins à Cadix reste actif jusqu'à la fin de l'ancien régime et même, pendant la Révolution, grâce à la baisse des assignats, il n'a fait que devenir plus intense ; mais les guerres de la Révolution, depuis 1793, puis de l'Empire, lui ont porté un coup funeste (2).

Le commerce des toiles paraît avoir été le plus profitable, comme le constatent, à plusieurs reprises, les Magon (3) ; le bénéfice est de 15 à 22 % en moyenne. Seulement, les rentrées se font souvent très lentement, au bout de plusieurs années, et il y a parfois des pertes assez sérieuses ; les faillites ne sont pas rares à Cadix, comme le montre en particulier la correspondance de Pousteau. La vente des matières premières, des « fruits de l'Inde », n'est pas non plus toujours très aisée. La vente directe en Espagne même est bien moins lucrative, ne rapporte guère que de 10 à 12 ou 15 %, mais est plus sûre et engage les capitaux pour un temps beaucoup moins long (4).

Une cause de gêne aussi pour le commerce de Cadix, c'est que souvent le numéraire fait défaut. Aussi le commerce se ranime-t-il, chaque fois que les bateaux rapportent d'Amérique une quantité notable de numéraire, par exemple, lorsqu'en juin 1750, on reçoit 5 millions de piastres de la mer du Sud (5).

Théoriquement, les piastres et les métaux précieux ne pouvaient sortir d'Espagne. Mais, en fait, les bateaux français, — comme les navires hollandais, — en rapportaient une grande quantité, du moins dans la première moitié du XVIII^e siècle. Les

(1) Voy., par exemple, une lettre de Magon de la Blinaye, du 21 juillet 1775.

(2) Voy. *Le commerce maritime de Saint-Malo*, loc. cit.

(3) Voy. une lettre de Magon, du 11 janvier 1751 : « Il n'y a point de commerce meilleur, ni de plus solide ; rarement y perd-on et il y a souvent de gros profits ».

(4) Voy. H. SÉE, *Le commerce maritime de Saint-Malo*, loc. cit. et *Les spéculations d'un officier de finance de Vitré*.

(5) Lettre de Magon à Le Couteux (1^{er} juillet 1750).

commerçants et hommes d'affaires se préoccupaient beaucoup de la conversion des espèces monnayées ou des métaux en barre, qui alimentaient les hôtels de monnaie français, comme la Monnaie de Rennes, et la question des changes jouait aussi un grand rôle (1). Mais, à partir de 1751, le gouvernement espagnol prétend ne plus laisser passer « de matières d'or et d'argent » en France ; cependant, la fraude continue encore : la contrebande se fait surtout par les pays basques, par Bayonne, employant la voie de mer ou la voie de terre (2).

On comprend alors que le commerce de Cadix ne soit aisé que pour des négociants disposant de capitaux assez considérables pour n'attendre pas avec trop d'impatience les lents *retours* d'Amérique. C'est ainsi que Guillotou, de Morlaix, renonce à peu près complètement au commerce d'Amérique et recommande à ses correspondants de vendre sur place les toiles qu'il leur adresse (3). Pousteau-Duplessis, dont la fortune n'est pas très solidement assise, — et qui finira par faire faillite, — se plaint, à tout moment aussi, de la lenteur des *retours* et du caractère aléatoire de ce commerce.

IV

On peut dire que le commerce de l'Amérique espagnole a surtout un caractère spéculatif. Il tente, non seulement des négociants proprement dits, mais des capitalistes, comme des officiers de finance, ou des personnes ayant de l'argent à faire fructifier, à « investir » dans des affaires lucratives. La correspondance des Magon nous avait déjà révélé ce fait ; nous en avons trouvé une nouvelle preuve en dépouillant le curieux registre de J.-B. Lemoyne, de Vitré.

Remarquons que la ville de Vitré avait fait un commerce

(1) Voy., notamment, *Les spéculations d'un officier de finance de Vitré*.

(2) Voy. une lettre du duc de Duras, ambassadeur de France en Espagne, du 24 octobre 1752 (Arch. des Aff. Étrangères de Paris, Espagne, n° 198), publiée dans l'*Anuario de historia del derecho español*, tome IV, 1928.

(3) Voy. H. SÉE, *Le commerce de Morlaix dans la première moitié du XVIII^e siècle*, loc. cit.

assez actif à Cadix, aux xvi^e et xvii^e siècles, portant surtout sur les toiles que l'on fabriquait dans la région (1). Mais, au xviii^e siècle, ce commerce international était bien tombé ; Vitré vivait surtout de sa fabrication d'articles de bonneterie et de flanelles. Les descendants des négociants de Vitré forment une classe assez nombreuse de bourgeois vivant de leurs rentes ou occupant des offices de finance ou de judicature. L'un des plus riches est précisément ce J.-B. Lemoyne, sieur des Grands Prés, receveur des fouages à Fougères, et dont nous avons conservé le copie de lettres, s'étendant de 1734 à 1739. Ce n'est pas un négociant, mais un véritable capitaliste, jouissant d'une fortune assez considérable. Il a presque tous ses fonds engagés dans le commerce de Cadix, où il a un correspondant attitré, Delisle Lemoyne, originaire aussi de Vitré. Il a formé dans sa ville une véritable « société », à laquelle participent beaucoup de membres de cette bourgeoisie, dont nous venons de parler, et qui placent de l'argent dans le trafic de l'Amérique espagnole (2).

J.-B. Lemoyne n'est nullement un négociant de métier. Toutefois, il s'occupe d'achats de marchandises pour Cadix : toiles de Bretagne, de Rouen, de Flandre, du Brabant, batistes, dentelles, bonneterie, bas de fil et flanelles de Vitré, cire, etc. Il vérifie aussi, pour ses associés ou participants, les comptes des transactions de Cadix, et c'est là l'une de ses principales occupations. Il se plaint, lui aussi, de la lenteur des *retours*, des difficultés qu'on éprouve à liquider les « fruits des Indes » ou à convertir les piastres et métaux précieux. Il lui faut répondre aux réclamations fréquentes des personnes qui font partie de sa « société », et qui sont mécontentes de ne voir pas rentrer assez rapidement leurs fonds. En 1738 et 1739, certaines de ces personnes se retirent de cette société, pour placer leur argent chez des négociants en toile de Vitré, qui leur donnent un intérêt, peut-être

(1) Voy. FRAIN, *Les Vitréens et le commerce international* (extr. de la *Revue historique de l'Ouest*) et *Le commerce des Vitréens en Espagne*, 1629-1680. Vitré est situé dans le département d'Ille-et-Vilaine, à 40 kilomètres à l'est de Rennes.

(2) Son frère, Desloges Lemoyne, l'un de ses principaux associés, est directeur de la messagerie de Bretagne, à Rennes.

moins considérable, mais plus sûr, de 7 à 8 %. D'ailleurs J.-B. Lemoyne, lui-même, à ce moment, achète une charge des écrivains du roi qui va lui conférer la noblesse, et il est possible qu'il ait cessé les spéculations qui l'avaient occupé depuis nombre d'années (1). Quoi qu'il en soit, son cas est très curieux, très intéressant, et il montre l'un des aspects du capitalisme français au XVIII^e siècle.

Les pages qui précèdent ne forment que la simple esquisse d'une question, qui demanderait une étude approfondie, de longues recherches dans les dépôts d'archives d'Espagne et de France, et notamment dans le fonds du Consulat de Cadix, conservé aux Archives du quai d'Orsay. Cependant peut-être avons-nous réussi à donner un aperçu de l'une des formes les plus intéressantes de l'activité commerciale du XVIII^e siècle.

H. SÉE.

APPENDICE

I

Chargement des vaisseaux arrivés à Cadix, le 12 juin 1755, venant de la Vera Cruz et la Havane (2)

De guerre : Le vaisseau *La Castille*, capitaine D. Gutiérrez de Évía,
M. D. Martin de Espinal

Le vaisseau *L'Europe*, capitaine Aug. de Ydiaquez.

La frégate *Le Jupiter*, capitaine Félic Sale.

Marchand : *Le Dragon*, capitaine et maître Calderin.

(1) Voy. H. SÉE, *Les spéculations d'un négociant en toile de Vitré*.

(2) Deux pages imprimées. — Cette Feuille se trouve incluse dans une lettre adressée, le 17 juin 1755, par les frères Jolif, négociants à Cadix, à Pousteau-Duplessis, de Laval (Arch. de la Mayenne, papiers Pousteau-Duplessis).

Pour compte du Roi

Argent monnayé (Piastres fortes).....	2.150.583
Argent en barres (Piastres fortes).....	262.120
Or monnayé (Piastres fortes).....	10.000
Pierre de cuivres (Quintaux).....	2.892 livres
Cuivre en planches (Quintaux).....	1.943
Tabacs en poudre et en feuille (caisses et bouteilles)	2.629
Bois de Gayac (Buches)	1.775
Bois de Caoba (Planches)	20
Bois de cèdre (Mats)	2
Cacao (Surons) (2)	32
Poudre de Goajaca (Caissons)	2
Chocolat (Caissons).....	2
Monnaies (Caissons).....	2

Pour compte de commerce

Argent monnayé (Piastres fortes)	5.653.200
Argent en vaisselle (Piastres fortes)	6.568
Or monnayé (Piastres fortes).....	186.689
Or en œuvres (Castellans)	3.133
Cochenille fine (Surons)	1.567
Indigo (Surons).....	393
Jalap (Surons).....	49
Cacao (Surons).....	35
Présents (Caissons)	45
Copal, etc., (Caissons).....	2
Vanilles (Caissons).....	14
Pierres de mine (Caissons)	1
Marchandises d'Europe de renvoi (Caissons).....	2
Chocolat (Caissons).....	1
Écaille (Caissons).....	3
Bijoux (Caissons).....	1
Bois de campêche (Quintaux)	429
Sucre (Caisses).....	815
Cuir en poils (Cuir).....	2.054

(1) *Suron ou céron*, ballot en peau de bœuf fraîche dont le poil est en dedans.

II

*Chargement des vaisseaux arrivés à Cadix, le 15 juin 1755, venant de
Vera Cruz, Cartagène et la Havane*

De guerre : La frégate *Le Mercure*, capitaine, Don Bartholomé Solanot, mestre, Don Joseph Mozano.

Marchand : *Le Saint-Michel*, dit *Le Mars*, mestre D. Nicolas Tresierra

Aviso de Cartagène : Le paquebot *Le Saint-Jacques*, dit *l'Her-
cules*, capitaine, Don Juan Mauro.

Pour compte du Roi

1879 caisses et bouteilles. Tabacs en poudre et en feuille.
500 buches bois de Gayac.

Pour compte du commerce

Argent monnayé (Piastres fortes).....	44.661
Or monnayé (Piastres fortes).....	11.486
124 surrons cochenille fine	
121 surrons jalap	
212 surrons indigo	
876 caisses sucre.	
1500 quintaux bois de campêche	
19 caissons copal.	
6 caissons vanilles.	
1 caisson écaille.	
14 caissons présents.	

III

Etat de la charge que porte à la NOUVELLE-ESPAGNE la flotte qui est sortie de la baie de CADIX le 29 juin 1760 (1)

Fer . . . (Quintaux)	36.279	Fer blanc (bar.) . . .	719
Acier . . . »	10.672	Vin (barriques) . . .	10.244
Clous . . . »	24	Papier (Rames) . . .	393.842
Fils d'archal »	571	Eau-de-vie (Bar.) ..	15.902
Ferrure . . . »	360	Brabant cru et	
Ficelle . . . »	118	pensilles (p. simp.).	29.305
Poivre . . . »	1329	Toiles d'Allemagne,	
	et demi	appelées ici cregue-	
Huile »	2.579	las et cafferillos	
	et 3/4	(pièces)	1.032
Amandes . . . »	9	Livres et médica-	
Raisins secs. »	188	ments (Caissons	
Céruse »	44	de 1/2 charge) ..	740
Cire (Quintaux) . . .	15.209 1/4	Clous de girofle.	
Cannelle (livres) . . .	173.870		

(1) Publié par SAVARY des BRULONS, *op. cit.*, t. V, col. 877.