

COMPTES RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

Albert GIRARD. — *Le Commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg*. Contribution à l'étude du Commerce étranger en Espagne aux XVI^e et XVII^e siècles. Paris, De Boccard, 1932, in-8° de 597 pages.

L'Espagne, soucieuse de garder pour son seul profit les richesses d'Amérique, n'admettait pas qu'aucun navire étranger y abordât; tant que sa marine fut puissante, elle fit bonne garde. Son protectionnisme jaloux interdisait même à tout navire isolé le voyage des Indes occidentales; il fallait naviguer en flotte.

Le recrutement des équipages et le commerce des flottes étaient, par une réglementation étroite, restreints à un port unique. C'est ainsi que Séville fut constitué en capitale du monopole du commerce des Indes et désigné comme tête de ligne de la navigation vers l'Amérique. L'opulente capitale de l'Andalousie par sa situation, à cent kilomètres dans les terres, offrait incontestablement des avantages à la surveillance du gouvernement royal; mais, par contre, elle présentait des inconvénients graves à la navigation et Sanlucar, son avant-port à l'estuaire du Guadalquivir, se trouvait ouvert à tous les vents du large.

A quelques milles de Sanlucar, aux portes d'une baie splendide, capable d'abriter des flottes considérables, Cadix, simple presidio, eut tôt fait de supplanter sa voisine. Les transactions s'y étaient établies au XVII^e siècle.

Aux flottes de vaisseaux marchands qui, en principe, effectuaient deux départs par an, s'ajoutait l'*Armada real*, composée de navires de guerre, ou galions, et chargée de ramener des Indes le « Trésor du Roi ». On appelait ainsi l'or et l'argent revenant au souverain de la vente du mercure, des impôts et de sa part dans l'extraction des métaux précieux. Les galions avaient comme objectif Terre-Ferme, du moins Portobello dans l'isthme de Panama où se tenait la foire des Péru-

viens; ils faisaient escorte à la flotte se dirigeant vers Vera-Cruz dans la Nouvelle-Espagne.

Les mouvements de cette flotte, ses retours surtout, eurent sur les relations économiques d'une partie du Vieux Monde, sur la vie sociale de la Péninsule et des nations voisines, une influence considérable aux XVI^e et XVII^e siècles. L'or et l'argent considérés comme un nouvel élément de richesse suscitèrent la convoitise des nations; sans compter que celles dont le trafic était sur mer, la France, l'Angleterre, la Hollande et l'Italie, trouvèrent dans l'approvisionnement des flottes un débouché inépuisable pour leurs produits. Grâce à son empire des Indes, le plus actif marché d'échange international s'établit sur le territoire espagnol, avec Séville, puis Cadix, comme centre.

Il était naturel, expose M. Girard, qu'une grande puissance politique et militaire, comme la France, désireuse — depuis Colbert surtout — de devenir une force économique, cherchât à s'assurer sur le marché d'Espagne, et en particulier dans le commerce des Indes, une place de premier rang. Jusqu'au traité des Pyrénées, le commerce français eut à lutter contre l'hostilité du gouvernement espagnol et contre la concurrence des étrangers plus favorisés que lui. Le traité des Pyrénées marque pour la France une victoire économique comparable à sa victoire politique et militaire. Elle y gagna les privilèges de la nation la plus favorisée qui lui permirent de lutter à armes égales avec la Hollande et l'Angleterre.

Le commerce d'Espagne intéressait un grand nombre d'industries et de provinces françaises; cependant, par suite de leurs relations anciennes avec la Péninsule et de leurs productions naturelles, ce sont, semble-t-il, la Bretagne et la Normandie qui ont le plus avantageusement bénéficié des débouchés de l'Andalousie.

Les relations entre l'Espagne et la Bretagne furent resserrées au XIV^e siècle sur l'initiative des ducs Jean IV et Jean V qui signèrent des traités avec la Biscaye, la Castille et le Léon, traités renouvelés par leurs successeurs et dont s'inspirèrent ensuite Charles VIII et Louis XII.

En 1493, à Nantes, la colonie espagnole était assez importante pour constituer une chambre de commerce particulière et avoir un consul. Ce fut à la fin du XVI^e siècle que cette colonie atteignit son apogée. Les marchands espagnols se

livraient à la commission, à l'armement, à l'exportation et à la banque. Ils détenaient la majeure partie du trafic avec leur pays d'origine et le Portugal. M. Jeulin, qui a étudié l'évolution du port de Nantes, nous apprend que les Espagnols ont été au XVI^e siècle surtout, et même au XVII^e, un élément important du développement de ce port. La Contractation est une curieuse association de ce temps qui liait confraternellement armateurs et négociants nantais à ceux de Bilbao. Les Espagnols essaimèrent jusqu'à Saint-Malo et, si des recherches sérieuses étaient faites à ce sujet, il n'est pas douteux qu'on trouverait leur trace dans les ports secondaires entre Nantes et la cité malouine. Il fallut le nouveau courant d'échanges avec l'Andalousie pour créer le déplacement sérieux des Bretons.

Les obstacles opposés au trafic des étrangers mirent les représentants de l'armement breton pour ainsi dire dans l'obligation de se fixer à Séville et à Cadix. Ils acquéraient la nationalité espagnole après vingt années de résidence, ou seulement dix années lorsqu'ils avaient contracté mariage dans le pays. Cette situation leur conférait le droit de faire le commerce des Indes. Ils servaient alors d'intermédiaires à leurs compatriotes qui leur fournissaient capitaux et objets d'échange.

Dans le dernier quart du XVI^e siècle, la France dut se pourvoir de consuls à Séville et à Cadix. Frain de la Gaulayrie et Mathorez ont signalé à cette époque l'établissement de Vitréens et de Nantais en Andalousie. M. Girard donne, d'après divers documents du XVII^e siècle, les noms des représentants de familles notables françaises à Séville et Cadix dont certains ont fait souche dans le pays. On y remarque des négociants en gros de Bretagne, de Saint-Malo entre autres : Danycan, Magon, Le Fer, Eon de la Villebague, de la Haye, Dufresne, Locquet de Granville, du Fau, Le Breton, Caro, etc...

La colonie française forme à Cadix un corps de commerce qui a ses députés chargés de défendre les intérêts privés et de soutenir les droits de la nation. A côté des négociants en gros, « pour la plupart venus de Bretagne », figurent un grand nombre de boutiquiers, d'artisans, de colporteurs, d'ouvriers, de domestiques, de matelots également, faisant partie des

équipages des Flottes. Un consul ne suffit pas, il y eut un vice-consul et un chancelier.

Les Malouins utilisaient pour l'Espagne des frégates et des navires d'un certain tonnage, mais les intrépides marins de Morlaix, de Landerneau, de Brest s'aventuraient à travers l'Océan et le dangereux golfe de Gascogne sur de simples barques. C'est l'époque du plus grand rayonnement de la cité malouine qui méritait bien alors le titre de « port universel » que lui décerne M. Girard. Celui-ci a l'occasion de la citer constamment.

Les documents du XVII^e siècle sont unanimes à placer les toiles au premier rang des exportations françaises, toiles fines pour le linge de corps et de maison, toiles grosses pour divers usages, toiles d'emballage, toiles à voile, etc... Non seulement la Péninsule en consumma depuis le moyen-âge, mais elles étaient l'article le plus nécessaire aux Indes. Celles de Hollande et de Flandre étaient moins appréciées; un mémoire adressé à Seignelay dit même que les Espagnols ne voulaient que les toiles de France. En Bretagne et en Normandie, la culture du lin et du chanvre était traditionnelle; sous l'action de la demande, l'industrie de la toile s'y développa intensément. Saint-Malo en communication avec les régions de tissage devint le centre principal d'exportation, mais Nantes, Morlaix, Landerneau, Daoulas et Brest en transportaient également à Séville, Sanlucar et Cadix. La demande cependant fléchit à la fin du XVII^e et l'on attribue cette diminution autant à la mauvaise fabrication qu'à la concurrence étrangère. Quand on connaît les penchants de nos compatriotes, on ne s'étonnera pas de savoir qu'on se plaignit que les fabricants bretons trichaient sur les dimensions et mêlaient au lin de bonne qualité du chanvre et de l'étoupe.

La Bretagne était encore productrice et exportatrice de papier et de blé. Cette dernière denrée se plaçait dans les envois en Andalousie immédiatement après les toiles. Saint-Malo et Nantes expédiaient en outre avec les autres ports français des étoffes de laine, des soieries, des articles de mode et de mercerie, des livres, des poissons séchés, des produits coloniaux.

Parmi les ports français d'envoi, il faut citer Rouen et Marseille; plus accessoirement Bayonne, La Rochelle, Dun-

kerque et Le Havre ; toute la France était plus ou moins intéressée au commerce espagnol.

Ce qui importe dans les retours, c'est la rentrée en France de l'or et de l'argent, soit en lingots, soit en monnaies, auxquels on peut ajouter les pierres précieuses et les perles. Il est très difficile de fixer, même approximativement, les apports des métaux précieux en France, car leur fluctuation a été très grande.

Par moment les interdictions sous peine de mort purent enrayer les envois ; mais aussi par moment se produisit une véritable fuite d'argent vers la France. En 1661, il arriva à Saint-Malo, venant de Cadix, en un seul convoi, un chargement d'argent de onze millions de livres.

Le plus clair, c'est que ces apports ont aidé au financement des guerres de cette période mouvementée de notre histoire et permis, à partir de 1640, la grande réforme monétaire, dans laquelle avait échoué Sully, et qui consacra le système monétaire auquel devait s'arrêter la monarchie française, établi sur le louis d'or d'une valeur égale à la pistole d'Espagne et sur l'écu d'argent, correspondant à la piastre. Malgré cette réforme, les provinces en relation avec la Péninsule restèrent inondées de monnaies espagnoles qui conservèrent longtemps le cours libre.

Ce qui caractérisa alors le commerce en Andalousie c'est la fraude, fraude des lois à l'exportation, fraude des droits de douanes au départ de la Flotte et à l'entrée dans les eaux espagnoles. La porte était ouverte à l'importation de France en Espagne ; mais, pour les retours d'Espagne, comme la France vendait à l'Espagne beaucoup plus qu'elle n'y achetait et que la sortie des métaux précieux était interdite, la fraude devenait inévitable. « L'Histoire du commerce des étrangers et en particulier des Français à Cadix se réduit à l'histoire du développement de la fraude », duel juridique entre les deux nations voisines, dans lequel la France finit par l'emporter, d'abord en obtenant les édits portant concession de privilèges, ensuite en établissant les Bourbons sur le trône des Habsbourg.

M. Girard a exposé longuement la période de difficultés et de vexations qui a précédé la paix des Pyrénées, alors que l'Espagne traitait durement nos commerçants. La fraude offrait alors des risques considérables. Mais, à partir de 1659 la position de notre commerce changea du fait que les privi-

lèges obtenus, touchant le contrôle des étrangers, aboutirent à une sorte de cessation de la répression de la contrebande.

Avant et après les Pyrénées, la fraude se pratiqua de mille façons. La plus courante était d'aller au devant de la Flotte des Indes ou de l'attendre à l'abri de la vaste baie de Cadix pour faire passer de bord à bord, marchandises et métaux précieux. Sur mer et sur terre, les fonctionnaires de la police intervenaient de leur mieux et poursuivaient les délinquants; de part et d'autres s'échangeaient injures et coups de feu; des sanctions graves étaient prononcées. Il faut ajouter que les navires de guerre envoyés, de temps à autre, par nos rois sous prétexte de protéger leurs sujets se livraient aussi à des transbordements illicites, et sur le territoire espagnol même la contrebande rencontrait les plus hautes complicités. Les propriétaires des fiefs de la côte la favorisaient : l'Alcade de Séville, les gouverneurs de l'Andalousie l'encourageaient parce qu'ils en vivaient.

La contre-offensive de l'Espagne à l'égard des fraudeurs s'exerçait le plus efficacement par la visite des navires, voire des maisons et des boutiques. Les privilèges de 1659 supprimèrent ces visites; Philippe IV, complètement désarmé, chercha par tous les moyens à y revenir. Le 13 octobre 1672, le vaisseau malouin le *Saint-Jacques*, mouillé dans la baie de Cadix depuis trois mois où il servait de navire-magasin, fut cerné par trois navires de guerre espagnols et alléguant les instructions données par Colbert, préféra se faire sauter plutôt que de céder à une visite.

Charles II a succédé à Philippe IV. Le domaine et l'influence de l'Espagne se sont amoindris, sa force décroît, les habitants cessent de produire, son industrie périclité; mortellement atteint par trop d'abondance, l'afflux des richesses et des étrangers, le royaume de Charles II ne sera bientôt plus qu'« un corps sans âme », tandis que Louis XIV progressivement impose son autorité et sa puissance à l'Europe.

Durant la période de tension qui va de Nimègue à Ryswick, l'action de la France pour défendre le commerce français à Cadix fut marquée par l'ascendant des armateurs de Saint-Malo, par La Lande-Magon, entre autres, qui mérita la confiance de Seignelay et de Pontchartrain.

Depuis longtemps, l'Espagne s'était reconnue dans l'impossibilité de satisfaire à elle seule aux demandes de ses posses-

sions d'Amérique. Après avoir lutté avec ténacité pour sauvegarder ses droits les plus légitimes, elle dut abandonner la résistance. A partir de 1696, des licences d'exportation pour les métaux précieux furent accordées. Déjà les Hollandais et les Anglais s'étaient engagés dans le commerce direct avec les Indes Espagnoles et fréquentaient assidûment les côtes du Pacifique. C'est avec assez de retard, que, dans les dernières années du XVII^e siècle (1698) les Malouins se décidèrent à suivre cet exemple.

La Bretagne ne peut rester insensible à l'important et intéressant travail de M. Girard qui, tant en France qu'en Espagne, n'a pas ménagé ses recherches pour écrire, suivant les documents les plus dignes de foi, une étude, sinon complète, du moins très étendue et approfondie. Son mérite est d'avoir abordé un sujet nouveau en pleine connaissance des difficultés à vaincre. Avec une conscience très exacte, l'auteur s'est attaché jusqu'aux moindres détails de la vie commerciale à Cadix au XVII^e siècle et a su éviter la confusion des trop nombreuses citations, en donnant à chacun de ses chapitres des conclusions claires.

De l'ensemble de cette étude, il ressort que notre province maritime, avec Saint-Malo surtout, a joué un rôle primordial dans le commerce de la France avec les Indes Espagnoles; et s'il faut donner un trait du crédit et de l'activité des armateurs malouins nous rappellerons cette curieuse anecdote.

Lorsque les hostilités sévissaient encore entre la France et l'Espagne, au cours de son voyage de retour en 1658, la Flotte des Indes vint toucher, à bout de forces, aux Canaries, et une partie des vaisseaux s'échoua sur les rochers. Au milieu de son embarras, pour faire rentrer l'argent du Trésor dans ses caisses, Philippe IV dut avoir recours aux armateurs malouins. A vrai dire, l'un de ceux-ci, Furnes, qui avait une cargaison de marchandises à bord des vaisseaux échoués, offrit ses services au roi. Sur sa frégate, le *Saint-Jean*, Furnes fit voile vers les Canaries et mena à bien l'heureuse opération pour lui et Philippe IV. Peut-être la cité malouine en tira-t-elle définitivement un aussi beau profit que le souverain, car d'autres frégates de Saint-Malo vinrent aux Canaries et ramenèrent en Bretagne de nouvelles charges de marchandises et d'argent.

Bien que rien ne le laisse prévoir, l'ouvrage de M. Girard appelle une suite. De l'histoire du commerce français à Cadix,

nous ne saurions en rester à la période limitée des Habsbourg. Le trafic du grand port d'Andalousie sous le règne des Bourbons, mérite aussi une étude sérieuse. Le consul français de cette ville écrivait en 1727 que la France « y possède plus d'intérêt que les espagnols eux-mêmes et que toutes les autres nations réunies ⁽¹⁾. En ce qui concerne la Bretagne, l'Espagne resta toujours la meilleure cliente de ses toiles; à la fin du XVIII^e siècle, elle y exportait encore les trois quarts de la fabrication provinciale. Il ne faut pas oublier aussi que Cadix a rendu possible aux Français de cette période de notre histoire, la lutte commerciale sur un vaste théâtre de la rivalité économique, en approvisionnant d'argent monnayé leurs flottes parties de Lorient pour les Indes Orientales et la Chine.

Hervé DU HALGOUET.

O.-L. AUBERT. — *Les costumes bretons*. — Saint-Brieuc, édit. O.-L. Aubert, Ti-Breiz, s. d. [1934], in-8° de XII et 166 pages, avec une préface de Charles Chassé, une couverture de Mathurin Méheut, et 350 reproductions documentaires.

Aucune province française n'a mieux conservé que la Bretagne ses costumes particuliers. D'une variété et d'une richesse extraordinaires, ils demeureraient à peu près intacts il y a vingt ans, se modifiant certes peu à peu, mais parce qu'ils vivaient. C'est là incontestablement une forme d'art, forme pleine de séduction, témoignage de ce goût pour la beauté qui, à la fin du moyen âge, pendant plus de deux siècles, se manifesta avec éclat dans l'architecture et la sculpture. Cette forme d'art, plus fréquemment et poétiquement vantée que soigneusement étudiée, a fourni à M. Aubert la matière d'un ouvrage très intéressant et à plusieurs égards très neuf, ne serait-ce que parce que nous ne possédions rien d'analogue. Ce n'est pas à dire qu'il ne prête pas à la discussion, mais il se fonde sur les données d'une vaste enquête, d'une observation avertie et curieuse, et d'une iconographie abondante. Le plus grand nombre de pages est consacré, comme il va de soi, à la

(1) Chambre de Commerce de Nantes C 612.