La Jeanne Élisabeth sur les routes méditerranéennes de l'économie mondialisée du XVIII^e siècle

*The Jeanne Élisabeth on the Mediterranean roads of the 18th century globalized
economy*

Arnaud Bartolomei

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/pds/6201>

DOI : 10.4000/pds.6201

ISSN : 2494-2782

Éditeur

Conseil régional Occitanie

Référence électronique

Arnaud Bartolomei, « La Jeanne Élisabeth sur les routes méditerranéennes de l'économie mondialisée
du XVIII^e siècle », *Patrimoines du Sud* [En ligne], 13 | 2021, mis en ligne le 01 mars 2021, consulté le 03
mars 2021. URL : <http://journals.openedition.org/pds/6201> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pds.6201>

Ce document a été généré automatiquement le 3 mars 2021.

La revue *Patrimoines du Sud* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons
Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

La Jeanne Élisabeth sur les routes méditerranéennes de l'économie mondialisée du XVIII^e siècle

The Jeanne Élisabeth on the Mediterranean roads of the 18th century globalized economy

Arnaud Bartolomei

- ¹ Lorsque le navire suédois la *Jeanne Élisabeth* coula le 14 novembre 1755 au large de Maguelone, au cours de la traversée qu'il effectuait entre Cadix et Marseille, il avait à son bord une riche cargaison. Celle-ci a pu être intégralement reconstituée grâce à la confrontation des relevés effectués lors des différentes campagnes de fouilles sous-marines réalisées *in situ* et d'un corpus d'archives très complet, assemblé *a posteriori* par les archéologues et les historiens en charge du dossier¹. On sait ainsi que le navire transportait, d'une part, un important chargement de blé andalou (200 tonneaux) et, d'autre part, plusieurs lots de précieuses marchandises américaines parmi lesquelles on trouve notamment un « trésor » de quelque 25 000 piastres d'argent ainsi que de la cochenille et de l'indigo, deux produits tinctoriaux d'origine naturelle. La présence de ces produits circulant à des milliers de kilomètres de leurs lieux d'origine, entre deux ports qui n'en étaient ni les lieux de production ni réellement des lieux de consommation, pourrait surprendre ; tout autant d'ailleurs que la nationalité du capitaine et le pavillon du navire (suédois) ou encore le grand nombre d'acteurs impliqués dans le transport de ces marchandises, qui étaient issus des quatre coins de l'Europe (Cadix, Marseille, Genève). Ces différentes considérations nous éloignent résolument de l'image que l'on se fait habituellement d'économies d'Ancien Régime, réputées beaucoup plus cloisonnées et routinières, et semblent au contraire donner corps à l'idée d'une « mondialisation » précoce des échanges, pour reprendre l'expression que certains historiens utilisent pour rendre compte de l'ampleur et de la diversité du commerce à grande distance qui animait déjà, et bien avant ses développements plus contemporains, les routes maritimes et océaniques reliant entre eux les cinq continents de la planète².

- 2 Considéré dans son ensemble, le dossier de la *Jeanne Élisabeth* ne permet cependant d'abonder sans réserve ni dans le sens de cette vision irénique d'un monde moderne précocement ouvert et largement interconnecté, ni dans celui, totalement opposé, qui imagine que les différentes populations de la planète vivaient, avant la mondialisation actuelle, au sein de mondes clos et autosuffisants. Si l'histoire de la *Jeanne Élisabeth* montre en effet que les routes maritimes d'alors étaient déjà largement utilisées pour mettre en relation des producteurs et des consommateurs parfois très éloignés, elle révèle également toutes les difficultés naturelles, humaines et institutionnelles qui s'opposaient à une connexion harmonieuse et fluide des différents marchés de la planète – parmi lesquelles le naufrage n'est évidemment que la plus spectaculaire. En outre, elle vient aussi rappeler que ces routes servaient en premier lieu de supports à des échanges, comme celui du blé, qui étaient certes de bien moindre envergure géographique mais qui étaient socialement beaucoup plus importants pour l'immense majorité des contemporains. Elle éclaire ainsi aussi bien l'ampleur inédite à laquelle était alors parvenue l'économie mondialisée que les limites qui l'empêchaient de réellement s'épanouir et d'atteindre les dimensions qu'on lui connaît aujourd'hui.
- 3 Ce sont ces deux enseignements tirés de l'analyse scientifique qui a été menée par ailleurs du naufrage de la *Jeanne Élisabeth*, que nous souhaitons souligner ici, en partant pour cela d'un rapide rappel des principaux faits commerciaux qui ont pu être établis par les historiens et les archéologues. Nous nous efforcerons ensuite de replacer ces faits dans les contextes économiques et sociaux plus généraux au sein desquels ils s'inscrivent et dont ils sont symptomatiques. Il sera alors possible de dégager quelques conclusions sur l'ampleur et les limites atteintes par l'« économie mondialisée » au milieu du XVIII^e siècle.

La cargaison de la *Jeanne Élisabeth*

- 4 L'intérêt des fouilles réalisées sur la *Jeanne Élisabeth* tient naturellement à la richesse du « trésor » monétaire livré par l'épave et particulièrement bien mis en valeur dans l'exposition « Fortune à bord ! » organisée par le musée de l'Éphèbe d'Agde. Les relevés archéologiques qui ont été effectués lors de la fouille de l'épave de la *Jeanne Élisabeth* et, plus encore, les pièces archivistiques qui ont été collectées et jointes au dossier, révèlent cependant que les piastres ne constituaient qu'une très petite partie de la cargaison du navire. Les incrustations de grains de blé dans la vaisselle retrouvée à bord (fig. 1) ou encore les traces de sacs qui ont été relevées attestent en effet qu'à côté de sa cargaison de piastres, le navire transportait aussi d'autres produits, d'origine végétale cette fois-ci.

Fig. 1

Agde, Hérault, Musée de l'Éphèbe, assiette avec incrustation de blé

© MCC/Drassm

- 5 Mieux, les échanges épistolaires auxquels se livrèrent les négociants intéressés dans l'affaire, permettent de se faire une idée très précise de la composition de l'ensemble de la cargaison commerciale du navire naufragé. Dans le courrier qu'il adressa à la maison Roux, le consignataire marseillais du navire, le représentant de la firme montpelliéraine Étienne et Daniel Laurent et Cie, qui avait été dépêché sur les lieux du naufrage, déclarait en effet avoir pu prendre connaissance du manifeste de la cargaison et en livrait la description exhaustive suivante (fig. 2) :

200 thonneaux de bled
 24 360 piastres dont...
 6 200 HBC
 4 000 ЯА
 1 000 А
 6 000 RPF
 3 000 H
 200 sans marque
 3 960 AR
 24 360
 8 surons cochenille dont...
 3 PAL
 2 AQC
 3 C
 3 surons d'indigo à deux marques
 1 coffre avec d'argent
 14 caisses de gôme qu'on appeloit therebentine
 3 caisses tabac espagnol³

Fig. 2

Montpellier, archives départementales de l'Hérault, manifeste de la cargaison de la *Jeanne Élisabeth*

- 6 Derrière le jargon un peu opaque employé par les acteurs de l'époque – et auquel l'historien ne peut se familiariser qu'après avoir parcouru des dizaines de lettres similaires – se trouve décrite une cargaison tout à fait emblématique de celles qui circulaient alors entre Cadix et Marseille à cette époque-là. Elle comprend deux types de produits qui ont des caractéristiques très différentes, mais que l'on retrouve très souvent dans les cales des navires longeant les côtes méditerranéennes : d'une part, un chargement de blé, en l'occurrence originaire d'Andalousie, qui se caractérise par un volume très important (200 tonnes), mais dont la valeur devait être relativement modeste (on peut l'estimer à 50 000 livres tournois) ; d'autre part, on trouve toute une série de produits provenant des colonies espagnoles d'Amérique, qui sont présents en très petites quantités, mais qui sont souvent de très grande valeur. L'exportation de ces produits depuis Cadix s'explique par le monopole dont bénéficiait alors le port sur la *Carrera de Indias*, les routes du commerce colonial espagnol. Il était de fait le seul port européen habilité à commercer avec l'immense empire que l'Espagne possédait en Amérique – lequel s'étendait de la Californie à la Terre de Feu. C'est donc de là qu'était redistribuée dans toute l'Europe et le reste du monde, une grande partie des produits issus de l'autre rive de l'Atlantique. Parmi ceux qui furent chargés à bord de la *Jeanne Elisabeth*, on relève évidemment en premier lieu les 25 000 piastres, qui avaient été frappées dans les ateliers monétaires de Mexico et de Lima, comme en atteste les marques relevées sur les pièces collectées dans l'épave (fig. 3, 4).

Fig. 3

Agde, Hérault, Musée de l'Éphèbe, marques des ateliers de Lima

© MCC/Drassm

Fig. 4

Agde, Hérault, Musée de l'Éphèbe, marque des ateliers de Mexico

© MCC/Drassm

- 7 Le minerai utilisé provenait des régions minières du Haut-Pérou (Potosi), pour celles frappées à Lima, et des plateaux centraux du Mexique (Zacatecas, Guanajuato), pour celles issues des ateliers de Mexico, la capitale de la vice-royauté de Nouvelle-Espagne. La valeur des 24 360 piastres auraient pu atteindre plus de 120 000 livres tournois sur les principaux marchés européens auxquels elles étaient destinées si le navire était arrivé à bon port, voire plus encore dans des lieux où elles étaient plus rares ou très recherchées. La cargaison de la *Jeanne Élisabeth* comprenait aussi de la cochenille et de l'indigo, deux produits tinctoriaux qui étaient également très appréciés en Europe et ailleurs dans le monde, pour les belles couleurs rouge et bleue qu'ils donnaient aux textiles. On peut estimer la valeur des lots chargés sur la *Jeanne-Élisabeth* à un peu plus de 30 000 livres tournois, en retenant des valeurs moyennes de 3 000 livres le suron

pour la cochenille et de 2 500 livres le suron pour l'indigo. Mais concrètement, une telle estimation s'avère très difficile car le cours réel de ces marchandises dépendait largement de la qualité effective de chaque lot, ainsi que de la situation de l'offre et de la demande sur les marchés sur lesquels elles étaient proposées. Enfin, le manifeste mentionne divers produits qui ne sont présents ici qu'en très petite quantité : quatorze caisses de gomme de térébenthine, une substance médicinale extraite de la résine de pin, trois caisses de tabac et un coffre de vaisselle d'argent.

- 8 Il est possible d'apprécier plus exactement le caractère archétypique de cette cargaison en confrontant les données contenues dans le manifeste de la *Jeanne Élisabeth* à ce que nous savons du commerce maritime qui se faisait entre Cadix et les autres ports européens au XVIII^e siècle. Nous pouvons utiliser pour ce faire deux séries de données quantitatives que nous avons établies par ailleurs et qui, bien qu'un peu plus tardives, nous livrent une idée très précise des circuits commerciaux au sein desquels le port andalou était alors intégré. Il s'agit d'une part d'une étude sérielle globale portant sur l'ensemble des navires entrés dans le port de Cadix en 1789, avec des descriptifs très sommaires de leurs cargaisons⁴, et, d'autre part, d'une statistique produite par le consul de France à Cadix qui décrit de façon exhaustive la totalité du commerce maritime qui s'effectua en 1785 entre le port andalou et les ports français. Ce document a été intégralement reproduit dans notre ouvrage consacré à la colonie marchande française de Cadix⁵. La première étude révèle que, en 1789, le port de Marseille était le premier partenaire européen de Cadix, puisque sur les quelque 998 navires qui entrèrent cette année-là dans la baie de Cadix, 40 déclaraient provenir directement de Marseille – ce qui place le port provençal bien avant ses rivaux méditerranéens (25 pour Barcelone, 13 pour Gênes) ou atlantiques (20 pour Londres, 21 pour Lisbonne, 25 pour Hambourg, 16 pour Le Havre) et le classe en troisième position toutes origines confondues, juste après le port de La Havane (55 entrées de navire) et le port marocain de Dar-El-Beyda, qui avait envoyé 51 navires chargés de blé à Cadix cette année-là. Les navires venant d'Europe étaient presque tous chargés de *mercancias*, expression générique utilisée pour désigner les cargaisons de textiles européens (draps de laine, toiles de lin ou de coton, soieries), qui étaient ensuite réexportées vers les Amériques. En revanche, les navires venus de La Havane, Veracruz, Carthagène ou Lima transportaient les produits qui ont été retrouvés dans les cales de la *Jeanne Élisabeth* (argent, cochenille, indigo) ou d'autres denrées américaines (comme le cacao, le sucre, les cuirs ou des plantes médicinales). L'étude n'ayant été menée que sur les entrées de navires dans le port de Cadix, nous ne savons pas si le trafic entre Cadix et Marseille était aussi important que celui qui se faisait entre Marseille et Cadix. Tout le suggère cependant. Quatre ans auparavant, le port de Marseille apparaissait en effet comme la principale destination du commerce qui se faisait entre Cadix et la France. Il reçut cette année-là pas moins de 734 surons de cochenille, 210 surons d'indigo et plusieurs autres denrées américaines de moindre importance (36 120 cuirs, 168 caisses de quinquina, 68 caisses de jalap, 138 caisses de salsepareille, 9 100 quintaux de bois de Campêche et aussi du cacao et du coton en petites quantités). On trouve également dans les caisses des navires ayant déchargé leurs cargaisons gaditanes à Marseille pour plus d'un million de livres tournois de piastres, un chiffre qui constitue indéniablement un étiage minimal du volume d'argent qui circulait entre les deux places compte tenu du fait qu'une grande partie de ce commerce se faisait de façon tout à fait clandestine⁶.

- 9 Le rapport du consul de France en poste en Andalousie révèle cependant aussi une autre réalité du commerce fait entre Cadix et Marseille, puisqu'il mentionne également, parmi les cargaisons exportées vers le port provençal de très importantes quantités de produits andalous ou espagnols : 343 balles de laine, 315 barils de vin, 8 572 quintaux de plomb, 1 900 quintaux de cuivre et 500 caisses de soude (substance indispensable à la production des célèbres savons de Marseille). Comme le blé qui se trouvait sur la *Jeanne Élisabeth*, la valeur de ces produits était bien moindre que celle des denrées américaines : au total, ils ne représentent que 10 % de la valeur de l'ensemble des exportations gaditanes effectuées vers Marseille (533 000 livres sur 4 999 310 livres) – soit un ordre de grandeur assez proche de celui que devait représenter la cargaison de blé par rapport au reste du chargement de la *Jeanne Élisabeth*. Cependant, contrairement aux produits américains qui étaient presque systématiquement réexportés depuis Marseille vers le Languedoc, la vallée du Rhône ou le reste de la Méditerranée – et qui, finalement, ne bénéficiaient donc qu'aux négociants qui spéculaient sur ces denrées –, les produits andalous étaient en revanche consommés localement et répondaient aux besoins économiques élémentaires des consommateurs et des industriels provençaux. Ainsi, au XVIII^e siècle, Marseille et la Provence importaient 80 % du blé consommé par leurs habitants et s'approvisionnaient pour cela auprès de tous les grands greniers à blé méditerranéens – la Sicile, l'Afrique du Nord et le Levant, en premier lieu. On ne faisait en revanche venir du blé du nord de l'Europe ou d'Andalousie que si les récoltes méditerranéennes avaient été insuffisantes et si le différentiel entre les cours des marchés situés de part et d'autre du Détroit de Gibraltar était susceptible de supporter le surenchérissement induit par le coût du transport maritime. Ce dut être le cas en 1755, mais ce ne le fut assurément pas en revanche en 1789 puisque, comme le prouvent les 51 navires céréaliers entrés dans la baie de Cadix en provenance du Maroc, c'est en Andalousie que la récolte semble avoir été déficiente cette année-là.
- 10 Ainsi, la cargaison de la *Jeanne Élisabeth* comprenait deux sortes de produits très différents : d'une part, un imposant chargement de blé, originaire d'Andalousie et destiné à être consommé à Marseille ou en Provence et, d'autre part, une collection de différents produits américains, qui avaient été importés à Cadix par les routes de la *Carrera de Indias* et dont presque aucun n'avait réellement vocation à être consommé à Marseille même. Seuls ces derniers nous apportent un témoignage probant sur ce que l'on peut considérer comme l'« économie mondialisée » du XVIII^e siècle, ses acteurs, ses règles de fonctionnement et ses limites.

Les piastres et la cochenille, au cœur de l'« économie mondialisée »

- 11 Les deux marchandises qui représentaient l'essentiel de la valeur de la cargaison de la *Jeanne Élisabeth* – les piastres et la cochenille – n'avaient pas été produites à Cadix ou en Andalousie et n'avaient pas non plus vocation à être consommées à Marseille ou en Provence. Le trajet entre Cadix et Marseille ne constituait donc pour eux qu'une étape dans leur cycle de vie ou, pour le dire autrement, qu'un maillon à l'intérieur de chaînes commerciales bien plus vastes qui s'étendaient très en amont de Cadix, jusqu'aux hauts-plateaux andins, et se seraient prolongés très aval de Marseille, peut-être jusqu'aux fins fonds de l'empire ottoman, si la *Jeanne Élisabeth* n'avait pas été surprise par la tempête qui provoqua son naufrage durant la nuit du 14 novembre 1755.

- 12 L'étude numismatique qui a été menée sur les piastres relevées dans l'épave de la *Jeanne Élisabeth* a permis d'établir deux faits d'une très grande importance pour mieux comprendre leur origine et les logiques de leur circulation : elle provenait presque exclusivement des deux ateliers monétaires établis par la monarchie espagnole dans les capitales vice-royales de Lima (60 %) et de Mexico (40 %) et elles avaient presque toutes été frappées au cours des deux années ayant précédé le naufrage⁷. Ces deux ateliers avaient en effet le monopole de la frappe des monnaies, chacun à l'intérieur de sa juridiction (le vice-royaume du Pérou pour Lima, celui de la Nouvelle-Espagne pour Mexico). Du premier dépendait notamment la très riche zone minière du Potosi, située dans les plateaux andins de la province du Haut-Pérou (actuelle Bolivie), alors que les vastes régions minières situées dans le nord du Mexique dépendaient du second. À eux deux, ces territoires assuraient 80 à 90 % de la production mondiale d'argent, ce qui leur conférait une très grande importance stratégique et économique, compte tenu du caractère universel de la demande pour ce précieux métal. Il en résultait, entre les lieux de production et les débouchés finaux, la mise en branle de très complexes chaînes commerciales impliquant des dizaines d'acteurs différents et de nombreuses institutions qui, tous et toutes, prélevaient leur part sur la valeur des immenses quantités qui circulaient. Les études qui sont dorénavant très nombreuses pour le XVIII^e siècle, notamment pour les mines mexicaines, alors les plus actives⁸, permettent d'appréhender dans leur globalité ces chaînes commerciales complexes – dont l'expédition de la *Jeanne Élisabeth* n'éclaire qu'un seul des maillons.
- 13 L'argent était extrait d'exploitations minières qui appartenaient le plus souvent à de riches propriétaires dits créoles (ou « espagnols américains »), qui employaient à leur service une abondante main d'œuvre composée d'ouvriers et de techniciens, issus de toutes les catégories sociales et raciales qui composaient alors la population de la Nouvelle-Espagne (aussi bien des blancs que des métis, des mulâtres ou des amérindiens). Ces ouvriers étaient relativement bien payés (quatre à six réaux par jour travaillé) et ils touchaient une partie de leur rémunération en nature, sous forme de minerai à l'état brut. L'exploitation minière requérait également de multiples intrants : de la poudre explosive, des étais en bois, beaucoup d'acier, des mules pour activer les treuils, etc. Une fois extrait, le minerai devait être raffiné, le plus souvent par le procédé de l'amalgame qui s'effectuait dans de vastes *haciendas de beneficio* et qui employaient également un personnel nombreux et qualifié et d'autres intrants – parmi lesquels le plus important et le plus coûteux était le mercure qu'il fallait faire venir des mines d'Almaden situées en Espagne. Pour toutes ces raisons, l'entreprise minière représentait un investissement très conséquent et dont la rentabilité était, en outre, peu assurée puisqu'elle dépendait largement de la qualité des veines argentifères exploitées. Si certains propriétaires créoles amassèrent donc des fortunes colossales, la majorité des producteurs d'argent – qu'ils soient propriétaires ou ouvriers – ne tirèrent que de maigres profits d'une activité qui enrichissaient en revanche la très puissante caste des marchands de Mexico (que l'on appelait alors les *mercaderes* ou les *almaceneros* de Mexico). Ces derniers étaient presque tous nés dans la péninsule Ibérique, le plus souvent dans les provinces du nord, mais ils avaient émigré jeunes en Amérique, avaient renoncé à toute idée de retour et c'est donc là que se trouvaient dorénavant leurs intérêts. Ils étaient réunis au sein de la corporation du Consulado de Mexico, chargée de la défense de leurs privilèges collectifs, et ils disposaient d'un monopole de fait sur l'approvisionnement des régions minières, aussi bien en biens de production (acier, bois, mercure, poudre, etc.) qu'en biens de consommation (textiles de luxe,

d'origine européenne pour les élites créoles, tissus de laine mexicains pour les ouvriers, alcool que consommaient en grande quantité toutes les populations minières réputées pour leur prodigalité). Ils vendaient habituellement à crédit ces produits aux mineurs du nord du Mexique car ces derniers devaient attendre de longs mois avant de pouvoir bénéficier du fruit de leur travail. En effet, l'argent extrait devait obligatoirement être frappé dans la lointaine capitale de Mexico, puisque son exportation et sa commercialisation à l'état brut étaient interdites (ce qui n'empêchait évidemment pas la fraude, comme en témoigne la barre retrouvée sur la *Jeanne Élisabeth*). Par ce biais, les *mercaderes* de Mexico se trouvaient maîtres d'une très grande partie des piastres lorsqu'elles sortaient de l'atelier monétaire de la ville – le reste se partageant entre la couronne espagnole, qui prélevait de nombreuses taxes, et les modestes profits qui revenaient aux producteurs. Avec ces fonds, les *mercaderes* se rendaient à la foire de Jalapa et ils y achetaient, à des conditions avantageuses, la quasi-totalité des cargaisons de produits européens qu'y transportaient les marchands gaditans (appelés *cargadores*), lesquels bénéficiaient, de leur côté, du monopole sur le commerce transatlantique qui se faisait entre Cadix et le port de Veracruz. Les *mercaderes* de Mexico procédaient de la même façon auprès des producteurs textiles des villes manufacturières mexicaines (Queretaro, Puebla, Oaxaca) et disposaient grâce à cela d'un monopole presque parfait sur le commerce intérieur du pays. À chaque fois qu'un groupe concurrent essayait de s'immiscer dans leurs intérêts, ils utilisaient l'influence que leur conférait leur organisation corporative auprès de la couronne pour repousser les intrus. Tour à tour, ils réussirent ainsi à se défaire des marchands britanniques qui tentèrent de s'implanter sur le marché mexicain à l'époque où la Sea South Company bénéficiait du privilège de l'*Asiento* (1714-1739)⁹, puis des *cargadores* gaditans qui essayèrent eux aussi à de multiples reprises d'établir des filiales en Nouvelle-Espagne pour éviter le passage obligé à la foire de Jalapa. Plus tard dans le siècle, ils luttèrent tout aussi activement, mais cette fois en vain, lorsque les négociants de Veracruz et de Guadalajara réclamèrent l'autorisation de pouvoir disposer de leurs propres corporations (*consulados*) pour gagner leur autonomie vis-à-vis de la tutelle pesante des *mercaderes* de Mexico.

- 14 Le fonctionnement du commerce de la cochenille ne différait pas fondamentalement de celui des piastres et il était aussi largement dominé par les *mercaderes* de Mexico. Il reposait cependant sur d'autres acteurs régionaux et sur d'autres logiques institutionnelles. La cochenille est un produit tinctorial qui se présente sous la forme de poudre et qui était utilisé alors pour teindre en rouge les textiles. Il était issu de la macération de petits insectes qui n'étaient quasiment élevés que dans une seule région du monde : la province de Oaxaca, au sud du Mexique, où poussaient les cactus dont ils se nourrissaient et qui étaient cultivés depuis des siècles par les indiens zapotèques ou mixtèques vivant dans cette région. Ces derniers produisaient de la cochenille afin de se procurer les ressources dont ils avaient besoin pour payer l'impôt personnel auquel étaient soumis tous les peuples indigènes de l'empire espagnol (le *tributo*) et aussi, pour se procurer les biens de subsistance qu'ils ne produisaient pas localement (notamment des mules, mais aussi des produits textiles et métalliques). Or, au cœur de ce commerce, se trouvaient les agents de la couronne, les *alcaldes mayores*, qui étaient chargés de collecter le *tributo* et qui, en vertu d'un ancien privilège commercial bénéficiaient également du monopole sur l'approvisionnement des populations amérindiennes. Comme les mineurs du nord, cependant, ces fonctionnaires ne disposaient pas des fonds nécessaires pour acheter comptant leurs commandes ou pour verser dans les

caisses de la vice-royauté la caution qui était exigée d'eux et les avances sur les impôts qu'ils devaient collecter. Comme eux, ils devaient donc nouer des relations de crédit et des relations commerciales avec les *mercaderes* de Mexico lesquels, par ce biais, devenaient les maîtres de la cochenille comme ils l'étaient de l'argent – ce qui les plaçait une nouvelle fois en situation de force lorsqu'ils négociaient avec les marchands espagnols venus en Nouvelle-Espagne pour acquérir ces précieuses denrées américaines.

- 15 Une fois acquises par les *cargadores* andalous à la foire de Jalapa, les piastres mexicaines et la cochenille étaient obligatoirement transportées à Cadix, où les négociants de la ville, également réunis au sein d'un *consulado*, veillaient tout aussi jalousement que leurs homologues de Mexico, sur le maintien du monopole et des privilèges dont ils bénéficiaient. Leur position n'était cependant pas aussi solide que celle de ces derniers car l'Espagne ne produisait qu'une partie de ce qu'elle exportait en Amérique (le vin, l'huile, le fer et quelques sortes de tissus). Elle devait donc importer d'Europe la quasi-totalité des toiles de lin, des draps de laine et des précieuses soieries que réclamaient ses marchés coloniaux. Ces produits, les *cargadores* de Cadix se les procuraient auprès de marchands européens qui s'étaient installés dans la ville pour y opérer comme agents ou commissionnaires des fournisseurs des régions manufacturières d'Europe impliquées dans ce commerce (la Bretagne, la région lyonnaise, la lointaine Silésie, les provinces anglaises, etc.)¹⁰. Mais comme les *cargadores* avaient rarement les moyens d'acheter ces produits comptant, ils les acquéraient le plus souvent à crédit auprès de leurs fournisseurs – lesquels se refinançaient à leur tour en recourant à de vastes réseaux bancaires qui avaient de multiples ramifications partout en Europe et dont le plus célèbre est incontestablement celui de la « banque protestante »¹¹. Cela explique pourquoi la valeur ajoutée commerciale suscitée par les échanges avec les colonies américaines ne profitait pas uniquement aux marchands espagnols de la ville, ni non plus aux seules communautés de marchands étrangers qui s'y étaient implantées – comme le dénonçaient régulièrement les premiers – mais était en fait partagée, selon des proportions extrêmement variables, entre les deux groupes, au sein desquels il y eut, tout au long du siècle, de très nombreux cas d'enrichissement spectaculaire et aussi quelques faillites retentissantes. Il va de soi que la couronne espagnole prélevait aussi largement sa part du gâteau, au travers des multiples impôts, plus ou moins arbitraires, auxquels elle soumettait les marchands de la place.
- 16 La maison Verduc qui chargea les piastres sur la *Jeanne Élisabeth* constitue un cas tout à fait archétypique du rôle que jouaient ces maisons européennes de Cadix dans le fonctionnement du commerce colonial de la ville et dans son articulation avec les autres circuits mercantiles qui lui étaient connectés. À l'origine, il s'agissait d'une compagnie malouine, établie à Cadix pour y placer les célèbres toiles de lin produites en Bretagne. Mais, avec le temps, elle avait diversifié ses affaires et ses partenariats. Outre ses activités d'importatrice de produits manufacturés européens, elle se livrait également à d'importantes opérations de crédit auprès des *cargadores* et, grâce aux réseaux de correspondants qu'elle avait tissés partout en Europe, elle s'était également spécialisée dans la réexportation des produits coloniaux. Cette dernière branche du commerce de Cadix était l'une des plus complexes. Il fallait évidemment bien connaître le monde des armateurs, des capitaines et des assureurs pour organiser dans les meilleures conditions le transport des précieuses marchandises exportées. Dans une Europe qui fut en guerre une année sur deux au XVIII^e siècle et qui dépendait encore exclusivement de la navigation à voile pour le commerce à distance, la question du

transport maritime n'était en rien une simple formalité. De ce point de vue, l'odyssée de la *Jeanne Élisabeth*, qui échappa de peu au tremblement de terre de Lisbonne et aux corsaires anglais de Minorque pour s'échouer sur une barre sablonneuse du Languedoc est assez emblématique des différents risques qui pesaient sur la navigation commerciale de l'époque – même si de tels naufrages étaient finalement assez rares et correctement pris en charge par des compagnies d'assurances. Être exportateur supposait aussi de disposer de solides réseaux de correspondants dans toutes les places européennes où les produits américains étaient recherchés, afin de pouvoir déterminer vers quels ports il convenait de les expédier. Leur cours pouvait en effet varier considérablement selon les lieux et les périodes considérées et seule une information précise et actualisée, transmises par des partenaires de confiance et parfaitement au fait des réalités de ces marchés, permettaient de prendre des décisions optimales. Les Verduc, qui appartenaient à l'élite de la « nation française de Cadix », disposaient précisément de tels réseaux comme en témoignent les relations épistolaires qu'ils maintinrent pendant plusieurs décennies avec la maison Roux de Marseille, l'une des plus puissantes compagnies de la place. Cette dernière avait été logiquement désignée comme consignataire de la *Jeanne Élisabeth* et d'une partie de sa cargaison – ce qui ne signifie pas qu'elle avait acquis les marchandises pour son compte mais plutôt que, moyennant une commission, elle s'était proposée de les réceptionner et de les réexpédier ensuite vers leurs acquéreurs, qui ne résidaient presque jamais à Marseille même.

- 17 La cochenille débarquée était en effet presque toujours réexportée vers le Levant (à hauteur de 60 %), où elle était très recherchée par les artisans locaux, ou vers le Languedoc (à hauteur de 40 %), où elle était employée dans les manufactures de draps, pour produire les belles étoffes aux rouges chatoyants que s'arrachaient précisément à cette époque les élites ottomanes¹². De la même manière, seule une infime partie des piastres importées à Marseille y demeurait. De très grandes quantités étaient en effet aussitôt réexportées vers la Barbarie – où elles étaient indispensables pour solder les importantes livraisons de blé que commandait la Compagnie Royale d'Afrique auprès de la Régence d'Alger¹³ – et vers le Levant, où elles contribuaient, là aussi, à solder une balance commerciale structurellement déficitaire, en dépit des exportations croissantes de draps languedociens et de denrées américaines auxquelles se livraient les négociants marseillais. Mais les principaux marchés de l'argent importé à Marseille se situaient à Paris et à Lyon, où les piastres américaines étaient très recherchées pour alimenter les hôtels des monnaies de ces deux villes (qui les fondaient pour frapper ensuite des écus à l'effigie du roi de France), ainsi que leurs luxueuses industries, qui utilisaient l'argent sous forme de feuilles pour les dorures ou de fils pour la passementerie. Marseille approvisionnait également l'atelier monétaire de Milan – via Gênes ou Nice – d'où les piastres ressortaient sous la forme de thalers autrichiens frappés à l'effigie de l'impératrice Marie-Thérèse (dont une partie gagnait ensuite également le Levant). En revanche, Marseille demeurait en marge d'une des plus célèbres routes qu'empruntait l'argent américain : celle des Indes. Pendant trois siècles en effet, et avant que les Britanniques ne développent le commerce de l'opium à la fin du XVIII^e siècle, les piastres américaines furent la principale monnaie d'échange dont disposaient les grandes compagnies des Indes pour acquérir le thé, la porcelaine et les soieries chinoises. Les compagnies de Londres, Amsterdam et Lorient ne s'approvisionnaient cependant pas sur les marchés européens mais se procuraient directement les piastres à Cadix, à

l'occasion des escales qu'y faisaient leurs vaisseaux avant d'entreprendre le contournement de l'Afrique.

- 18 La description des circuits qu'animaient les piastres ou la cochenille pourrait encore être prolongée en aval – par l'évocation, par exemple, des jeux de l'échange auxquels se livraient à Smyrne les courtiers juifs et arméniens qui troquaient les précieuses denrées américaines apportées par les négociants marseillais contre les matières premières anatoliennes que ces derniers recherchaient (coton, laine, soie). Elle pourrait aussi être complétée par la mention d'autres circuits et d'autres réseaux que venaient vivifier les piastres américaines, comme le tristement célèbre commerce triangulaire, puisque peu de négriers européens partaient vers les côtes africaines sans emporter avec eux quelques sacs de piastres qui, aux côtés des armes, des cotonnades et des eaux-de-vie, servaient de monnaie d'échange avec les fournisseurs d'esclaves. En définitive cependant, de tels compléments ne viendraient qu'apporter de nouvelles illustrations d'une évidence que nous pensons avoir suffisamment établie : il existait bel et bien une « économie mondialisée » au XVIII^e siècle, au sens où nous l'entendons aujourd'hui. Mais celle-ci présentait certaines caractéristiques qui la cantonnaient à certaines sphères très limitées de la vie économique et lui conféraient, ce faisant, une importance bien moindre que celle qu'elle devait acquérir durant l'époque contemporaine.

Coûts de transaction et monopoles, freins ou supports à la mondialisation des échanges ?

- 19 Entre les mines de Zacatecas ou de Guanajuato, d'où le minerai qui les constituait avait été extrait, et les campagnes anatoliennes ou chinoises, où une partie d'entre elles aurait peut-être abouti, les piastres chargées sur la *Jeanne Élisabeth* auraient pu en définitive avoir changé de main plus d'une dizaine de fois et avoir été l'objet de multiples transactions commerciales mettant en scène un grand nombre d'acteurs marchands, tous mus par la même quête du profit. Elles auraient également supporté de nombreux prélèvements de taxes et d'impôts de la part des autorités publiques exerçant une souveraineté sur les territoires qu'elles traversaient, alimentant ainsi les caisses d'États-nations en gestation ou d'empires multiethniques déjà pluriséculaires. Leur déplacement aurait enfin requis l'intervention de toutes sortes de transporteurs, réclamant tous leur juste rémunération, depuis les *arrieros* mexicains – ces patrons muletiers qui seuls osaient s'aventurer sur les chemins hasardeux et infestés de bandits de la Nouvelle-Espagne – jusqu'au cher capitaine suédois Hansen qui, grâce à son pavillon neutre, put tirer profit des menaces que faisaient alors peser les corsaires britanniques sur la navigation française, pour gagner la confiance de la maison Verduc et lui offrir ses services. À ces frais, plus ou moins prévisibles, qui venaient grever à cette époque le commerce à distance, s'ajoutaient divers risques, naturels ou humains, dont l'occurrence était difficilement prévisible mais dont la prise en compte renchérisait nécessairement les échanges, soit sous la forme de primes qu'il fallait verser aux assureurs, soit sous celle d'une perte nette inscrite dans la colonne « pertes et profits » des grands livres que tenaient les négociants. Ce sont l'ensemble de ces frais, que la théorie économique a pris l'habitude de désigner par l'expression de « coûts de transaction », qui contribuait à limiter grandement le développement du commerce à distance et de la division internationale du travail – ou pour le dire autrement, de la mondialisation économique.

- 20 En outre, ces coûts de transaction étaient encore considérablement augmentés par les pratiques monopolistiques que mettaient en œuvre les négociants pour s'assurer des « surprofits », pour reprendre l'expression employée par Fernand Braudel, ou plutôt d'« honnêtes profits », serions-nous tenté de corriger, compte tenu du fait que les bénéfices escomptés par les acteurs marchands, une fois déduits tous les frais que nous avons listés, n'étaient pas toujours aussi mirifiques qu'on l'imagine, ni même nécessairement au rendez-vous¹⁴. Ces pratiques monopolistiques pouvaient reposer sur l'exploitation de privilèges formellement attribués par la puissance publique – comme c'est le cas pour ceux dont bénéficiaient les membres des *consulados* de Mexico ou de Cadix. Ils pouvaient être aussi plus habilement construits, toujours avec le soutien des pouvoirs publics, comme l'illustre la subtile politique de neutralité que mit en œuvre au XVIII^e siècle la couronne suédoise, précisément pour obtenir le monopole du transport maritime en Méditerranée pendant les périodes de tensions internationales et ainsi offrir aux armateurs scandinaves un marché de substitution à ceux qu'ils avaient perdus en mer Baltique à l'issue de la Grande guerre du Nord (1700-1721)¹⁵. Ils pouvaient enfin être tout simplement édifiés par les négociants eux-mêmes qui, par leurs pratiques marchandes, s'efforçaient d'établir des relations préférentielles ou des ententes privilégiées avec des confrères, afin de s'assurer un meilleur accès à l'information, au crédit ou à des marchés réservés. Toutes ces pratiques commerciales et ces interventions publiques commencèrent d'ailleurs à être dénoncées par les libéraux et leurs épigones, dans les dernières décennies du siècle, comme des entraves à la circulation des marchandises et à la « prospérité des nations ». Du démantèlement des exclusifs coloniaux, des monopoles, des réseaux et des ententes, devait résulter une baisse massive des coûts de transaction et donc un essor des échanges à distance et de la division internationale du travail qui lui était liée. Des recettes somme toute classiques, et encore prônées de nos jours, pour promouvoir une « mondialisation heureuse », bénéfique pour tous.
- 21 L'expérience de la *Jeanne Élisabeth* et les études les plus récentes menées sur le commerce à distance de l'époque moderne, viennent cependant rappeler que cet « idéal smithien », aussi généreux et théoriquement attractif soit-il, n'a trouvé que peu de manifestations effectives et probantes dans l'histoire de l'humanité. Un historien américain, spécialiste du commerce colonial mexicain, a ainsi pu montrer que les monopoles dont bénéficiaient les commerçants espagnols de Cadix et de Mexico n'avaient pas pour but de satisfaire leur goût immodéré du lucre, mais constituaient plutôt la seule solution viable pour garantir une rémunération suffisamment attractive aux acteurs marchands de l'époque, compte tenu justement de l'ampleur des frais induits alors par le commerce transatlantique¹⁶. Ainsi, les monopoles commerciaux, et le renchérissement qu'ils induisaient, n'auraient pas tant été des freins à la mondialisation des échanges, mais plutôt des conditions *sine qua non* à son développement. Ils déterminaient cependant aussi ses limites : compte tenu du coût qu'atteignaient les produits circulant sur de grandes distances, seules des marchandises peu pondéreuses et à forte valeur ajoutée pouvaient les supporter. *De facto*, cela limitait donc l'économie mondialisée à quelques produits visant à satisfaire le goût pour l'ostentation des catégories sociales constituant les étroites élites mondiales.
- 22 Ce que nous montre finalement l'odyssée tragique de la *Jeanne Élisabeth*, c'est que ni le commerce à distance, ni la mondialisation économique ne peuvent être considérés comme des faits « naturels », des évidences qui apparaîtraient spontanément dès lors

que les acteurs économiques seraient libérés des contraintes institutionnelles et politiques pesant sur leurs épaules. Hier, comme aujourd'hui, il s'agit plutôt d'opérations économiques complexes, nécessitant l'implication de très nombreux acteurs et d'une forte intervention des autorités publiques pour rendre leur mise en œuvre viable et rentable. Après 1492, plusieurs états européens prirent conscience du parti financier qu'ils pourraient tirer d'une exploitation de type colonial des nouveaux territoires découverts. Pour obtenir la collaboration d'entrepreneurs privés, ils organisèrent des circuits commerciaux selon un modèle monopolistique de manière à garantir aux investisseurs une rémunération satisfaisante au vu des risques que ces derniers accepteraient de faire courir à leurs capitaux, dans un contexte économique fortement marqué par l'incertitude et l'aléa. Il en résulta des coûts de transactions extrêmement élevés qui ne pouvaient être supportés que par une très faible gamme de marchandises, peu pondéreuses et à forte valeur ajoutée, lesquelles, *de facto*, ne devenaient accessibles qu'à une infime minorité de la population mondiale. Ainsi, l'économie mondialisée mise en évidence par l'aventure de la Jeanne Élisabeth présente beaucoup de points communs avec celle que nous connaissons aujourd'hui : elle étend ses rets sur l'ensemble de la planète, repose sur une division internationale du travail poussée, suppose une forte intervention régulatrice des pouvoirs publics et garantit une confortable rémunération à tous les acteurs économiques qui parviennent à s'approprier ses règles et à en tirer parti. Elle diffère en revanche fondamentalement sur un point : son échelle. Alors que l'économie mondialisée du XVIII^e siècle ne visait qu'à satisfaire les goûts somptuaires des élites mondiales d'alors – qu'elles soient européennes, créoles, ottomanes, africaines ou chinoises –, celle que nous connaissons aujourd'hui repose sur la satisfaction des besoins élémentaires de l'ensemble des habitants de la planète. Un peu comme si dans les cargaisons de la Jeanne Élisabeth, le blé était lui aussi venu de l'autre bout du monde.

BIBLIOGRAPHIE

BARTOLOMEI, Arnaud. Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIII^e siècle. *Revue d'histoire maritime*, n° 13, 2011, p. 173-209.

BARTOLOMEI, Arnaud. *Les marchands français de Cadix et la crise de la Carrera de Indias (1778-1828)*. Madrid : Casa de Velázquez, 2017. [<https://books.openedition.org/cvz/3904>]

BASKES, Jeremy. Risky ventures: reconsidering Mexico's colonial trade system. *Colonial Latin American Review*, 2005, n° XIV, p. 27-54. [<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10609160500075177>]

BRADING, David. *Miners and Merchants in Bourbon Mexico, 1763-1810*. Cambridge : Cambridge University Press, 1971.

BRAUDEL, Fernand. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV^e-XVIII^e siècle*, Paris : Armand Colin, 1993.

BUTI, Gilbert et TRICHAUD, Danièle. *Le marché marseillais de la cochenille au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, Aix-en-Provence, 1972.

COURDURIE, Marcel et REBUFFAT, Ferréol. *Marseille et le négoce monétaire internationale (1785-1790)*. Marseille : Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1966.

HAUSBERGER, Bernd et IBARRA, Antonio (coord.). *Oro y plata en los inicios de la economía global. De las minas a la moneda*. Mexico : El Colegio de México, 2014.

JAMBU, Jérôme ; JAOUEN, Marine ; BLET-LEMARQUAND, Maryse et al. Le trésor d'argent de la Jeanne-Élisabeth (1755). Un regard sur le commerce des piastres au milieu du XVIII^e siècle. *Trésors monétaires*, 2019, n° XXVIII, p. 89-131. [<https://books.openedition.org/editionsbnf/3422?lang=fr>]

JAOUEN, Marine ; RIETH, Éric ; BERTHAUT-CLARAC, Sébastien, et al. L'épave de la Jeanne-Élisabeth, 1755 (Villeneuve-lès-Maguelone, Hérault). 2008-2016, bilan de huit campagnes de fouilles. *Archeonautica*, n° 19, 2017, p. 41-86.

LANGUE, Frédérique. *Mines, terres et société à Zacatecas (Mexique) de la fin du XVII^e siècle à l'indépendance*. Paris : éd. de la Sorbonne, 1992.

LÜTHY, Hebert. *La Banque protestante en France de la Révocation de l'Édit de Nantes à la Révolution*. Paris : SEVPEN, 1959-1961.

MÜLLER, Leos. *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*. Uppsala : Studia Historica Upsaliensia, 213, 2004.

NOREL, Philippe. *L'invention du marché : une histoire économique de la mondialisation*, Paris : Le Seuil, 2004.

NOTES

1. - JAOUEN, 2017 ; JAMBU, 2019.
2. - NOREL, 2004.
3. - Transcrit et cité dans JAMBU, 2019, annexe 3.
4. - BARTOLOMEI, 2011.
5. - BARTOLOMEI, 2017, p. 314-320.
6. - On sait par d'autres sources, que la place de Marseille aurait reçu deux millions de piastres de Cadix en 1786-1788, soit l'équivalent de dix millions de livres tournois (cf. COURDURIE, p. 20).
7. - JAMBU, 2019, fig. 25.
8. - BRADING, 1971 ; LANGUE, 1992 ; HAUSBERGER, 2014.
9. - En 1713, lors de la signature du traité d'Utrecht, le Royaume-Uni obtint la jouissance du privilège dit de l'*Asiento*, à savoir le monopole de l'introduction des esclaves africains dans l'empire espagnol. La couronne britannique confia l'exploitation de ce monopole à une grande compagnie commerciale – la Sea South Company –, qui en profita pour établir un commerce régulier et diversifié avec les colonies espagnoles.
10. - BARTOLOMEI, 2017, p. 80 sq.
11. - LÜTHY, 1961.
12. - BUTI, 1972, p. 61 et 78.
13. - La Compagnie Royale d'Afrique est le nom de la grande compagnie commerciale qui bénéficia du monopole du commerce entre Marseille et la Régence d'Alger tout au long de la seconde moitié du XVIII^e siècle.
14. - BRAUDEL, 1993, t. II, p. 479.
15. - MÜLLER, 2004.

16. - BASKES, 2005.

RÉSUMÉS

La cargaison du navire la *Jeanne Élisabeth*, qui coula en 1755 au large des côtes languedociennes alors qu'il naviguait entre Cadix et Marseille, contenait, à côté d'un imposant chargement de blé, différents produits issus des colonies espagnoles d'Amérique – parmi lesquels se distingue en premier lieu un « trésor » de 25 000 piastres, de la cochenille et de l'indigo. La présence de ces produits circulant en Méditerranée, sur un navire suédois, à des milliers de kilomètres de leurs lieux de production et de consommation amène à s'interroger sur l'ampleur qu'avait atteinte l'économie mondialisée au XVIII^e siècle et les raisons qui en expliquent les limites.

The cargo of the ship the *Jeanne Élisabeth*, which sank in 1755 off the Languedoc coast, contained, next to an imposing load of wheat, different products from the Spanish colonies of America - among which stands out in the first place a treasure of 25,000 piastres, cochineal and indigo. The presence of these products, loaded on board a Swedish ship in the Mediterranean, so far from their places of production and consumption, raises questions about the extent reached by the globalized economy in the 18th century and the reasons of its limits.

INDEX

Mots-clés : commerce, mondialisation, XVIII^e siècle

Keywords : trade, globalization, 18th century

Index géographique : mer Méditerranée

AUTEUR

ARNAUD BARTOLOMEI

Maître de conférences en histoire, Université Côte d'Azur, CMMC