



HAL
open science

L'impact des indépendances coloniales sur le commerce de Cadix dans la première moitié du XIXe siècle

Arnaud Bartolomei

► **To cite this version:**

Arnaud Bartolomei. L'impact des indépendances coloniales sur le commerce de Cadix dans la première moitié du XIXe siècle. Huetz de Lemps, Xavier; Luis, Jean-Philippe. Sortir du labyrinthe. Études d'histoire contemporaine de l'Espagne offertes à Gérard Chastagnaret, Casa de Velazquez, pp.241-273, 2012, 978-84-96820-77-7. halshs-03156816

HAL Id: halshs-03156816

<https://shs.hal.science/halshs-03156816>

Submitted on 2 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'impact des indépendances américaines sur le commerce de Cadix dans la première moitié du XIX^e siècle

Arnaud BARTOLOMEI (Université de Nice Sophia-Antipolis – CMMC)

La question de l'impact des indépendances américaines sur l'économie espagnole du XIX^e siècle a été l'objet de très riches débats historiographiques dans les années 1970-1990. Face à des auteurs soutenant que cette perte avait été une catastrophe majeure pour le pays et en partie responsable de son « retard » par rapport à ses voisins européens, d'autres défendirent une vision plus nuancée : si la perte de l'Empire fut réellement désastreuse pour certains acteurs de l'économie péninsulaire, qui en dépendaient largement – comme les finances publiques, la bourgeoisie négociante de Cadix ou, dans une moindre mesure, l'industrie textile catalane –, elle n'aurait pas affecté en profondeur l'économie espagnole et ne pourrait donc être tenue pour responsable du relatif sous-développement industriel de la Péninsule¹. Loin d'être cantonné à l'Espagne, ce débat sur le rôle joué par les marchés coloniaux dans le processus d'industrialisation européen est d'ailleurs beaucoup plus général et il continue de susciter une importante production historiographique². En Espagne cependant, il semble avoir perdu de sa vigueur ces dernières années, notamment parce que la thèse même du retard espagnol a été battue en brèche par différents travaux qui ont conduit à reconsidérer les réussites de l'économie espagnole contemporaine et ont même amené l'historien américain David R. Ringrose à procéder à un changement paradigmatique radical dans son ouvrage très significativement consacré au « *Spanish miracle* » du XIX^e siècle³. S'il n'y a plus de retard espagnol, il peut paraître en effet vain de s'interroger sur ses causes. Il en résulte que, faute d'une incitation heuristique forte, les travaux macro-économiques consacrés

¹ On trouvera une utile mise au point sur ce débat dans : P. TEDDE DE LORCA, « Revolución liberal y crecimiento económico ». L'auteur distingue notamment Josep Fontana parmi les historiens qui ont insisté sur les conséquences catastrophiques de la perte des Indes (*La quiebra de la monarquía absoluta*) et Leandro Prados de Escosura, parmi ceux qui ont relativisé cette perte (*De imperio a nación*).

² Après avoir été longtemps affirmé, le rôle décisif des marchés coloniaux dans le développement européen a été contesté à partir du travail pionnier de Patrick O'Brien, publié en 1982 (« European Economic Development »). Des auteurs continuent cependant de soutenir que les marchés coloniaux ont été des supports de la révolution industrielle européenne, britannique en particulier, en prenant notamment le relais de marchés intérieurs saturés au terme de la première phase d'industrialisation (P. VERLEY, *L'échelle du monde*, B. ETEMAD, *De l'utilité des empires*). Pour un point historiographique récent sur ce débat, nous renvoyons à : Peter C. EMMER et autres, *A Deus ex Machina Revisited*.

³ *Spain, Europe and the « Spanish miracle »*.

au commerce extérieur espagnol, et notamment à son commerce colonial, ont perdu du terrain depuis deux décennies⁴.

Pourtant, la connaissance des échanges extérieurs de l'Espagne des XVIII^e et XIX^e siècles demeure incomplète et les travaux historiques permettant d'avoir une vision précise de leur évolution et de leur influence sur l'économie du pays font défaut, notamment lorsqu'on abandonne l'échelle nationale pour l'échelle locale ou régionale. L'exemple de Cadix est de ce point de vue significatif : la profonde dépression dans laquelle aurait été plongée la ville à la suite de la disparition du commerce colonial espagnol relève de l'évidence historiographique et constitue même une sorte de cas d'école, souvent évoqué pour illustrer la crise espagnole de la première moitié du XIX^e siècle, alors même que les preuves attestant d'un tel processus n'ont jamais été apportées. En effet, si l'on dispose dorénavant d'informations fiables, et *a priori* définitives, sur le commerce colonial de Cadix au XVIII^e siècle, ce n'est pas le cas pour le siècle suivant, et, quelle que soit l'époque considérée, les rares études portant sur l'activité d'ensemble du port, et non sur son seul commerce colonial, ne permettent jamais d'apprécier ce que pesaient réellement les marchés américains pour la ville andalouse⁵. Les sources rendant possible une telle appréciation existent pourtant : outre la correspondance consulaire française, qui contient une information abondante et précise, déjà utilisée avec profit par Claudio Sánchez Albornoz, les fonds locaux renferment par ailleurs d'importantes collections de journaux mercantiles dont l'exploitation permettrait une reconstitution fidèle des trafics du port à la fin du XVIII^e siècle et au XIX^e siècle⁶. La

⁴ Il est facile de constater que des historiens comme Antonio García-Baquero González ou John Fisher, qui ont consacré l'essentiel de leurs travaux, jusqu'aux années 1990, à l'évaluation quantitative des échanges coloniaux n'ont pas eu de successeurs dans le paysage historiographique actuel. Seul l'historien Javier Cuenca-Esteban, qui continue de travailler à la reconstitution du commerce extérieur espagnol aux XVIII^e et XIX^e siècles, fait réellement exception, mais son œuvre est essentiellement publiée dans des revues anglo-saxonnes et son écho dans l'historiographie de l'Espagne contemporaine est donc limité (« Statistics of Spain's colonial Trade »).

⁵ De fait, l'ouvrage *Cádiz en el sistema atlántico* de Manuel Bustos Rodríguez, le seul travail monographique réellement consacré au commerce de Cadix dans son ensemble – et non à son seul commerce colonial –, délaisse l'étude quantitative des trafics du port au profit de celle des acteurs et des institutions de la place. Pour la seconde moitié du XIX^e siècle, il existe en revanche l'article, très bien documenté de Claudio Sánchez Albornoz, qui livre des estimations très utiles du commerce extérieur de Cadix, en distinguant le commerce colonial du commerce avec l'étranger (« Cádiz, capital revolucionaria »). Il ignore, en revanche, le commerce de cabotage réalisé entre Cadix et les autres ports espagnols et ne nous livre donc qu'une vision partielle de l'activité portuaire. En dehors de ces deux références, il faut également mentionner l'ouvrage de Juan Torrejón Chaves – *El puerto franco de Cádiz* –, qui contient une information quantitative très riche pour les trois années du port-franc (1829-1832), et l'article d'Emiliano Fernández de Pinedo (« La recuperación del comercio español »), qui compile très utilement des données collectées dans les statistiques nationales publiées au XIX^e siècle par Moreau de Jonnes, Canga Arguelles et Madoz.

⁶ Les deux principaux, parmi ces journaux, sont le *Parte oficial de la Vigía de Cádiz*, qui a publié pendant une partie du XVIII^e siècle et tout le siècle suivant un relevé hebdomadaire du mouvement portuaire, et le *Diario Mercantil de Cádiz* (XIX^e siècle), qui publiait également une riche information commerciale et notamment des manifestes de navires. Pour une première approche de la presse mercantile gaditane, cf. A. BARTOLOMEI, « La publication de l'information commerciale ». À notre connaissance, seuls deux autres auteurs, tous deux

lourdeur de tels dépouillements, qui ne pourraient se faire que dans le cadre d'un travail collectif de grande ampleur, semble cependant avoir découragé pour l'instant les historiens⁷.

Compte tenu de l'ampleur des lacunes historiographiques concernant le sujet et de l'immensité des sources restant à dépouiller, l'objectif du présent article sera donc à la fois très ambitieux et très limité : très ambitieux car, pour répondre à la question générale soulevée – celle de l'impact des indépendances américaines sur l'activité commerciale de Cadix – il entend poser les jalons d'une première synthèse sur les négoce maritimes de Cadix au XIX^e siècle. Très limité cependant, car pour relever un tel défi – la reconstitution des trafics du port sur une longue période et l'analyse de l'impact de la conjoncture sur ses acteurs –, il ne pourra s'appuyer que sur les rares travaux existant et sur une petite partie de la masse de données demeurant inédites : huit registres de la correspondance consulaire française non traités par Claudio Sánchez Albornoz⁸, le dépouillement des relevés annuels du mouvement du port de Cadix publiés dans le *Vigía* entre 1798 et 1808⁹ et quelques données extraites de l'enquête prosopographique que nous avons consacrée par ailleurs à la colonie marchande française de Cadix de l'époque¹⁰.

La crise du commerce colonial de Cadix : éléments nouveaux et reconsidération d'ensemble

La crise du commerce colonial de Cadix a été étudiée par Antonio García-Baquero Gónzalez dans son premier ouvrage, publié en 1972¹¹. Dans ce livre, l'historien andalou a livré de très riches données statistiques permettant de reconstituer l'évolution du trafic colonial du port entre 1796 et 1821 et proposé une interprétation d'ensemble du processus qui conduisit à la « décadence économique » de Cadix : en interrompant un commerce colonial en

récemment, ont utilisé ces sources à des fins quantitatives : Feliciano Gámez Duarte qui, dans sa thèse consacrée à la course *insurgente*, reconstitue le mouvement portuaire de Cadix entre 1812 et 1828 (*El desafío insurgente*) et Mario Trujillo Bolio, qui a relevé le mouvement des navires entre Cadix et les ports de Nouvelle-Espagne entre 1800 et 1825 (*El péndulo marítimo-mercantil*).

⁷ Grâce au programme de recherches Navigocorpus dirigé par Silvia Marzagalli (Université de Nice-Sophia Antipolis), nous avons pu obtenir le financement du dépouillement de l'intégralité des exemplaires d'une année du *Vigía* – l'année 1789. Les résultats, sur lesquels nous reviendrons ci-dessous, ont confirmé tant l'intérêt que la lourdeur d'un tel travail (« Cadix et la Méditerranée »).

⁸ Nous avons dépouillé la correspondance entre le consul de France à Cadix et le Ministre des Affaires étrangères correspondant aux années 1811-1827, 1830-1838 et 1844-1849 (Archives du Ministère des Affaires étrangères, correspondance consulaire et commerciale, Cadix – dorénavant AMAE, CCC, Cadix – registres 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105 et 107).

⁹ Exemplaires consultables à la Biblioteca de Temas Gaditanos (Cadix).

¹⁰ Arnaud BARTOLOMEI, *La Bourse et la vie*.

¹¹ *Comercio colonial y guerras revolucionaria*.

plein essor, le blocus britannique contraignit la Couronne espagnole à suspendre le pacte colonial et à tolérer la présence de pays tiers – les Neutres – dans la *Carrera de Indias* ; or, l'établissement de ce commerce des Neutres eut deux conséquences fatales pour le commerce de Cadix puisque, à court terme, il provoqua l'interruption totale de ses échanges coloniaux et que, à moyen terme, il révéla la nature strictement « commissionniste » de son commerce – le port andalou n'ayant jamais été qu'un simple intermédiaire entre les producteurs européens et les négociants créoles – ; aussi, lorsque l'Espagne revint dans le giron britannique en 1808 et s'efforça de rétablir son monopole, elle se heurta au refus des négociants créoles, qui avaient pris conscience de l'intérêt d'entretenir des relations directes avec leurs fournisseurs européens, et son attitude provoqua finalement l'émancipation de ses colonies, ce qui donna le coup de grâce au commerce colonial de Cadix et plongea la ville dans une profonde dépression.

Depuis sa parution, cet ouvrage a été souvent repris et cité dans l'historiographie de Cadix ou de la *Carrera de Indias*, mais les données numériques sur lesquels il se fonde et l'interprétation d'ensemble qu'il propose ont rarement été discutées. Or, les résultats de nos propres dépouillements nous amènent à reconsidérer ces deux aspects de l'ouvrage.

Situer la crise du commerce colonial de Cadix : 1778, 1797 ou ... 1823 ?

Deux dates ont habituellement été retenues pour marquer le début de la décadence du commerce colonial de Cadix : 1778, qui est l'année où furent promulgués les célèbres décrets du *comercio libre* qui, en droit, abolissaient le monopole dont bénéficiait la ville depuis 1680, et 1797, qui marque l'instauration du blocus maritime britannique du port. Il est cependant maintenant établi que la première date doit être écartée. En effet, si les négociants de Cadix condamnèrent unanimement les décrets du *comercio libre* de 1778 qui auraient été, selon eux, responsables de la « crise » alors traversée par la place¹², les historiens ont eu depuis l'occasion de montrer que, non seulement, les décrets n'entamèrent pas la prépondérance de Cadix dans la *Carrera de Indias* mais qu'ils contribuèrent même à renforcer sa position – sa part dans les exportations passant d'environ 70 % avant 1778 à près de 80 %, après – et à lui offrir l'une des périodes les plus brillantes de son histoire¹³. Les témoignages et les plaintes des négociants ne traduiraient donc pas la réalité effective de la conjoncture du port mais plutôt le ressenti de ses acteurs, qui furent, affectés, d'abord, par le krach commercial de

¹² A. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *El libre comercio a examen gaditano*.

¹³ Pour une synthèse sur la question, cf. A. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, « Los resultados del libre comercio ».

1786, provoqué par l'emballement spéculatif qui suivit la Guerre d'Indépendance d'Amérique, puis, par la dégradation des conditions d'exercice du négoce dans une place soumise à un climat devenu plus concurrentiel.

Ecartée l'hypothèse de 1778, c'est donc la date de 1797, avancée notamment par García-Baquero dans *Comercio colonial y Guerras revolucionarias*, qui a été retenue le plus souvent pour situer le début de la crise du commerce colonial de Cadix. Le matériel statistique, tiré de l'Archivo General de Indias, utilisé à l'appui de cette hypothèse mérite cependant d'être reconsidéré. En effet, si les chiffres apportés par García-Baquero ont été, dans leur ensemble, validés par les travaux réalisés ultérieurement¹⁴ et par les relevés que nous avons effectués dans la presse mercantile pour la période 1797-1808, une partie de nos données s'en écarte significativement. Le discordance apparaît notamment pour la dernière période traitée dans l'ouvrage (1817-1821), période pour laquelle l'auteur concède lui-même que les informations fournies par ses sources sont de moins en moins fiables alors que nous disposons, dans la correspondance du consul français, de précieuses indications¹⁵. Concernant les exportations, le tableau d'ensemble proposé par García-Baquero est amendé et complété par les données consulaires plus que réellement démenti : le consul annonce en effet 108 millions reales de vellón d'exportations pour 1820, là où García-Baquero en avait relevé 128 millions ; en 1821, par contre, les données consulaires sont bien supérieures puisque sont mentionnés, pour les seuls trois trimestres évoqués dans la correspondance, 75 millions reales de vellón d'exportations contre 53 millions pour l'ensemble de ce qui constitue la dernière année de la série publiée dans *Comercio colonial y guerras revolucionarias* ; en 1822 et 1823, le relevé consulaire mentionne encore 53 millions pour les trois derniers trimestres de la première année et seulement 13 millions pour le premier et le quatrième trimestre de la seconde ; enfin, pour les deux dernières années, 1824 et 1825, où nous disposons de chiffres complets, le montant des exportations vers les colonies se stabilisent aux alentours de 40 millions de reales de vellón. La vision d'ensemble, par rapport à celle proposée par García-

¹⁴ Les chiffres avancés par John Fisher (*El comercio entre España y Hispanoamerica*, p. 63) ne révèlent en effet que des variations minimales par rapport à ceux de García-Baquero et ne remettent jamais en cause le mouvement d'ensemble, sauf pour les deux dernières années étudiées – 1819 et 1820 – où les chiffres fournis par l'historien andalou sont très supérieurs à ceux indiqués par son collègue britannique (68,4 et 108 millions reales de vellón contre 2,9 et 1,7 millions). Il en est de même pour ceux extraits par Michel Morineau des célèbres gazettes madrilènes (*Incroyables gazettes*), qui, sans être parfaitement équivalents, confirment plus qu'ils n'infirment les données de García-Baquero.

¹⁵ L'intégralité des chiffres de la période 1816-1825 que nous avons extraits de la correspondance consulaire ont été reproduits en annexe (cf. annexe 1). Ils ne constituent pas une série parfaitement homogène – certains trimestres manquent –, mais il y a tout lieu de croire que ces chiffres sont fiables : différentes mentions faites à ce sujet dans la correspondance, indiquent en effet qu'ils étaient fournis par l'administration des douanes elle-même. Naturellement, cependant, ces chiffres ne reflètent que le commerce officiel et laissent de côté celui qui se faisait en contrebande, lequel demeure inaccessible.

Baquero, n'est donc pas radicalement changée : tout au plus peut-on remarquer que les années 1820 et 1821, avec des valeurs moyennes avoisinant les 100 millions d'exportations par an ne sont pas si mauvaises pour le commerce colonial de Cadix – on se situe à environ 40 % de la moyenne annuelle de la période 1782-1796, la plus brillante de l'histoire de la *Carrera de Indias*, et à un niveau environ 20 % supérieur à celui atteint pendant la période 1797-1812 au cours de laquelle alternèrent interruptions totales des trafics et reprises exceptionnelles – et que, par ailleurs, il n'y a pas d'anéantissement total des échanges coloniaux dans les années 1820, puisqu'ils se seraient stabilisés aux alentours de 40 millions, au milieu de la décennie.

En ce qui concerne les importations, l'information consulaire amène en revanche à une révision beaucoup plus radicale des chiffres antérieurement proposés pour la période 1817-1821. Pour les retours de métaux, les chiffres de García-Baquero semblent devoir être revus à la hausse puisque le consul mentionne 160 millions en 1817 et 50 millions en 1818, alors que les données fournies dans *Comercio colonial y guerras revolucionarias* sont de 83 millions et 40 millions, ces années-là. Nous ne disposons pas d'information consulaire pour 1819, mais nous pouvons supposer que les 7 millions indiqués par García-Baquero sont très inférieurs à la réalité, puisqu'ils s'inscrivent résolument en porte-à-faux avec les données rapportées ensuite par le consul : 120 millions en 1820, 68 millions en 1821 et 125 millions en 1822, avec des données qui ne portent, dans ces deux derniers cas, que sur trois trimestres. Après cette date, enfin, on assiste à une disparition soudaine et totale des retours de métaux (3,2 millions en 1823 puis plus rien en 1824 et 1825). Le constat est le même pour les retours en denrées (cochenille, indigo, sucre, cacao, cuirs, etc.), pour lesquels nous ne pouvons malheureusement pas nous livrer à des comparaisons avec les chiffres de García-Baquero puisque celui-ci mentionne des retours en quantité et non en valeur. On en constate pas moins que les années 1817-1822 sont, si ce n'est brillantes, tout du moins marquées par des retours importants, variant entre 100 et 200 millions de reales de vellón – soit, là encore, des valeurs avoisinant 40 % de celles, exceptionnellement élevées, rapportées dans le *Vigía* pour les années 1784, 1785 et 1786¹⁶ – et il faut donc attendre 1823 pour assister à un effondrement brutal de cette branche du commerce.

La conclusion qui se dégage de la confrontation de ces trois chiffres – exportations, retours en métaux, retours en denrées – est donc sans appel : le commerce colonial de Cadix connu entre 1815 et 1822, avec des échanges globaux que l'on peut chiffrer entre 300 et 400

¹⁶ Certaines années, le *Vigía* fournissaient les chiffres des retours des Indes effectués en métaux et en denrées. C'est le cas pour ces trois années (exemplaires consultés aux Archives Nationales de Paris, série AE BIII, registre 353).

millions reales de vellón, une dernière période que l'on qualifiera, au choix, de « belle » ou de « convenable » selon le point de comparaison retenu, avant de s'effondrer soudainement en 1823 et de se stabiliser à des niveaux très bas. Le mouvement portuaire confirme d'ailleurs ce résultat d'ensemble puisque, après s'être maintenu aux alentours de 100 entrées de navires par an entre 1812 et 1822 – soit un chiffre 30 à 40 % inférieur aux belles années de la décennie 1780 – c'est en 1823 que les retours s'effondrent réellement passant alors de 78 à 35 entrées de navires. Une ultime corroboration est enfin apportée par l'ouvrage récemment publié par Mario Trujillo Bolio sur le commerce des ports de Nouvelle-Espagne entre 1798 et 1825. Les séries concernant le mouvement portuaire entre Cadix et les ports de Veracruz et Campêche, constituées à partir de relevés effectués dans le *Vigía*, confirment en effet que les positions de Cadix dans le commerce extérieur mexicain ne furent réellement ébranlées qu'à partir de 1823 et que, tout au long des années 1815-1822, des dizaines de navires avaient continué de circuler entre le port andalou et ses partenaires mexicains¹⁷.

La prise en compte de cette dernière période de relative prospérité du commerce colonial de Cadix, que masquaient les chiffres connus jusque-là et que révèlent ceux fournis par la correspondance du consul français ou par le *Vigía*, nous amène donc à retenir pour dater le début de la crise du commerce colonial de Cadix, l'année 1823 – qui fit suite aux déclarations d'indépendance du Mexique et du Pérou (1821) et aux importants rapatriements de fonds qui eurent lieu, l'année suivante, en 1822 – plutôt que la date de 1797, qui inaugure un cycle belliqueux beaucoup plus comparable, dans son impact sur le commerce colonial de Cadix, à des séquences similaires qui eurent lieu au XVIII^e siècle qu'à la situation nouvelle du XIX^e siècle. Un tel constat conduit par ailleurs à relire l'ensemble du schéma interprétatif proposé par l'historien andalou pour expliquer la crise du commerce colonial de Cadix.

Les causes de la résistance et de l'effondrement final

En effet, l'interprétation proposée par García-Baquero mettait principalement en exergue, pour expliquer la crise de Cadix, la mentalité « commissionniste » et peu entreprenante de sa bourgeoisie mercantile : elle se serait contentée de tirer profit d'une

¹⁷ *El péndulo marítimo-mercantil*, pp. 68-72 et 87-88. Nous avons reproduit en annexe (cf. annexe 2), les chiffres du trafic maritime entre Cadix et la Nouvelle-Espagne proposés par l'auteur, parce qu'ils ont été extraits d'une source unique – le *Vigía* – et semblent fiables. Les données fournies par l'auteur pour les autres partenaires des ports de Nouvelle-Espagne sont en revanche plus discutables : elles présentent, outre des erreurs de calcul, de sérieux problèmes méthodologiques, dans la mesure où sont comparés des chiffres extraits de sources diverses et donc dotées de nomenclatures changeantes – certaines intégrant notamment le cabotage et d'autres pas. En l'état, il semble donc hasardeux d'apprécier la part que représentait, à cette époque, la navigation avec Cadix dans l'ensemble des échanges reliant l'Europe à la Nouvelle-Espagne.

prospérité artificiellement créée par le monopole dont bénéficiait la place et elle aurait été irrémédiablement affectée et déclassée par la disparition de cette situation privilégiée. La preuve du caractère coûteux et inutile de l'intermédiation gaditane dans le système atlantique hispanique serait fournie par le fait que, en 1797, dès qu'ils auraient eu l'opportunité d'entrer en relation directe avec leurs fournisseurs et clients européens, les négociants créoles se seraient dorénavant passés de leurs homologues andalous. Pour le dire clairement, nous ne partageons pas cette analyse qui, formulée dans le cadre problématique, propre aux années 1970, de l'échec de la révolution industrielle andalouse – pourquoi une région riche en capitaux a-t-elle ratée sa révolution industrielle si ce n'est en raison de la mentalité peu entreprenante de sa bourgeoisie ? –, nous semble faire fi de trop de données historiques dorénavant bien établies pour pouvoir être validée.

Remarquons d'abord que cette thèse repose sur la minimisation de toutes les reprises postérieures à 1797 qui ont pourtant marqué l'histoire du commerce colonial de Cadix après cette date. Ainsi, la « récupération » de la paix d'Amiens ne nous semble pas pouvoir être réduite à un simple phénomène de déstockage et d'emballage spéculatif consécutif au retour de la paix puisque les remises de métaux ne furent pas exceptionnelles qu'en 1802 et se maintinrent, au contraire, à des niveaux très élevés en 1803 et 1804. Mais surtout, il faut bien constater que les exportations européennes reprennent alors le chemin de Cadix, alors que de nouvelles voies avaient été ouvertes pendant les six années précédentes, et que les négociants créoles, censés être désormais conscients de l'inutilité du monopole espagnol, auraient pu contourner, on imagine sans trop de difficulté, les obstacles mis en œuvre par une administration coloniale réputée pour sa corruption et sa collusion avec le monde marchand. Ces remarques qui s'imposent déjà de façon éloquente pour la reprise de la Paix d'Amiens, prennent encore plus de sens pour les reprises suivantes – celle éphémère, en raison du contexte politique espagnol, de 1809-1810, et celle plus durable, quoique de moindre ampleur, de 1815-1822. On ne s'explique pas en effet pourquoi les marchands hambourgeois ou malouins continuèrent à envoyer dans les années 1820 à Cadix des toiles de lin destinées au marché américain alors que, après Trafalgar, il n'existe plus de flotte espagnole, que l'Etat espagnol est considérablement affaibli, que les mouvements indépendantistes enflamment un à un les différents territoires américains et que des contacts directs avec les négociants créoles ont été établis depuis dorénavant plus de vingt ans¹⁸. Pourquoi le relais de Cadix, s'il était

¹⁸ Vingt à quarante navires quittaient encore Hambourg au début des années 1820 avec à leur bord des toiles de Silésie (H. PIETSCHMAN, « La marginación de Andalucía », p. 265). Concernant les toiles bretonnes, sept navires français provenant de Morlaix, Saint-Malo et Nantes en apportent encore à Cadix en 1817. Pour les années

coûteux et inutile, serait-il encore sollicité dans un tel contexte ? Seules des études beaucoup plus approfondies que celles que nous avons eu l'occasion de mener à ce jour, et qu'il faudrait notamment réaliser des deux côtés de l'Atlantique, permettraient probablement de répondre à une telle question. Nous livrerons cependant ici notre conviction du moment : si le commerce colonial de Cadix a résisté aux épreuves d'une rare violence que lui a opposées l'histoire entre 1797 et 1823 – blocus quasi continu du port entre 1797 et 1808, siège de la ville entre 1810 et 1812, perte du monopole de fait à partir de ce moment, importantes pertes maritimes liées à la course *insurgente*, politique protectionniste de la Couronne après 1814, concurrence de Gibraltar –, c'est parce que les services que la place rendait dans le système atlantique n'étaient ni inutiles, ni démesurément coûteux et que, au tout début des années 1820, la voie de Cadix demeurait l'un des moyens les plus sûrs et les plus avantageux pour acheminer un ballot de toiles ou un assortiment de soieries au Mexique ou au Pérou. Deux arguments viennent appuyer cette conviction.

Pour comprendre la résistance du commerce colonial de Cadix, il faut certainement considérer en premier lieu que les négociants créoles étaient probablement plus loyaux et plus respectueux des normes que l'on ne l'a supposé. Chaque fois que le monopole fut officiellement rétabli, en effet, une part non négligeable des trafics jusque-là assurés par l'intermédiaire des pays neutres, revint dans le giron de la légalité et reprit le chemin de l'Espagne. Pour quelle raison ? On ne peut exclure que l'appareil répressif déployé contre la fraude et la contrebande dans les ports américains ait été suffisamment efficace pour dissuader les contrevenants et les amener à préférer la légalité ; ou, alors, que ces négociants aient été dotés de sentiments moraux, ou patriotiques, suffisamment forts pour répugner à la contrebande ou à la destruction d'un système commercial dont ils savaient l'importance pour leur Couronne et pour ce qui était encore leur patrie. Naturellement, de telles hypothèses fondées sur des postulats tels que l'efficacité de l'administration coloniale ou le patriotisme des négociants mériteraient un examen plus approfondi pour être validées. Il ne semble cependant pas non plus falloir les écarter d'office.

Il paraît en revanche plus facile de démontrer que si la voie de Cadix n'a pas été marginalisée plus tôt dans le système atlantique, c'est parce qu'elle offrait des avantages réels. Pour appréhender ces avantages, il faut se souvenir que, dans la *Carrera de Indias*, les relations commerciales reposent presque toujours sur des opérations de crédit – les ventes

suivantes, ils sont : [pas de données pour 1818], sept en 1819, quatre en 1820, trois en 1821 [pour deux trimestres renseignés seulement], un seul en 1822 [pour trois trimestres renseignés], aucun en 1823 [pour un seul trimestre renseigné], quatre en 1824 et aucun en 1825 (AMAE, CCC, Cadix, reg. 99 à 103).

étant payables à échéance – qui, elles-mêmes, supposent nécessairement l’existence de capacités financières importantes de la part des vendeurs, d’une part, et d’une infrastructure commerciale solide, garantissant le crédit des acheteurs, d’autre part (existence de relations de confiance fortes entre les acheteurs et les vendeurs, d’une intense circulation d’informations sur les agents, de la possibilité de recours en cas de malversation, etc.). Or, le négoce de Cadix réunissait bel et bien ces deux conditions, aussi bien dans ses relations avec l’Europe qu’avec l’Amérique. Tout au long du XVIII^e siècle, les négociants de Cadix avaient en effet accumulé d’importantes richesses qui leur garantissaient les ressources nécessaires pour procéder aux avances impliquées par le commerce colonial. Ils avaient également noué d’étroites relations avec des partenaires résidant, suivant que l’on considère les négociants étrangers ou espagnols de Cadix, en Europe et aux Indes. Ces partenariats reposaient sur des relations familiales, des structures d’entreprises communes – du type commandite ou filiale – ou tout simplement sur l’habitude de travailler ensemble. La solidité de ces relations explique notamment pourquoi la voie de Cadix ne fut pas court-circuitée par l’instauration du *comercio libre* en 1778 – les négociants de Barcelone, Malaga ou Santander ne disposant pas de tels réseaux – et pourquoi elle résista, lorsque l’exclusif espagnol sombra, à la concurrence des autres ports européens. Les négociants de Cadix avaient en outre acquis une connaissance des marchés coloniaux, que nuls autres qu’eux ne possédaient en Europe : ils connaissaient les goûts de la clientèle locale, savaient quels étaient, en Europe, les fournisseurs les plus à même de les satisfaire, connaissaient les cycles saisonniers de ce commerce, disposaient des réseaux d’information sur les cours les plus efficaces, savaient avec qui ils fallait ou ne fallait pas commercer dans ces pays lointains. En bref, ils disposaient d’un ensemble de savoirs qui en faisaient des experts du commerce colonial espagnol et des intermédiaires incontournables – en dehors de toute obligation légale – pour écouler des marchandises entre les deux rives de l’Atlantique. Nous avons pu établir, pour le cas des marchands français de Cadix, l’importance qu’occupait ce capital immatériel dans leur réussite¹⁹. D’ailleurs, le consul français à Cadix ne s’y trompe pas lorsqu’il décrit les déboires des premiers négociants résidant en France qui se sont risqués à des ventes directes en Amérique : leur inexpérience les conduisit à vendre à perte²⁰.

Tant que les experts du commerce colonial espagnol résidèrent à Cadix, la place put conserver un rôle significatif dans le système atlantique. Or, comme nous avons pu l’établir dans notre thèse et comme l’ont établi Catia Brillì et Klaus Weber dans leurs études portant

¹⁹ A. BARTOLOMEI, *La Bourse et la vie*.

²⁰ AMAE, CCC, Cadix, registre 99, courrier du 5 novembre 1816.

sur les colonies génoises et germaniques de Cadix²¹, les négociants étrangers ne quittèrent pas massivement la place en 1797 ; ils y demeurèrent au contraire le plus longtemps possible, attendant le retour de la paix et la reprise des affaires, et contribuèrent ainsi, par leur seule présence, à maintenir la ville dans les circuits du commerce international. Peut-on déterminer à quel moment ils quittèrent finalement l'Andalousie ou se retirèrent des affaires ? La chose est malaisée. Trafalgar porta probablement un premier coup aux espoirs d'un retour à la normale, mais seuls les plus lucides, semble-t-il, quittèrent alors la ville. C'est donc vraisemblablement au tout début des années 1820 que le renoncement gagna irrémédiablement du terrain au sein des colonies étrangères locales. Le consul français en est le témoin : pour la première fois en 1821, il remarque que « plusieurs de ces négociants [français] pensent à faire passer leur fortune en France et à s'y fixer, si d'ici quelque temps le gouvernement espagnol ne prend pas des mesures qui inspirent la confiance »²². Une telle remarque, jamais formulée auparavant, est ensuite réitérée à plusieurs reprises, notamment en 1822 – « tous les capitalistes se retirent soit en France, soit en Angleterre, soit dans l'intérieur de la péninsule »²³ – et en 1825 : « les négociants portent leurs capitaux les uns en Angleterre, les autres en France, d'autres se retirent dans l'intérieur de l'Espagne, le Port-Sainte-Marie, Jerez, Sanlucar et Séville sont les points les plus rapprochés où beaucoup de maisons de Cadix vont s'établir journellement »²⁴. Lui-même sollicite d'ailleurs, à cette époque, sa mutation à Veracruz ou à Lima²⁵. Qu'est-ce qui put justifier cet état de renoncement généralisé qui s'abattit alors sur le milieu négociant local ? Les causes en sont probablement diverses, deux se détachent cependant des observations du consul français : d'abord, la politique protectionniste de l'Espagne qui, en renchérissant toutes les marchandises transitant par Cadix, annihile peu à peu les avantages que les négociants locaux avaient sur leurs concurrents européens ; ensuite, la normalisation progressive des relations commerciales établies directement entre l'Europe et les nouvelles républiques américaines, qui franchit un nouveau seuil en 1821 avec les proclamations d'indépendance du Mexique et du Pérou. Les témoignages qualitatifs rejoignent donc les enseignements des statistiques : la période 1821-1823 fut bien décisive.

²¹ C. BRILLI, *La diaspora commerciale ligure*, K. WEBER, *Deutsche Kaufleute in Atlantikhandel*.

²² AMAE, CCC, Cadix, reg. 101, courrier du 28 juillet 1821.

²³ *Ibidem*, reg. 102, courrier du 22 juillet 1822.

²⁴ *Ibidem*, reg. 103, courrier du 19 juillet 1825.

²⁵ *Ibidem*, reg. 101, courrier du 11 décembre 1821.

Les différentes données disponibles concordent donc suffisamment pour que l'année 1823 soit retenue, de préférence à celle de 1797, pour marquer la fin du cycle commercial inauguré à Cadix en 1680 par l'obtention du monopole de la navigation avec les Indes : avant le commerce colonial de Cadix est certes diminué et affecté par la crise belliqueuse, mais la structure des échanges et la position de la place dans le système atlantique demeurent ; après, le commerce colonial, dans sa forme traditionnelle tout du moins, disparaît totalement – à l'image des retours de métaux qui cessent brutalement en 1823, après le retour d'un dernier navire chargé de piastres (la *Fama*). Une dernière question subsiste cependant : la crise du commerce colonial traditionnel de Cadix provoqua-t-elle une crise généralisée du commerce de la place ?

Le commerce maritime de Cadix dans la première moitié du XIX^e siècle : de la crise à la reprise

L'historiographie de Cadix a entretenu l'impression que le commerce maritime de la ville se limitait aux échanges effectués dans le cadre de la *Carrera de Indias* ou en dépendaient entièrement : cela tient pour l'essentiel aux choix scientifiques opérés par les historiens qui ont privilégié ces trafics, et les sources les évoquant, plutôt que d'autres. Il en résulte que l'on a parfois du mal à distinguer entre les deux réalités. Dans un article récent, fondé sur le dépouillement systématique d'une année entière des exemplaires du *Parte oficial de la Vigía de Cádiz* – l'année 1789 – nous avons eu l'occasion d'aborder plus en détail cette question²⁶. Il ressort de ces dépouillements, de façon un peu surprenante au premier abord, que les Indes étaient loin d'être le principal partenaire commercial de Cadix : si La Havane est bien le port qui a expédié le plus de navires à Cadix (56), celui qui arrive en seconde position est totalement étranger au système colonial puisqu'il s'agit du port marocain de Dar-el-Beyda qui a expédié 51 navires à Cadix cette année-là ; on ne trouve finalement que cinq ports américains parmi les vingt qui ont expédié plus de 15 navires à Cadix et les Indes n'ont émis au total que 16 % des navires entrés à Cadix en 1789 – soit autant que l'aire méditerranéenne et moitié moins que la façade atlantique européenne. Et encore, ces chiffres ne tiennent pas compte du petit cabotage qui « por ser de poca consideración » n'était pas relevé dans les informations publiées par le *Vigía*. Il ne s'agit là, évidemment, que d'une indication très partielle sur la réalité du commerce maritime de Cadix : d'abord, parce que la prise en compte

²⁶ A. BARTOLOMEI, « Cadix et la Méditerranée ».

de la valeur des cargaisons amènerait sans aucun doute à revoir très largement à la hausse la part du partenaire colonial, ensuite, parce que une part très importante des flux commerciaux reliant Cadix à des ports non-coloniaux étaient en fait suscités par le commerce colonial – qu’il s’agisse d’importer les marchandises devant être ensuite réexportées aux Indes ou de redistribuer en Europe, ou en Méditerranée, les précieuses cargaisons américaines. Il n’en reste pas moins que l’étude a aussi révélé l’existence de trafics totalement indépendants du commerce colonial : l’approvisionnement du marché local et régional en grains et en farine, l’importation massive de bois et de goudron de la Baltique pour fabriquer des tonneaux et des navires, l’importation de morues de l’Atlantique nord ou de denrées alimentaires du Portugal, etc. Une partie des produits textiles importées d’Europe devait également être consommée en Andalousie. Enfin, Cadix jouait aussi le rôle d’escale commerciale ou technique pour les navires circulant sur des routes totalement indépendante de la *Carrera de Indias* : les navires du nord de l’Europe, par exemple, y complétaient leurs cargaisons avant de retourner dans leurs provinces d’origine ou y déchargeaient une partie de leurs cales avant de gagner la Méditerranée, et de nombreux navires y faisaient escale pour réparer une avarie ou se ravitailler, avant ou après le passage du Déroit de Gibraltar. Pour pouvoir bien apprécier l’impact réel de la disparition du commerce colonial pour la ville, il faudrait donc savoir ce que devinrent ces activités annexes du port après 1823.

1823 : crise du commerce colonial ou crise du commerce de Cadix ?

La correspondance du consul de France permet d’apporter des éléments de réponse contrastés à cette question. D’abord, il apparaît que le mouvement portuaire à proprement parler semble avoir été peu affecté par la disparition du commerce colonial : on ne remarque en effet aucune tendance à la baisse au cours de la période 1816-1825 et, mieux, lorsqu’on compare cette période avec les précédentes, on ne distingue pas non plus de mouvement dépressif marqué²⁷. Avec un nombre d’entrées de navires qui se situe entre 800 et 1200 par an, les années 1816-1825 se situent dans le même ordre de grandeur que les années 1790 (1000-1200) et à des niveaux bien supérieurs aux résultats des années du blocus maritime (400-600). Ces chiffres ne reflètent évidemment que l’activité du port, et non pas de celle du commerce de la ville ; ils n’en livrent pas moins un utile contre-point aux discours qui décrivent une place morte ou totalement désertée.

²⁷ cf. annexes 3 et 4.

Les données relatives aux échanges commerciaux proprement dits, effectués depuis le port révèlent en revanche une toute autre réalité : la valeur des échanges de Cadix, importations et exportations confondues, s’effondra brutalement en 1823 (- 48 %) et ne connut aucune reprise par la suite.

Tableau 1 : Valeur du commerce maritime de Cadix (1820-1825)

Moyenne trimestrielle (en milliers de francs)²⁸	Importations faites à Cadix	Exportations faites depuis Cadix	Total
1820	25320	12092	37412
1821	20562	13163	33725
1822	25011	9586	34597
1823	10728	6263	17991
1824	11521	8163	19684
1825	8995	7866	16861

Source : AMAE, CCC, Cadix, reg. 100-103.

Globalement, ces chiffres attestent donc de l’étroite dépendance dans laquelle se trouvait le commerce de Cadix vis-à-vis de la *Carrera de Indias*. Ils permettent cependant aussi d’en préciser les limites. On remarque, en effet, que le poste des « importations » a bien plus souffert des émancipations américaines que celui des exportations – - 65 % pour le premier entre 1820 et 1825, - 35 % pour le second –, ce qui s’explique par l’importance que conservèrent jusqu’en 1822 les remises de métaux précieux mexicains. L’effondrement brutal des importations, qui survient entre 1822 et 1823, traduit donc avant toute chose le tarissement de ces dernières. De fait, si l’on considère, les trafics non-coloniaux du port de Cadix, la dépression apparaît beaucoup plus modérée²⁹ : les exportations du port, à destination de l’Espagne et de l’Europe principalement, se maintinrent au cours de ces six années et les importations fléchirent, mais de façon modérée (- 30 % entre 1820 et 1825). Ces dernières informations amènent donc à reconsidérer la portée de la rupture de 1823 pour Cadix : si elle marque bien la fin d’un cycle historique, au cours duquel la ville avait été le principal

²⁸ Afin de pallier aux lacunes d’une série qui n’est pas complète – il manque un trimestre en 1821 et 1822 et deux trimestres en 1823 – tout en facilitant une lecture comparative des données, nous avons choisi de fournir des moyennes trimestrielles.

²⁹ Cf. annexe 5.

débouché de l'argent américain en Europe, elle n'a pas pour autant signifié l'anéantissement de la place andalouse.

Il est malheureusement difficile d'appréhender qualitativement le commerce qui se fait alors à Cadix car le consul ne commente pas les tableaux qu'il fournit. Quelques constats peuvent cependant être tirés de l'observation des différentes régions du Monde avec lesquelles s'effectue ce commerce non-colonial. Certaines furent plus durement frappées par la crise de 1823 que d'autres : c'est le cas notamment de pays comme la France, qui avaient traditionnellement joué un rôle important dans l'approvisionnement de la *Carrera de Indias* et qui n'ont pas su s'adapter à la nouvelle donne du commerce de Cadix. De fait, la France voit diminuer drastiquement aussi bien ses exportations que ses importations : les premières passent de 4 696 000 francs en 1820 à 3 356 000 francs en 1825, alors que les secondes s'effondrent, au cours de la même période, de 5 270 000 francs à 2 444 000 francs³⁰. Les échanges réalisés depuis Cadix avec l'Angleterre ou avec le reste de l'Espagne résistent en revanche beaucoup mieux à la conjoncture déprimée de l'époque, et peuvent même connaître un certain essor : les exportations faites à destination du Royaume-Uni, par exemple, après trois années de stagnation entre 1820 et 1822, connaissent une croissance exceptionnelle, la moyenne des expéditions trimestrielles passant d'environ 300 000 francs à 700 000 francs en 1823 et 1824, puis à 1 250 000 francs en 1825. On sait par ailleurs, que certaines branches du commerce extérieur de Cadix ne furent pas du tout affectées par la disparition de la *Carrera de Indias* : c'est le cas par exemple du commerce de traite négrière qui connut alors son apogée. Il fut en effet armé pendant les années que l'on associe habituellement à la crise du commerce de Cadix (1814-1843), pas moins de 47 armements négriers – sur un total de 61 armements recensés au XIX^e siècle et de 72 armements pour l'ensemble des XVIII^e et XIX^e siècles³¹. Enfin, Cadix avait conservé sa fonction d'escale, commerciale ou technique, sur la route du grand cabotage européen³².

Au total, si la contraction du commerce maritime de Cadix est incontestable dans les années 1820, elle ne doit pas masquer la reconfiguration des échanges du port alors à l'œuvre ainsi que le dynamisme de certaines de ses branches, dynamisme appelé à se confirmer dans les années suivantes et qui explique la vigueur de la reprise qui caractérise les années 1830.

³⁰ Sur le commerce entre la France et Cadix, l'information consulaire est très riche tant au niveau qualitatif qu'au niveau quantitatif. Ne pouvant faire état de cette documentation ici, nous ne mentionnerons donc que nos observations les plus générales.

³¹ Relevés effectués à partir de la base de données en ligne slavetrade.org, consultée le 29/07/2010.

³² A. BARTOLOMEI, *La Bourse et la vie*, pp. 551-552.

Une reprise précoce et vigoureuse, mais sur de nouvelles bases

Nous ne disposons plus de sources fiables pour suivre la conjoncture commerciale de Cadix à partir de la seconde moitié des années 1820 car les « états du commerce » préparés chaque trimestre par le consul ne sont plus conservés dans les registres de correspondance : le consul y fait référence et les commente dans ses courriers mais les données numériques font défaut. En outre, l'évolution du mouvement portuaire, reconstitué par Feliciano Gámez Duarte dans sa thèse³³, est d'une interprétation difficile : le boom des années 1823-1826 qu'il reflète – augmentation d'environ 30 % des entrées de navires dans le port par rapport au début de la décennie – est en effet incontestablement lié à la présence de l'armée française dans la ville, qui suscita d'importants convois céréaliers pour son approvisionnement ; il n'a donc pas nécessairement de signification commerciale, même si le consul français confirme bien que les négociants locaux tiraient des profits de ces opérations³⁴. Quant aux chiffres calamiteux fournis par Moreau de Jonnes pour l'année 1828, ils sont peu exploitables, dans la mesure où ils ne prennent pas en compte le commerce de cabotage effectué entre Cadix et le reste de l'Espagne, alors même que la tendance du début de la décennie suggère qu'il s'agissait là d'un des secteurs les plus dynamiques du commerce de la place. Les tableaux que dresse le consul de France sont cependant de plus en plus alarmistes et il y a donc tout lieu de croire que la dépression fut alors très durement ressentie dans la ville³⁵.

En 1829, cependant, l'obtention de la franchise du port change la donne et entraîne immédiatement un essor très important de l'activité maritime et commerciale de la place³⁶. On sait cependant que l'élan ne dura pas : Cadix ne retrouva pas ses débouchés traditionnels, en raison notamment de la non reconnaissance des nouvelles républiques américaines, et ses entrepôts se trouvèrent très vite saturés. L'activité retomba donc dès 1830³⁷. Quant aux bons résultats des années 1831 – pour les importations – et 1832 – pour les exportations –, ils ne traduisent en fait que les importants mouvements spéculatifs suscités par l'annonce de

³³ *El desafío insurgente*, p. 538.

³⁴ « Le petit nombre de négociants qui reste ici émigrerait dans l'intérieur ou à l'étranger, si la division était rappelée en France », AMA, CCC, Cadix, reg. 103, courrier du 6 février 1827.

³⁵ 19 juillet 1825 : « Les établissements publics, auxquels étaient affectés une partie des revenus de la Douane sont dans la plus grande détresse et ne marchent que par des aumônes de quelques habitants » ; 20 octobre 1826 : « Les négociants qui se trouvent encore ici, s'occupent maintenant de leurs liquidations afin de réaliser les débris de leur fortune » ; 6 février 1827 : « Le commerce à Cadix est toujours dans l'état le plus déplorable » (AMAE, CCC, Cadix, reg. 103).

³⁶ J. TORREJON CHAVES, *El puerto franco*.

³⁷ Dès le 7 mai 1830, le consul remarque « une diminution très notable » de l'activité portuaire (AMAE, CCC, Cadix, reg. 104, courrier du 7 mai 1830).

l'abolition du port franc, qui conduisirent les négociants de la ville, d'abord, à remplir leurs magasins, puis, à réexporter ce qu'ils n'avaient pu vendre. Il faut donc attendre 1833, lorsque le cadre législatif du commerce se stabilise, pour pouvoir recommencer à apprécier l'évolution réelle du commerce local, à partir des données éparses relevées dans les commentaires de la correspondance consulaire. Or, les résultats que révèlent ces informations ne manquent pas de surprendre, puisque l'on assiste dans les années 1830 à un vigoureux décollage de l'activité commerciale de Cadix³⁸ : le négoce local semble alors avoir fait le deuil du commerce des Indes et avoir trouvé de nouveaux ressorts pour ses affaires. En effet, bien que la comparaison entre les époques soit rendue malaisée par la dépréciation de la monnaie espagnole dans la première moitié du siècle, on peut remarquer, à titre strictement indicatif, que les niveaux du commerce maritime de Cadix de 1820 – donc avant l'effondrement du commerce colonial –, qui s'établissait, selon les données extraites de la correspondance consulaire, à 149,6 millions de francs, ont été quasiment retrouvés en 1835 et 1836 (respectivement, 121,7 millions et 131,6 millions de francs d'après les projections annuelles faites à partir des données trimestrielles disponibles). Une seule différence est à noter entre les deux époques, mais elle est de taille : alors que le montant des importations s'est effondré (de 101 à 44 millions et 46 millions de francs en 1835 et 1836), celui des exportations a fortement augmenté (de 48 millions à 77,7 millions, puis 85,6 millions de francs).

De fait, ce n'est assurément pas du côté des importations que résident les facteurs de la reprise gaditane. Après les boom éphémères de 1829 et 1831, liés à l'obtention de la franchise, puis à l'annonce de sa suppression, le volume des importations se stabilise à un niveau assez faible (une dizaine de millions de francs par trimestre), qui correspond peu ou prou, si l'on en croit le consul, à la consommation provinciale³⁹. En fait, un tel constat est excessif : Cadix continue de recevoir à cette époque des denrées exotiques, qui sont redistribuées ensuite en Espagne ou en Europe, selon des schémas assez traditionnels – la cochenille et l'indigo, par exemple, représentent la moitié des exportations vers la France au troisième trimestre 1832 – ; mais, dans l'ensemble, le port andalou est largement surclassé dans ces fonctions par Barcelone, qui au début des années 1840 importe environs deux fois

³⁸ Cf. annexe 6.

³⁹ « Les marchandises importées se sont pour ainsi dire, bornées à la consommation de la ville et des environs » (AMAE, CCC, Cadix, reg. 104, courrier du 8 septembre 1833).

plus de denrées américaines que Cadix, et il est également dépassé par Santander et Malaga⁴⁰. Seul le commerce des Philippines affiche une certaine prospérité dans les années 1830. Les arrivées de navires de Manille ne dépassent jamais quelques unités par an, mais leurs cargaisons sont de grandes valeurs : au troisième trimestre de 1831, par exemple, cinq navires apportent des cargaisons valant plus de six millions de francs⁴¹. Globalement, la situation des importations du port de Cadix varia peu ensuite au cours des années 1830 et 1840, et il faut attendre le boom du sucre cubain dans les années 1850 pour que cette branche du commerce renoue avec la croissance⁴².

La situation des exportations réalisées depuis Cadix est en revanche radicalement différente. Passées les ondulations en dents de scie de la période de la franchise, la courbe des exportations adopte une structure ascendante très soutenue entre 1832 et 1836⁴³. Après 1836, notre série s'interrompt et les données fournies pour la période ultérieure par Sánchez Albornoz ne permettent pas une comparaison pertinente puisqu'elles excluent le cabotage effectué entre Cadix et le reste de l'Espagne. Elles attestent cependant que la croissance des exportations vers l'étranger, qui culminèrent en 1862 avec un montant total de 121,9 millions de francs (contre 69,7 millions de francs, en moyenne, dans les années 1830), s'est poursuivie avant que la crise du milieu des années 1860 ne marque un coup d'arrêt décisif – et définitif – à cet essor⁴⁴. Deux produits illustrent bien quels furent les moteurs de cette croissance exceptionnelle : le sel de San Fernando, dont les exportations vers l'Europe du Nord ou l'Amérique du Sud sont en plein essor et, surtout, le vin de Jerez qui est massivement expédié en Angleterre et qui représente à lui seul jusqu'à la moitié du total des exportations. Au côté de ces deux produits phares du commerce de Cadix, d'autres productions régionales viennent alimenter les exportations – la laine, l'huile, le mercure et le plomb – ainsi que les denrées coloniales qui continuent d'être en partie redistribuées.

⁴⁰ Barcelone importe plus de 55 millions reales de vellón de produits américains en 1843-1844, contre 42,7 millions pour Santander, 32,2 millions pour Malaga et 30,8 millions pour Cadix (E. Fernandez Pinedo, « La recuperación », p. 59).

⁴¹ La seconde moitié de la décennie est en revanche moins satisfaisante : en 1835, la suppression de l'exclusif dont jouissait la *Compañía de Filipinas* provoque d'abord un accroissement du trafic, mais, dès la fin de l'année, le consul remarque que les navires tendent ensuite à gagner directement Londres « où il paraît que les prix des marchandises de ce pays sont plus avantageuses qu'à Cadix » (AMAE, CCC, Cadix, reg. 104, courrier du 22 mars 1836).

⁴² Le montant annuel moyen des importations passe de 29,5 millions de francs – dont 9,5 millions pour les importations coloniales – au cours des années 1834-1838 à 31,2 millions en 1847-1851 et 52,2 millions en 1862 – dont la moitié en denrées coloniales : entre le milieu des années 1830 et 1862, les importations coloniales ont presque triplé, provoquant une hausse des importations globales de 70 % (C. SANCHEZ ALBORNOZ, « Cádiz, capital revolucionaria », p. 85).

⁴³ Cf. annexe 6.

⁴⁴ Le montant des exportations recule à 71,3 millions de francs en 1865 et se stabilise ensuite aux alentours de 85 millions de francs (*ibidem*).

Le déséquilibre grandissant entre des importations qui stagnent et des exportations qui augmentent rapidement, amène à un bouleversement radical des structures du négoce local. Entre autres symptômes, deux retiennent plus particulièrement l'attention du consul – et la nôtre : d'une part, la forte augmentation du nombre de navires entrant dans le port sur lest, pour y charger du sel ou du vin et, d'autre part, les importations massives de numéraire auxquelles fut contrainte la place pour équilibrer une balance commerciale devenue largement excédentaire. À partir des années 1830, en effet, les banquiers de France et d'Angleterre se mettent à expédier des millions en numéraire à Cadix pour y solder les achats des négociants européens ou y spéculer sur le cours du change, qui est structurellement défavorable aux porteurs de lettres sur l'étranger⁴⁵. Cet afflux d'argent dans la ville – qui, ironie de l'histoire, provient dorénavant d'Europe ! – permet au négoce local de disposer des fonds nécessaires pour financer de vastes entreprises capitalistes dans les domaines du commerce, du transport maritime et de la banque : c'est ainsi par centaines de millions de reales que se chiffrent les investissements réalisés, entre 1846 et 1861, dans les huit sociétés anonymes des secteurs maritimes et bancaires qu'a étudiées Alberto Ramos Santana dans son ouvrage consacré à la bourgeoisie gaditane du XIX^e siècle⁴⁶. Cette époque vit aussi s'amorcer un processus d'industrialisation dans la ville, qu'illustre notamment l'essor du secteur textile après la promulgation des nouveaux règlements douaniers de 1841⁴⁷.

Au total, comme l'a montré Alberto Ramos Santana, Cadix a bien renoué avec la prospérité dans les années 1840 et paraît alors avoir surmonté la crise provoquée par la disparition du commerce colonial, laquelle ne semble, en définitive, n'avoir véritablement affecté la place que dans la seconde moitié des années 1820. Le constat de cette mutation réussie du port de Cadix, qui passe en quelques années du statut d'emporium du commerce colonial espagnol à celui de débouché du riche hinterland andalou, peut-il pour autant nous autoriser à minimiser l'impact de la disparition de la *Carrera de Indias* et à relativiser la gravité de la crise qu'elle provoqua dans le négoce de Cadix ? C'est une question à laquelle il

⁴⁵ En 1835, par exemple, le consul fait état d'importations de numéraire, d'un montant de 5,5 millions de francs au premier trimestre et de 2,25 millions de francs au second trimestre, considérant dans ce cas que « les envois de France et d'Angleterre doivent être considérées comme des opérations de Banque » (AMAE, CCC, Cadix, reg. 104, courriers des 2 juin et 1^{er} octobre 1835).

⁴⁶ Le montant total des actions émises par ces huit sociétés se chiffre à 862 millions de reales. Il faudrait y ajouter d'autres sociétés anonymes – notamment des banques – pour lesquelles le détail des fonds sociaux n'est pas précisé, ainsi que les centaines de compagnies en nom personnel, de moindre envergure, que comptait la place (A. RAMOS SANTANA, *La burguesía mercantil gaditana*, pp. 49-111).

⁴⁷ Le nombre d'ouvriers employés dans les filatures de chanvre et de lin passe de 164 en 1842 à 688 en 1844 (AMAE, CCC, Cadix, reg. 107, « Observations sur le commerce et la navigation du port de Cadix pendant l'année 1844 », non daté).

n'est possible de répondre qu'en nous plaçant au plus près des acteurs du commerce de la ville, ceux qui vécurent effectivement la crise et en pâtirent.

Crise ou transition : le point de vue des acteurs

Aux témoignages décrivant la situation de Cadix en des termes particulièrement catastrophistes, on peut donc opposer des données statistiques macro-économiques qui amènent à relativiser ces discours et mettent en valeur, à côté de la crise traversée par certains secteurs, la bonne tenue, voire la croissance, d'autres. Celles-ci ne doivent cependant pas nous amener à discréditer totalement ceux-là, car c'est à l'échelle des agents – compagnies ou individus – que doit s'apprécier la portée d'une crise, les acteurs du renouveau n'étant pas nécessairement les mêmes que ceux qui vivaient des secteurs sur le déclin.

L'apparente résistance du tissu négociant de la ville

Si l'on en croit les descriptions livrées par les contemporains, la ville de Cadix aurait été littéralement désertée par ses « capitalistes » et se serait trouvée, dans les années 1820, dans un état de décrépitude avancée. L'écrivain Federico Rubio, qui vécut à Cadix dans les années 1840, décrit en ces termes le quartier, autrefois prospère, de San Carlos : « estaba inhabitado ; cerradas sus sólidas, grandes y elegantes casas ; rotos sus cristales ; desiertas y con hierbas las calles. Todo respiraba allí soledad, tristeza, decadencia, ruina »⁴⁸. On pourrait n'y voir qu'un topos littéraire, si ce témoignage ne rejoignait celui du consul français qui souligne, en 1822, que « tous les capitalistes se retirent »⁴⁹, ou celui, exprimé par le *Consulado*, dans un mémoire adressé au Roi en 1824, qui constate que « les reliquats de sa richesse se retirent de Cadix, parce que nombre des capitalistes qui avaient pu sauver quelque chose de leurs fortunes se sont installés à Gibraltar ou dans d'autres places étrangères »⁵⁰. Antonio García-Baquero González rapporte pour sa part un témoignage qui évoque « la monstruosa y repetida emigración hacia los pueblos del interior y hacia extranjero de muchas familias » et illustre ce propos en citant des chiffres qui ont été largement repris après lui : sur les 623 maisons de commerce en activité à Cadix au début du siècle, 227 auraient fait faillite

⁴⁸ Cité par A. RAMOS SANTANA, *La burguesía mercantil gaditana*, p. 41.

⁴⁹ Cf. ci-dessus, p. 11.

⁵⁰ Cité par G. BUTRON PRIDA, *La intervención francesa*, p. 57.

entre 1811 et 1824, le nombre d'armateurs serait passé, pour sa part, de 300 à 20 et les sept huitièmes des compagnies étrangères auraient disparu⁵¹.

Ces chiffres sont cependant vraisemblablement exagérés : la colonie marchande française est par exemple passée de 179 à 60 membres entre les recensements de 1808 et 1819, alors que, du fait des guerres napoléoniennes, elle a certainement été beaucoup plus affectée que les autres colonies de la place par les événements de l'époque⁵². De même, le nombre de faillites doit être relativisé : les archives du *Consulado* gardent la trace de pas moins de 196 liquidations d'établissements commerciaux pour la période 1786-1796, qui fut pourtant la plus prospère de l'histoire de la ville⁵³. Il est clair qu'un nombre de faillites, s'il n'est pas pondéré par des informations sur le nombre d'entreprises créées pendant la même période, ne fournit qu'une information très partielle sur la situation d'une place marchande. Or, de fait, les relevés effectués dans les sources fiscales de l'époque ou dans les guides mercantiles attestent, dans leur ensemble, de la résistance du tissu commercial local. Ainsi, Gonzalo Butron Prida dénombre 1567 établissements en 1824 et 1700 en 1829 et il remarque que ces chiffres se situent dans un même ordre de grandeur que ceux du début du siècle⁵⁴. Julio Pérez Serrano arrive à des conclusions similaires puisqu'il dénombre, en 1801, 1229 *comerciantes*, 53 *corredores*, 36 *mercantes* et 370 *tenderos* – soit une population marchande de 1788 individus – et, en 1830, 1631 *comerciantes*, 4 *comisionistas*, 136 *corredores*, 35 *mercaderes*, 17 *negociantes* et 765 *tenderos* – soit 2588 individus⁵⁵. Il ne faut cependant pas accorder à ces chiffres plus qu'ils ne disent : la tendance à la hausse qu'ils semblent dessiner peut être tout à fait illusoire. Il est en effet difficile de comparer des chiffres, issus de sources dotées chacune de leur propre nomenclature professionnelle. En outre, ils ne nous fournissent qu'un renseignement très limité sur les compagnies qu'ils recensent et il faudrait disposer d'informations complémentaires sur l'envergure de leurs affaires et le niveau de leurs profits pour pouvoir en tirer un enseignement convaincant sur la situation économique effective de la place. Autant d'informations que seules des sources fiscales plus précises ou des études monographiques fondées sur la comptabilité des entreprises et la transmission des patrimoines au sein des familles seraient en mesure de nous procurer. En l'absence de telles données, nous devons donc nous contenter de quelques constats d'ensemble tirés du cas de la colonie française de la ville qui nous est plus particulièrement connu.

⁵¹ *Comercio colonial y guerras revolucionarias*, p. 242.

⁵² A. BARTOLOMEI, *La Bourse et la vie*, p. 562.

⁵³ Archivo General de Indias, Consulados, liasses 503 et 522.

⁵⁴ *La intervención francesa*, p. 69.

⁵⁵ *Cádiz, la ciudad desnuda*, p. 177.

Le dépérissement et le déclasserment : les faces cachées de la crise

L'exemple de la colonie française confirme tout d'abord l'impression d'ensemble d'une résistance du tissu mercantile, en dépit l'effondrement du nombre de ses membres. Lorsqu'on observe son évolution sur le temps long, on constate en effet que les chutes brutales du nombre de ses membres se situent au moment des crises politiques (1793, 1808), bien plus que lors des retournements de la conjoncture commerciale⁵⁶. Ainsi, la colonie reconstituée après la signature de la paix de 1796 ne réunit certes que les trois cinquièmes des individus en activité avant la Guerre de la Convention, mais elle demeure ensuite à ce niveau au cours des douze années suivantes, en dépit des difficultés que provoque le blocus maritime britannique du port. De même, la petite colonie qui s'est reconstituée en 1815, qui réunit une grosse soixantaine d'individus dans une trentaine d'établissements, se maintient peu ou prou à cet étiage pendant les trois décennies suivantes, sans que ni la crise du commerce colonial de 1823, ni la dépression qui lui fit suite, n'aient eu d'impact majeur sur son évolution numérique. Le cas de la colonie française confirme donc bien l'impression d'ensemble qui est celle d'une certaine indifférence du tissu mercantile de la ville aux crises du commerce colonial de 1797 et de 1823. Dans les détails cependant, il invite à nuancer cette première idée : la crise a en effet durement frappé les générations de négociants qui l'ont subie de plein fouet et elle a provoqué leur déclasserment durable aussi bien dans la hiérarchie mercantile de la place que, plus généralement, dans la société de l'époque.

Une première image de cette cruelle réalité endurée par les familles de négociants français de Cadix du XVIII^e siècle, nous est fournie par les données prosopographiques disponibles sur le milieu marchand gaditan du siècle suivant. Il est en effet remarquable de constater qu'aucune de ces familles ne parvint à franchir par le haut les difficiles années 1820 et à tirer profit du renouveau qui ranima, dès la décennie suivante, le port andalou. Les listes des directeurs et des actionnaires des grandes sociétés capitalistes étudiées par Alberto Ramos Santana en apportent la preuve : si l'on trouve bien diverses familles françaises dans la plupart de ces entreprises, à la tête ou dans un rôle secondaire, – comme les Conte, les Badel, les Sicre, les Pemartin ou les Lacave – aucune d'entre elles n'appartenait à l'élite de la « Nation française » au XVIII^e siècle⁵⁷. Un même constat peut d'ailleurs être tiré de l'observation des

⁵⁶ A. BARTOLOMEI, *La Bourse et la vie*, pp. 315-319 et pp. 561-569.

⁵⁷ *La burguesía mercantil gaditana*, pp. 47-111.

propriétaires terriens ayant fait fortune dans le vignoble de Jerez puisque les deux plus grands d'entre eux – Pierre Domecq et Pierre Beigbeder – sont également des hommes nouveaux.

À une échelle inférieure, le matériel prosopographique disponible sur la colonie française de la première moitié du XIX^e siècle prouve que le renouvellement, impulsé par la reprise des années 1830, n'a pas concerné que l'élite mais qu'il est un phénomène généralisé. Sur la soixantaine de marchands français dénombrés dans le recensement consulaire de 1837 ou dans le *padrón de extranjeros* de 1839, on ne compte plus que quatre représentants de la génération de négociants arrivés à Cadix avant 1815, et seulement neuf de leurs descendants directs : au total, moins du quart de la colonie d'alors plonge ses racines dans l'époque précédente⁵⁸. Les pétitions signées sous l'égide du consul de France, au début des années 1830, pour protester contre la suppression de la franchise du port nous livrent un premier élément de réponse permettant de comprendre cette situation. Les listes des signataires révèlent en effet que la physionomie même de la colonie, qui se compose dorénavant à hauteur du tiers de voyageurs de commerce et de fondés de pouvoir de compagnies installées en France⁵⁹, a profondément changé : le commerce entre la France et Cadix n'est plus suffisant pour supporter l'entretien de filiales pérennes en Andalousie, de simples commis voyageurs y suffisent désormais. Plus fondamentalement cependant, le déclasserment des familles du XVIII^e siècle, qui ne se limite pas à la seule sphère commerciale, s'explique par la ruine dans laquelle la crise commerciale des années 1820 les a entraînée. C'est en tout cas ce que suggèrent les inventaires après décès.

L'inventaire dressé à la mort de Jean-Pierre Lapadu, en 1829, offre en effet une première vision saisissante de ce que put signifier la crise du commerce colonial pour des hommes qui, comme lui, s'étaient installés dans les années 1770 et avait fait fortune dans le commerce de la place : en effet, alors que les bureaux regorgent de papiers – essentiellement des *vales reales* dépréciés et de mauvaises créances, le tout d'une valeur *nominale* de 400 000 reales de vellón –, les magasins sont quasiment vides. Ils contiennent « une table ordinaire évaluée à quarante réaux de vellón, une baignoire abîmée par le temps sans valeur, sept caissons contenant divers vieux papiers comme reçus, factures, comptes courants et notes de prix courants et deux vieilles malles sans serrure vides » ainsi que « jetés pêle et mêle [sic] comme plusieurs portes d'armoire, des morceaux de bois de lit et chaises rompues, lesquels

⁵⁸ A. BARTOLOMEI, *La Bourse et la vie*, pp. 565 et suivantes.

⁵⁹ Neuf sur les 28 signataires de la pétition du 11 juillet 1831 sont des voyageurs de commerce (AMAE, CCC, Cadix, reg. 104).

nous ont paru de nulle valeur, un ballot de mouchoirs de Cholet contenant vingt-deux pièces, ensemble sept cent soixante-huit mouchoirs. Plus cinquante-six pièces toiles à robes dites caladares »⁶⁰. La situation n'est guère plus brillante pour Jean-Mathieu Lacoste, un négociant également arrivé à Cadix au milieu des années 1770, et qui n'a plus que les apparences de la richesse au moment de son décès : l'essentiel de son patrimoine, qui atteint la valeur nominale de 2 646 085 reales de vellón, est en fait composé de créances considérées comme « perdues » ou « mauvaises » (1 762 350 reales de vellón)⁶¹. En fait, chaque héritier ne reçoit qu'un millier de pesos en valeurs effectives alors que, pour comparaison, Jean-Mathieu Lacoste possédait un capital de 20 000 pesos lors de son mariage en 1800. La situation de Ciprien Tanto est encore pire puisque, après avoir dû quitter le négoce pour devenir courtier en 1804, il mourut dans le plus grand dénuement⁶².

Le déclassement ne frappa d'ailleurs pas que les négociants ruinés par la crise, il poursuivit encore leurs héritiers qui, souvent, ne parvinrent pas à s'insérer dans les nouveaux circuits du négoce local. Les trajectoires suivies par les descendants de deux des plus illustres familles de l'ancienne colonie française – les Delaville et les Magon – sont significatives du sort enduré par les héritiers de telles situations dégradées. Prudent Delaville, qui possédait, lors de sa naturalisation espagnole, en 1792, « un caudal tan quantioso que se reputa por el más opulento del país », avait vu son crédit décroître dès le début du XIX^e siècle⁶³. Ce recul s'accroît encore à la génération suivante, puisque son fils aîné, dans le testament qu'il fait dresser à Cadix le 12 avril 1829, deux semaines avant de mourir, déclare que son patrimoine se limite aux intérêts qu'il possède dans la succession de sa mère. Quant à sa sœur, son sort ne fut guère différent, en dépit de son mariage avec un aristocrate espagnol : en 1849, son fils aîné, Felix Beyens y Delaville mentionne dans son testament n'avoir apporté aucun fonds lors de son mariage et n'avoir reçu aucune dot à cette occasion. Les descendants de Bernard Magon, qui termina sa carrière comme courtier, connurent aussi de telles trajectoires. Ils ne reçurent aucun capital et ne purent compter que sur eux-mêmes pour s'installer. Ainsi, les deux fils, Josef María et Bernardo María, commencèrent tous les deux leur carrière au bas de l'échelle sociale : le premier, à 31 ans, vivait à Madrid où il était « employé à la comptabilité

⁶⁰ Centre des Archives diplomatiques de Nantes, Cadix, série C, carton 76, « Inventaire après décès des papiers, effets et mobilier trouvés en la maison qu'habitait le sieur Pierre Lapadu », 16 octobre 1829.

⁶¹ Archivo histórico provincial de Cádiz [désormais AHPC], Cadix, reg. 3202, ff^{os} 599-651, partition, 29 août 1828.

⁶² Il ne possède aucun actif en dehors des vêtements de son usage, de quatre couverts d'argent et d'une montre en or (AHPC, Cadix, reg. 5401, f^o 1014, testament fait en vertu de pouvoir, 19 septembre 1817).

⁶³ Pour cet exemple et le suivant, cf. A. BARTOLOMEI, *La Bourse et la vie*, pp. 597 et suivantes.

des affaires de Monsieur le duc de Hijos » et le second, qui avait dix ans de moins, demeura au Puerto de Santa María, où il exerça les fonctions de « commis-négociant ».

Conclusion

Bien que l'étude présentée ici soit insuffisante pour dégager des conclusions fermes généralisables à l'ensemble de la colonie française et, *a fortiori*, de la place de Cadix, ces différents exemples suggèrent cependant que la crise du commerce colonial, dont la ville se releva finalement assez vite, entraîna dans sa chute une génération entière de négociants, qui s'étaient formés et avaient prospéré au temps du monopole et ne parvinrent pas s'adapter à la nouvelle situation créée par sa disparition – soit, parce que ruinés, ils n'eurent plus les moyens de redéployer leurs activités vers les nouveaux secteurs porteurs, soit parce qu'ils s'avérèrent incapables de se reconvertir. Seules des enquêtes prosopographiques de plus grande envergure, réalisées notamment sur les négociants espagnols de la ville, permettront cependant de confirmer un tel constat.

En l'état actuel de nos connaissances, nous nous contenterons donc de tirer les deux conclusions suivantes. Il est d'abord incontestable que le déclin de la *Carrera de Indias* dans le premier quart du XIX^e siècle a bien provoqué un effondrement brutal du commerce colonial de Cadix – voire son anéantissement total en ce qui concerne certaines de ses branches, comme les remises de métaux précieux –, lequel a eu des répercussions sur l'ensemble des activités de la ville. S'il y a bien eu crise, cependant, celle-ci a été plus tardive que l'on ne l'a longtemps cru et surtout elle a été très vite suivie d'une vigoureuse reprise du commerce maritime du port, fondée sur une nouvelle vocation : l'exportation des productions terriennes andalouses. Dans ce contexte, Cadix ne retrouva certainement pas la position éminente qu'elle occupait dans le système atlantique du XVIII^e siècle, mais rien ne prouve non plus que la place tira moins de profits de ses nouvelles fonctions portuaires qu'elle n'en avait tiré, au siècle précédent, en jouant le rôle d'intermédiaire entre les manufacturiers européens et les marchands créoles. Faut-il alors minimiser l'ampleur de la crise et ne la considérer que sous l'angle de la mutation qui, comme le suggère le concept de « destruction créatrice » de Joseph Shumpeter, détruit autant de richesses qu'elle n'en produit ? Cela peut être pertinent lorsqu'on se situe à l'échelle macro-économique de la place, mais ça ne l'est plus si l'on observe les choses à l'échelle micro, celle des individus et des familles, puisque à ce niveau, les impacts destructeurs de la crise apparaissent dans toute leur dimension : les agents « détruits » par la

crise ne sont en effet pas forcément les mêmes que ceux qui profitent de sa dynamique créatrice et leur déclassement peut donc être irrémédiable.

Pour répondre à la question plus généralement posée, nous soulignerons donc que si la perte des colonies américaines n'a peut-être pas entraîné ni le retard, ni la décadence de l'Espagne, elle a assurément contribué à la déchéance de toute une génération de négociants qui avaient débuté leur carrière et fait leurs armes dans le cadre de la *Carrera de Indias* et ne surent pas s'adapter à sa disparition.

Bibliographie

Arnaud BARTOLOMEI, « La publication de l'information commerciale à Marseille et à Cadix (1780-1820) : la fin des réseaux marchands ? », *Rives nord-méditerranéennes*, numéro 27, juin 2007, pp. 85-108.

Arnaud BARTOLOMEI, *La Bourse et la vie. Destin collectif et trajectoires individuelles des marchands français de Cadix, de l'instauration du comercio libre à la disparition de l'empire espagnol (1778-1824)*, thèse de doctorat, Université de Provence, 2007.

Arnaud BARTOLOMEI, « Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIIIe siècle », à paraître dans *Revue d'Histoire Maritime*, mars 2011.

Catia BRILLI, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico. Da Cadice a Buenos Aires (1750-1830)*, thèse de doctorat, Università de Pisa, 2008.

Manuel BUSTOS RODRIGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz, Sílex, 2005.

Gonzalo BUTRON PRIDA, *La intervención francesa y la crisis del absolutismo en Cádiz, 1813-1828*, Huelva, Universidad de Huelva, 1998.

Javier CUENCA-ESTEBAN, « Statistics of Spain's colonial Trade, 1747-1820 : New estimates and comparisons with Great Britain », *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2008, n° 3, pp. 323-354

Peter C. EMMER, Olivier PETRE-GRENOUILLEAU et Jessica V. ROITMAN (dir.), *A Deus ex Machina Revisited. Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*, Leiden-Boston, Brill, 2006.

Bouda ETEMAD, *De l'utilité des empires. Colonisation et prospérité de l'Europe*, Paris, Armand Colin, 2005.

Emiliano FERNANDEZ de PINEDO, « La recuperación del comercio español con America a mediados del siglo XIX », dans *Antiguo Régimen y Liberalismo. Homenaje a Miguel Artola*, Madrid, Alianza Editorial, 1994, p. 51-66.

John FISHER, *El comercio entre España y Hispanoamerica (1797-1820)*, Madrid, Banco de España, 1992.

Josep FONTANA, *La quiebra de la monarquía absoluta, 1814-1820*, Barcelona, Ariel, 1971.

Feliciano GAMEZ DUARTE, *El desafío insurgente. Un analisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular (1812-1828)*, thèse de doctorat, Universidad de Cádiz, 2004.

Antonio GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, Escuela de Estudios hispano-americanos, 1972.

Antonio GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, « Los resultados del libre comercio y "el punto de vista" : una revisión desde la estadística », *Manuscripts*, 15, 1997, pp. 303-322.

Antonio GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, *El libre comercio a examen gaditano. Crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1998.

Michel MORINEAU, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI^e-XVIII^e)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.

Patrick O'BRIEN, « European Economic Development : The Contribution of the Periphery », *Economic History Review*, vol. 35, 1982, pp. 1-18

Julio PEREZ SERRANO, *Cádiz, la ciudad desnuda, Cambio económico y modelo demográfico en la formación de la Andalucía contemporánea*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1992,

Horst PIETSCHMAN, « La marginación de Andalucía en el comercio transatlántico de las ciudades hanseáticas en el primer tercio del siglo XIX. Un aporte historiográfico », dans Bibiano TORRES RAMIREZ et José HERNANDEZ PALOMO, *Andalucía y América en el siglo XIX. Actas de las V Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1986, pp. 247-266.

Leandro PRADOS DE ESCOSURA, *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Madrid, Alianza, 1988.

A. RAMOS SANTANA, *La burguesía gaditana en la época isabelina*, Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento de Cádiz, Cadix, 1987.

David R. RINGROSE, *Spain, Europe and the "Spanish miracle" 1700-1900*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.

Claudio SANCHEZ ALBORNOZ, « Cádiz, capital revolucionaria en la encrucijada económica », dans Clara Eugenia LIDA (dir.), *La revolución de 1868 : historia, pensamiento, literatura*, New York, Las Américas Publishing Company, 1970, 80-106.

Pedro TEDDE DE LORCA, « Revolución liberal y crecimiento económico en la España del siglo XIX », dans *Antiguo Régimen y Liberalismo. Homenaje a Miguel Artola*, vol. 1, *Visiones generales*, Madrid, Alianza Editorial, 1994, pp. 31-49.

Juan TORREJON CHAVES, *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*, Cádiz, Univerisdad de Cadiz, 2002.

Mario TRUJILLO BOLIO, *El péndulo marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano (1798-1825). Comercio libre, circuitos de intercambio, exportación e importación*, México, CIESAS-Universidad de Cádiz, 2009.

Patrick VERLEY, *L'échelle du monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997.

Klaus WEBER, *Deutsche Kaufleute in Atlantikhandel 1680-1830 : Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, München, C.H. Beck, 2004.

Annexes

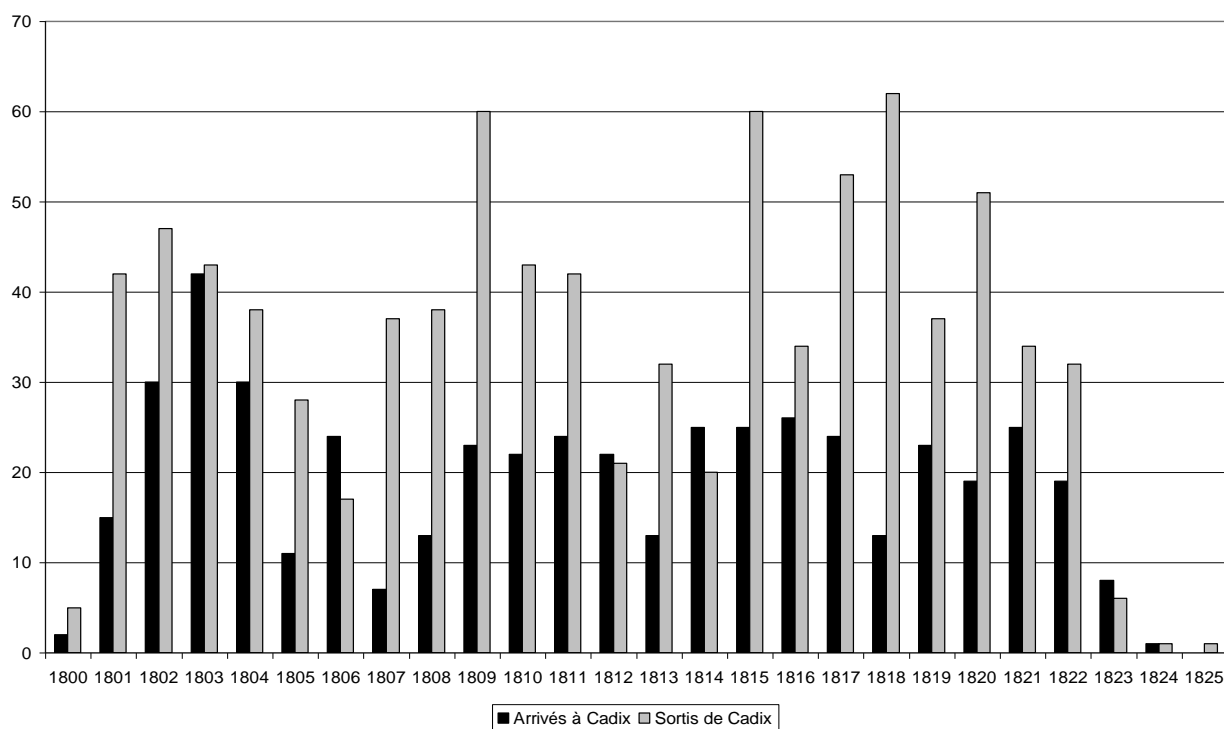
Annexe 1 : Le commerce colonial de Cadix d'après les données trimestrielles et/ou annuelles relevées dans la correspondance du consul de France à Cadix (en milliers de francs)*

Valeurs trimestrielles/annuelles	Exportations coloniales	Importations coloniales en denrées	Importations coloniales en métaux
1817	-	92160 (en fait 50 M)	40000
1818	-	17500	12500
1819	-	-	-
1820-1	4400	7280	7809
1820-2	7350	7850	3965
1820-3	11190	7460	2780
1820-4	4080	13480	15640
1820	27020	36070	30194
1821-1	6480	5470	211
1821-2	10190	8696	12977
1821-3	2180	8000	3785
1821-4	-	-	-
1821	(18850)	(22166)	(16973)
1822-1	-	-	-
1822-2	4156	2954	0
1822-3	3690	12186	31901
1822-4	5467	3450	1359
1822	(13313)	(18590)	(33260)
1823-1	1800	3420	794
1823-2	-	-	-
1823-3	-	-	-
1823-4	1498	2378	0
1823	(3298)	(5798)	(794)
1824-1	3558	3414	0
1824-2	3740	4465	0
1824-3	1683	410	0
1824-4	2938	1458	0
1824	11919	9747	0
1825-1	2156	1886	0
1825-2	2400	2390	0
1825-3	2620	5350	0
1825-4	3000	3870	0
1825	10176	13496	0

Sources : AMAE, CCC, Cadix, reg. 99-103.

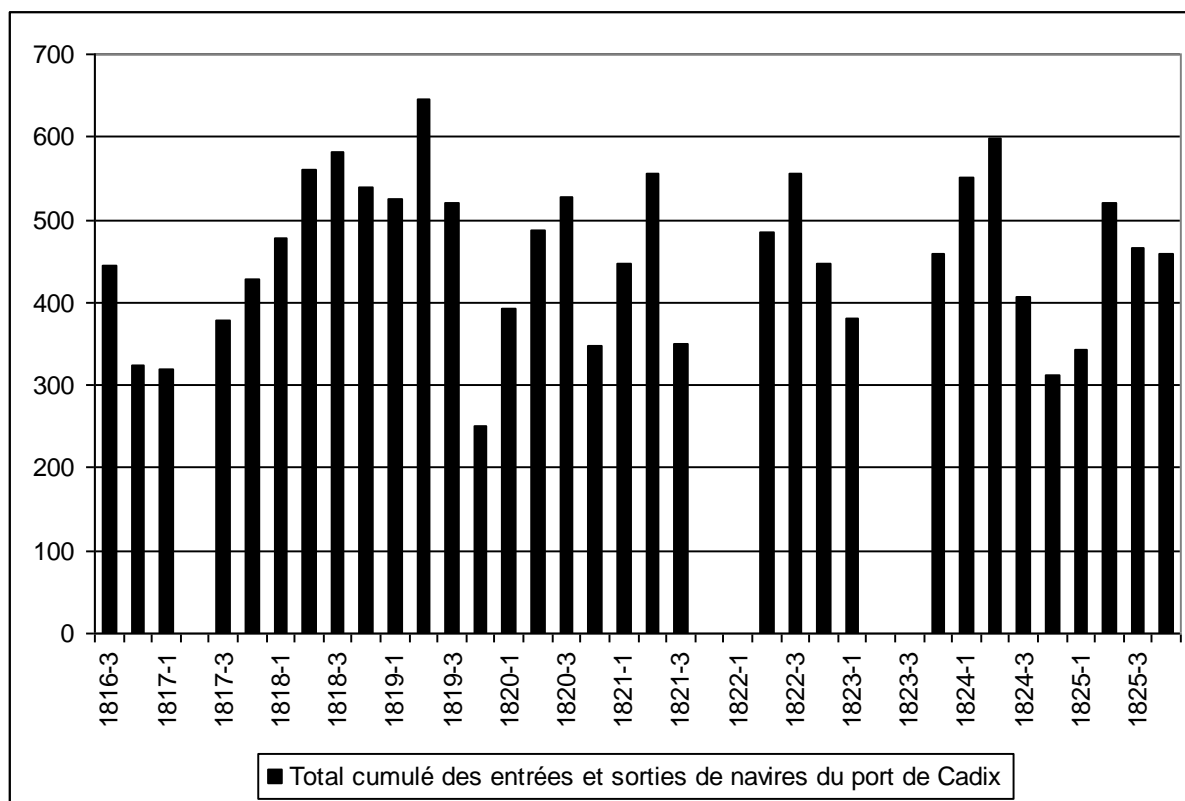
* Notes : Lorsque les totaux annuels sont incomplets, ils apparaissent entre parenthèses. Les données ont été reproduites ici telles qu'elles apparaissent dans la source. Elles ont en revanche été converties en reales de vellón lorsqu'elles sont commentées dans le texte de l'article afin de faciliter les comparaisons avec les autres données disponibles. Echelle de conversion retenue : 1 franc = 4 reales de vellón.

Annexe 2 : Le mouvement de la navigation entre Cadix et les ports de Nouvelle-Espagne (1800-1825)



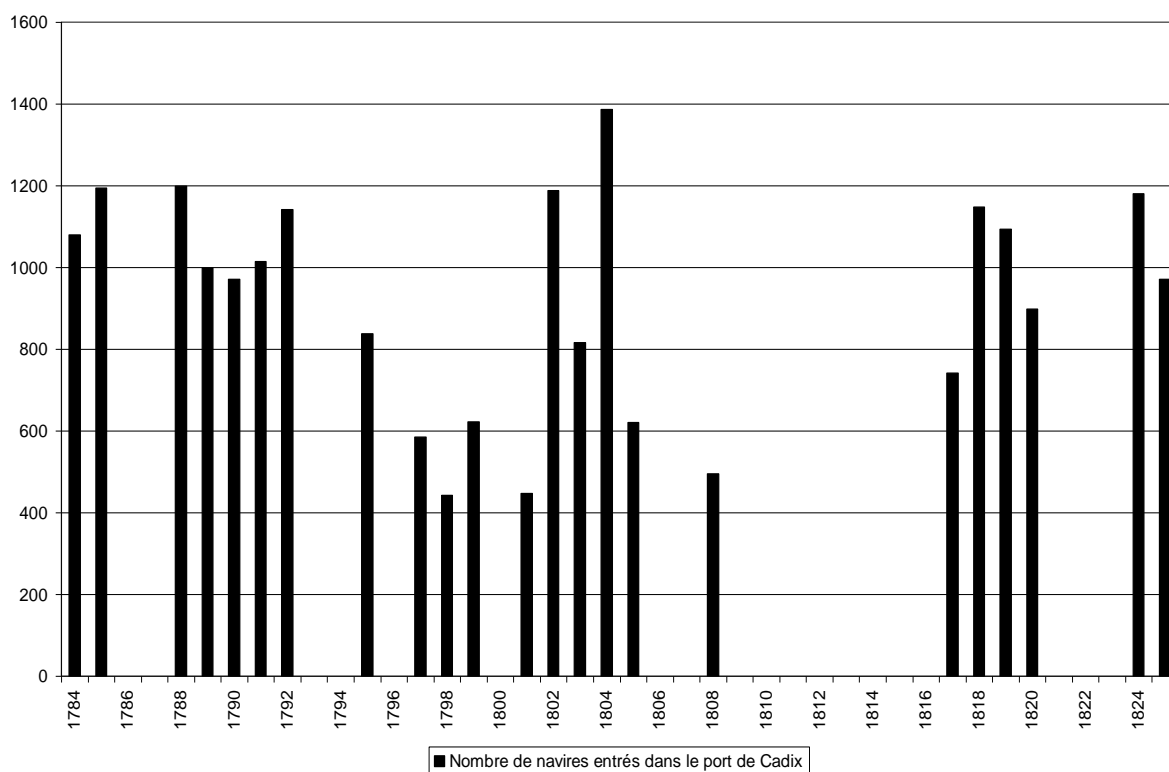
Source : M. TRUJILLO BOLIO, *El péndulo marítimo-mercantil*, p. 68-72 et 87-88

Annexe 3 : Le mouvement trimestriel du port de Cadix (1816-1825)



Source : AMAE, CCC, Cadix, reg. 99-103.

Annexe 4 : Les entrées de navires dans le port de Cadix (1784-1825)



Sources : 1784-1808 : *Parte oficial de la Vigía de Cádiz*, 1816-1825 : AMAE, CCC, Cadix, reg. 99-103.

Annexe 5 : Le commerce maritime non-colonial de Cadix (1820-1825)

Moyenne trimestrielle (en milliers de francs)	Importations faites à Cadix	Exportations faites depuis Cadix	Total
1820	8754	5337	14091
1821	10435	6880	17315
1822	7728	5149	12877
1823	7432	4614	12046
1824	9085	5183	14268
1825	5621	5322	10943

Source : AMAE, CCC, Cadix, reg. 100-103.

Annexe 6 : Le commerce maritime du port de Cadix : valeurs trimestrielles et projections annuelles (1833-1836)*

En milliers de francs	Exportations	Importations
1833-1	12000	15400
1833-2	15800	9200
1833-3	15000	11700
1833-4	-	-
1833	57000	48400
1834-1	-	11500
1834-2	-	11000
1834-3	20000	12000
1834-4	18400	11600
1834	76800	45800
1835-1	-	9000
1835-2	21000	12900
1835-3	18300	10100
1835-4	19000	11900
1835	77700	44000
1836-1	-	-
1836-2	22000	11400
1836-3	20800	11600
1836-4	-	-
1836	85600	46000

Source : AMAE, CCC, Cadix, reg. 104.

*Note : Les valeurs trimestrielles sont celles relevées dans la correspondance ; les valeurs annuelles, en gras, sont des projections calculées à partir des moyennes des valeurs trimestrielles connues.