

numéro

13

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*La Méditerranée  
dans les circulations atlantiques  
au XVIII<sup>e</sup> siècle*

Corrales – 979-10-231-1786-8



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue d'histoire maritime

13

La Méditerranée  
dans les circulations atlantiques  
au XVIII<sup>e</sup> siècle

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011  
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-755-0  
PDF complet – 979-10-231-1778-3

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1779-0  
Bartolomei & Marzagalli – 979-10-231-1780-6  
Andersen & Pourchasse – 979-10-231-1781-3  
Müller – 979-10-231-1782-0  
Marzagalli – 979-10-231-1783-7  
Pfister-Langanay – 979-10-231-1784-4  
Le Gouic – 979-10-231-1785-1  
**Corrales – 979-10-231-1786-8**  
Bartolomei – 979-10-231-1787-5  
Buti – 979-10-231-1788-2  
Brilli – 979-10-231-1789-9  
Barazzutti – 979-10-231-1790-5  
Masters – 979-10-231-1791-2

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)  
version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	5
--------------------------	---

### Introduction

Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli.....	7
---------------------------------------------	---

### La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles)

Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse.....	21
---------------------------------------------	----

### Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815

Leos Müller.....	45
------------------	----

### Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la mer Intérieure

Silvia Marzagalli.....	71
------------------------	----

### De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France (1781-1791)

Christian Pfister-Langanay.....	101
---------------------------------	-----

### De l'Atlantique à la Méditerranée :

#### La réorientation du commerce colonial de Lyon au xviii<sup>e</sup> siècle

Olivier Le Gouic.....	119
-----------------------	-----

### La Catalogne et l'Atlantique à l'époque moderne

Eloy Martín Corrales.....	139
---------------------------	-----

### Cadix et la Méditerranée à la fin du xviii<sup>e</sup> siècle

Arnaud Bartolomei.....	173
------------------------	-----

### Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793):

#### « *Le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest* »

Gilbert Buti.....	211
-------------------	-----

<b>De Cadix à Buenos Aires : commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)</b>	
Catia Brillì.....	233
<b>Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVII<sup>e</sup> siècle</b>	
Roberto Barazzutti.....	251
<b>Masters 1 et 2 d'histoire.....</b>	<b>287</b>
<b>Comptes rendus.....</b>	<b>291</b>

## LA CATALOGNE ET L'ATLANTIQUE À L'ÉPOQUE MODERNE <sup>1</sup>

*Eloy Martín Corrales*  
*Universitat Pompeu Fabra*

Au cours de la période médiévale, Barcelone, *cap i casal de Catalunya*, était devenue une place marchande de premier ordre en Méditerranée. Ses navires exportaient dans les îles du bassin méditerranéen occidental (Baléares, Sardaigne et Sicile) une grande partie de la production manufacturière catalane – les draps notamment – et en revenaient avec des céréales et d'autres produits, qui étaient à leur tour distribués dans l'intérieur de la Catalogne. De même, ils approvisionnaient divers ports nord-africains (Tanger, Bougie, Tlemcen, Tunis et d'autres) en textiles, fers et produits divers, d'origine aussi bien catalane que française ou flamande. Là-bas, ils chargeaient de l'or et des esclaves qu'ils transportaient jusque dans les ports de la Méditerranée orientale – à Alexandrie notamment –, et ils retournaient en Catalogne avec des épices, des drogues, des colorants, des textiles et d'autres marchandises. Le commerce avec le Levant (*foment, cap e principi de tot lo negoci*) conférait ainsi à Barcelone un rôle de plaque tournante dans le commerce avec les ports du nord de l'Europe, ceux de Flandres et d'Angleterre principalement<sup>2</sup>. Cependant, la quasi-totalité de

- 1 Cette recherche s'inscrit dans le cadre du programme de recherche financé par le Ministère de la Culture espagnol : « Transiciones imperiales. Cambio institucional y divergencia. Un análisis comparado de la trayectoria colonial y postcolonial de las posesiones españolas en América, Asia y África (1500-1900) », pour la période 2009-2011 : Références, HAR2009-14099-Co2-01. La présente traduction est due à Arnaud Bartolomei.
- 2 Charles-Emmanuel Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Magrib aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles : de la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan marinide Abou-l-Hassan (1331)*, Paris, PUF, 1965 ; Claude Carrère, *Barcelone : centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1482*, Paris, Mouton et Cie, 1967 ; Mario Del Trepo, *Mercanti catalani e l'espansione della Corona aragonese nel secolo XV*, Napoli, Libreria scientifica editrice, 1968 ; María Dolores López Pérez, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV : 1331-1410*, Barcelona, CSIC, 1995 ; Damien Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge : un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca 1330-ca 1430)*, Madrid-Barcelona, Casa de Velázquez, 2004 ; Dolors Pifarré Torres, *El comerç internacional de Barcelona i el Mar del Nord (Bruges) al final del segle XIV*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2002.

l'activité mercantile qui liait les ports catalans à ceux de la façade atlantique européenne était entre les mains des navires originaires de cette dernière et seul un très petit nombre de marins et de commerçants catalans se risquaient à pratiquer le commerce dans le monde atlantique.

#### UN TRAFIC IMPORTANT AVEC L'ATLANTIQUE

Au début du xvi<sup>e</sup> siècle, l'essentiel de l'activité du commerce catalan continuait à être orienté vers les marchés méditerranéens traditionnels. Nous connaissons la provenance de 1283 navires arrivés dans le port de Barcelone au cours de 25 années comprises entre les dates limites de 1498 et 1537<sup>3</sup> : 68,5 % de ces entrées de navires correspondaient aux relations traditionnelles avec les Baléares, le Levant, la Sardaigne, la Sicile, la France méditerranéenne, l'Italie ou le littoral nord-africain. Néanmoins, pas moins de 404 navires – soit 31,5 % du trafic – provenaient des ports atlantiques, comme on peut l'observer dans le tableau ci-dessous :

140

**Tableau I. Provenance des navires entrés dans le port de Barcelone (1498-1537)<sup>4</sup>**

Port d'origine	Nombre d'entrées à Barcelone	Part du total (en %)
Cadix	134	10,45
Autres ports de l'Andalousie atlantique	56	4,37
Façade cantabrique espagnole	78	6,08
Portugal	114	8,88
Flandres	20	1,56
Angleterre	1	0,08
Hollande	1	0,08
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>404</b>	<b>31,50</b>
<b>Total pour la Méditerranée</b>	<b>879</b>	<b>68,50</b>
<b>Total général</b>	<b>1 283</b>	<b>100</b>

3 Il s'agit d'une liste couvrant une période allant de 1497 à 1547, qui semble inclure toutes les entrées de navires correspondant à du « grand commerce ». Pour l'année 1497, la nationalité du capitaine est donnée mais pas l'origine du navire ; nous avons donc renoncé à utiliser ces données. Pour les années comprises entre 1538 et 1547, ne sont mentionnés que les ports d'où sont sortis les navires entrés à Barcelone, sans fournir les données chiffrées respectives. Nous ne les avons donc pas utilisées non plus. En outre, aucune information n'est disponible pour les années 1509, 1511, 1513 à 1519, 1521, 1522, 1530, 1532, 1533, 1536, 1541 et 1544 (cf. Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Imprenta de Don Antonio Sancha, 1779-1792, t. IV, annexes, p. 23-52).

4 Source : Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas*, t. IV, annexes, p. 22-52.

La route maritime la plus importante pour les relations avec l'Atlantique était sans aucun doute celle qui unissait Barcelone aux différents ports de la Basse-Andalousie, d'où sont originaires 190 navires, provenant de trois zones de premier intérêt pour le commerce catalan. La baie de Cadix, où se situent les ports de Cadix et de Puerto de Santa María, et qui s'affirme de plus en plus comme un carrefour inévitable des échanges entre les commerces européen, américain et africain, représente à elle seule 134 expéditions. L'importance croissante de cet espace dans le commerce de Barcelone est intimement liée au désir des négociants barcelonais de participer au commerce colonial, désir qu'illustre notamment la requête qu'ils adressèrent au monarque pour obtenir l'autorisation d'établir des liaisons commerciales directes avec les nouvelles colonies<sup>5</sup>. La réponse fut naturellement négative puisque le commerce colonial faisait l'objet d'un monopole exclusif qui avait été octroyé au port de Séville, où siégeait la Casa de la Contratación, et qui prohibait les échanges directs entre les autres ports hispaniques et l'Amérique, même si, de fait, les exceptions tendirent à être de plus en plus nombreuses au fil des années. Passée la première décennie du XVI<sup>e</sup> siècle, l'ensemble Séville-Sanlúcar de Barrameda – 28 navires – perdit rapidement de l'importance. Quant aux ports de la côte de Huelva, dont le principal attrait pour Barcelone était l'active pêche qui s'y faisait, ils représentaient 26 expéditions – 18 pour Ayamonte, puis suivent Huelva, Palos et Moguer. Les mentions de Tarifa et Gibraltar sont si réduites – 2 –, qu'il n'est pas nécessaire de s'y attarder<sup>6</sup>. En ce qui concerne la côte cantabrique, se distinguent notamment les ports galiciens – La

5 On trouvera un utile résumé de cette question qui a suscité un vaste débat – loin d'être clos, d'ailleurs – dans Carlos Martínez Shaw, « Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate », *Boletín Americanista*, n° 30, 1980, p. 223-236 ; *id.*, « El mito que no cesa : la doble exclusión de la Corona de Aragón », dans Luis Antonio Ribot García et Adolfo Carrasco Martínez (dir.), *El Tratado de Tordesillas y su época*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 1995, t. 2, p. 849-862.

6 Ce chiffre des navires provenant de Séville doit être rapproché de celui de 12 navires effectuant l'itinéraire Séville-Barcelone – soit 3 % du total –, relevé dans les registres notariés sévillans pour la période 1474-1515. Une des expéditions ainsi évoquées mentionne un habitant de Puerto de Santa María qui embarque, en 1509, à Séville, sur un navire de Triana destiné à Barcelone, 18 quintaux de « graisse de porc », 850 douzaines de poissons, 530 arrobes de sumac et des cuirs de vache, qui doivent être récupérés à Tarifa (*cf.* Enrique Otte, « El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media », dans *Actas del II Coloquio de historia Medieval Andaluza : hacienda y comercio*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1982, p. 193-240, notamment p. 223-225). Plus généralement, pour ces échanges, voir Carlos Martínez Shaw, « El comerç català, del Mediterrani a l'Atlàntic », dans José María Delgado Ribas et autres (dir.), *El comerç entre Catalunya i América. Segles XVIII i XIX*, Barcelona, L'Avenç, 1986, p. 23-36 ; *id.*, « Las relaciones comerciales entre Cataluña y la Baja Andalucía en los siglos XVI y XVII. Una recapitulación y una reflexión », dans *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, L'Hospitalet del Llobregat, Ayuntamiento, 1995, p. 15-36.

Le sumac est une substance tirée d'un arbuste, le rhus ou sumac, qui est utilisée notamment pour le tannage du cuir. L'arrobe de Barcelone équivaut à 10,4 kg.

Corogne, Pontevedra, Rivadavia, Bayona, La Puebla, Noya, Muros y « Galicia », soit un total de 61 navires –, alors que les références sont extrêmement rares pour les ports asturiens – 2 –, et étonnamment peu nombreuses pour les ports basques, de Bilbao et Saint-Sébastien – 15 –.

Les navires provenant du Portugal – 114 unités, soit 8,9 % du total du trafic barcelonais – remplissaient pour leur part un double rôle : apporter les produits de la pêche du sud du Portugal – ce fut le cas des 47, 6 et 5 navires provenant de Lagos, Tavira et Faro – et assurer la liaison entre la Catalogne et les marchés lointains de l'Europe nord-atlantique, tâche qui revenait principalement à Porto – 32 expéditions plus une pour Viana –, loin devant Lisbonne – 5 expéditions seulement –, auxquelles s'ajoutent les 7 expéditions du port de Setúbal, par ailleurs exportateur de sardines. Il faut également mentionner qu'à onze reprises, l'origine mentionnée est « Portugal ». Enfin, il faut évoquer la présence relativement importante de 20 navires provenant de la Flandre et celle, totalement négligeable, de ceux originaires d'« Angleterre » ou de « Zélande »<sup>7</sup>.

142

Pour la période comprise entre 1538 et 1629, nous disposons d'une liste obtenue à partir d'un autre type de source : la documentation notariale. En raison des limites bien connues de ce type de documentation, il est important de préciser qu'il s'agit d'un échantillon de 250 navires affrétés à Barcelone entre ces deux dates et destinés à différents ports méditerranéens et atlantiques (*cf.* tableau II) :

Tableau II. 250 contrats d'affrètement enregistrés à Barcelone (1538-1629)<sup>8</sup>

Destination	Nombre de contrats	Part du total (en %)
Cadix	11	4,40
Séville	17	6,80
« Galice »	4	1,60
Portugal	42	16,80
Anvers	2	0,80
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>76</b>	<b>30,40</b>
<b>Total pour la Méditerranée</b>	<b>174</b>	<b>69,60</b>
<b>Total</b>	<b>250</b>	<b>100</b>

7 Il faut également garder à l'esprit que, bien que nous ne puissions pas en connaître le chiffre exact, des navires provenant de la Flandre, du Portugal, de Galice, de Biscaye, d'Ayamonte et de Cadix continuèrent à arriver à Barcelone en 1539, 1540, 1542, 1543, 1545, 1546 et 1547 : Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas*, *op. cit.*, p. 51-52.

8 Source : Albert García Espuche, *Un siglo decisivo. Barcelona y Cataluña, 1550-1640*, Madrid, Alianza editorial, 1998, p. 480-487. Cette étude porte sur les années 1506-1629, mais nous avons laissé de côté la période 1506-1537 au cours de laquelle 35 armements ont été relevés, car elle a déjà été évoquée dans nos autres sources.

Comme on peut l'observer, les 76 expéditions destinées à l'Atlantique – qui est presque toujours l'Atlantique ibérique – représentent approximativement 30,4 % du total des 250 contrats dépouillés, soit un pourcentage très proche de celui de 31,4 % déjà trouvé pour la période 1498-1537. On constate par ailleurs, une nouvelle fois, l'importance de l'axe Cadix-Séville pour la Catalogne et, au contraire, le rôle négligeable des ports du nord de la péninsule Ibérique<sup>9</sup>.

L'importance du Portugal, avec 42 contrats – dont 32 pour Lisbonne et 3 pour Setúbal – est également confirmée, ce qui tient essentiellement à la poursuite des exportations de poissons et à l'essor des réexportations de produits coloniaux. En revanche, les références aux ports européens du nord de l'Atlantique se limitent aux deux seuls contrats d'affrètement signés à destination d'Anvers, ce qu'il faut incontestablement mettre en rapport avec la guerre que la monarchie espagnole mène aux Pays-Bas depuis le soulèvement de 1566. Cependant, le recours à d'autres sources prouve que les navires et les produits atlantiques eurent une plus grande importance dans la Barcelone du xvi<sup>e</sup> siècle que ne le suggèrent les données utilisées jusqu'à présent. L'arrivée en Catalogne de blé du nord de l'Europe et de poissons salés, bien qu'elle soit relativement tardive par rapport à d'autres régions méditerranéennes, est attestée de façon certaine à partir de la dernière décennie du xvi<sup>e</sup> siècle. En 1591, Barcelone, grâce au privilège de *vel gratis*<sup>10</sup>, confisque en effet la cargaison de blé de cinq navires flamands qui se dirigent vers les États pontificaux. En 1593, on agit de même contre trois navires danois chargés également de blé et, cette année-là, un navire en provenance de Terre-Neuve arrive à Barcelone<sup>11</sup>.

Pour la période 1630-1665, nous pouvons compter de nouveau sur l'information fournie par la documentation notariale ; en l'occurrence, les données portent sur un total de 1339 expéditions de navires, sortis de Barcelone au cours de cette période (cf. tableau III) :

- 9 D'autres sources nous offrent une information complémentaire sur ce trafic. En témoigne l'arrivée à Barcelone de deux navires originaires de Cadix, l'un en 1570 et l'autre en 1571, chargés de cuirs et de thon : Josep Lluís Beltrán Moya, *Las grandes epidemias de peste en la Barcelona de los siglos XVI y XVII*, Bellaterra, Publicaciones de la Universitat autonoma de Barcelona, 1993, t. II, p. 684.
- 10 Concédé à l'époque médiévale, le privilège de *vel gratis* permettait aux autorités de la ville de Barcelone de se saisir de navires chargés de grains lorsqu'une pénurie menaçait.
- 11 Xavier Torres i Sans, « Activitats econòmiques », dans Jaume Sobrequés i Callicó (dir.), *Història de Barcelona. 4. Barcelona dins la Catalunya moderna (segles XVI i XVII)*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1992, p. 213-255, notamment p. 228. Pour Terre-Neuve, cf. Josep Lluís Beltrán Moya, *Las grandes epidemias, op. cit.*, t. II, p. 692.

Tableau III. Destination de 1 339 navires affrétés à Barcelone, 1630-1655<sup>12</sup>

Nombre total de navires	1 339	%
Andalousie et Carthagène	89	6,65
Portugal-Canaries	28	2,09
<b>Total Atlantique</b>	107	8,74
<b>Total pour la Méditerranée</b>	1 222	91,26

144

Il paraît donc évident que c'est un véritable effondrement du trafic atlantique qui semble caractériser cette période. Le pourcentage des expéditions vers Cadix et les autres ports andalous est en effet inférieur au chiffre de 8,74 % indiqué puisque ce total inclut les navires destinés à Carthagène et aux autres ports d'Andalousie orientale. Le recul est le même pour le Portugal, qui se situe à un niveau certainement inférieur à 2 %, puisque ce résultat prend en compte les navires expédiés aux Canaries. Quoiqu'il en soit, la somme de ces deux résultats reste très inférieure à ceux enregistrés pour les périodes 1498-1537 (31,5 %) et 1538-1629 (30,4 %). La guerre avec le Portugal, suivie de son indépendance, et surtout la *Revolta dels Segadors* (1640-1659), dite aussi, en France, Guerre des Faucheurs ou Soulèvement de la Catalogne, eurent indéniablement un impact négatif sur le commerce qui se faisait traditionnellement entre les ports catalans et ceux du Portugal et de la Basse-Andalousie<sup>13</sup>.

Pour une période d'une durée à peu près similaire, quoiqu'un peu plus longue, nous disposons des données découlant des inspections sanitaires réalisées sur un total de 351 embarcations arrivées à Barcelone entre 1570 et 1680 (cf. tableau IV) :

Tableau IV. Origine de 351 navires arrivés à Barcelone (1570-1680)<sup>14</sup>

Nombre total de navires	351	%
Castille	9	2,56
France	118	33,61
Autres	210	59,82
<b>Total pour la Méditerranée</b>	337	96,02
<b>Total pour l'Atlantique</b>	14	3,98

<sup>12</sup> Source : Emili Giralt i Raventós, *El comercio de Barcelona entre 1630 y 1665. Hombres, técnicas y direcciones del tráfico*, thèse de doctorat, université de Barcelone, 1957, t. II, annexes.

<sup>13</sup> Il convient cependant de nuancer une telle assertion et de constater avec Angel Alloza Aparicio que les guerres sont porteuses aussi bien de restrictions pour le commerce maritime que d'opportunités nouvelles : voir son ouvrage *Europa en el Mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 2006.

<sup>14</sup> Source : Josep Lluís Beltrán Moya, *La peste en la Barcelona de los Austrias*, Llerida, Milenio, 1996, p. 235.

La part atteinte dans cet échantillon par les navires provenant de l'espace atlantique semblerait confirmer la perte d'importance de cette zone au sein du commerce barcelonais. Cependant, les 14 embarcations comptabilisées ne reflètent qu'en partie la réalité de ce trafic, puisque les références à la Castille et à la France ne permettent pas de distinguer les navires originaires de la Basse-Andalousie – notamment de Cadix –, de la côte cantabrique et de la façade atlantique française<sup>15</sup>. Il faut en outre prendre en considération le fait que les navires qui provenaient de l'Atlantique faisaient l'objet d'une attention moindre de la part des autorités sanitaires que ceux qui arrivaient de la Méditerranée, foyer épidémique beaucoup plus actif. Le recours à d'autres sources nous permet d'ailleurs d'affirmer que la diminution du commerce avec l'Atlantique ne dut pas être aussi radicale que semblent l'indiquer les tableaux III et IV. En témoigne, par exemple, un état des navires arrivés à Barcelone entre septembre 1631 et septembre 1632, qui recense, en plus de 866 embarcations de petit et moyen tonnage, 16 navires de fort tonnage. Or on relève, parmi ces derniers, quelques navires hollandais et flamands, ainsi que quatre morutiers malouins<sup>16</sup>.

Les chiffres que nous pouvons utiliser pour la période suivante se réfèrent aux années 1675-1712 et procèdent d'un dépouillement effectué dans un fonds de polices d'assurance signées à Barcelone, Mataró et Salou<sup>17</sup>. Sur les 490 embarcations assurées ayant appareillé dans l'un de ces ports, 175 furent expédiées vers l'espace atlantique (cf. tableau V) :

- 15 Les arrivées entre 1570 et 1680 sont les suivantes : 1 de Lisbonne en 1583, 1 de Terre-Neuve en 1592, 1 d'Angleterre en 1637, 1 de Flandres en 1648 et 10 sans aucune précision d'origine entre 1661 et 1680 : voir Josep Lluís Beltrán Moya, *La peste en la Barcelona, op. cit.*, p. 235 ; *id.*, *Las grandes epidemias, op. cit.*, t. II, p. 684.
- 16 José María Delgado Ribas, « El puerto de Barcelona en la época pre-industrial », dans Joan Clavera, Albert Carreras, José María Delgado et César Yáñez (dir.), *Economía e historia del Puerto de Barcelona. Tres estudios*, Madrid, Civitas, 1992, p. 17-80, notamment p. 50-51.
- 17 Le fonds comprend approximativement 800 polices d'assurance souscrites devant cinq notaires barcelonais : cf. Carlos Martínez Shaw, « El comercio marítimo de Barcelona, 1675-1712. Aproximación a partir de las escrituras de seguros », *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, n° VI, 1978, p. 287-310.

Tableau V. Destination des navires d'après 490 contrats d'affrètement signés à Barcelone (356), Mataró (47) et Salou (87), entre 1675 et 1712<sup>18</sup>

Destinations	Lieu de rédaction du contrat			Total	%
	Barcelone	Mataró	Vilaseca		
Andalousie atlantique	72	10	71	153	31,22
Galice		-	-	1	0,20
Portugal	5	4	9	17	3,47
Londres			3	3	0,63
Hambourg			1	1	0,20
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>77</b>	<b>14</b>	<b>84</b>	<b>175</b>	<b>35,72</b>
Total pour la Méditerranée				315	64,28
Total				490	100

146

Une fois de plus, on peut donc observer que l'essentiel des expéditions destinées à l'Atlantique sont dirigées, de même qu'au cours des deux siècles précédents, vers les ports andalous, plus précisément ceux de la baie de Cadix<sup>19</sup>. Cadix, avec 74 contrats, demeurait le port qu'utilisait le plus Barcelone pour se relier aux marchés américains et à ceux du nord de l'Europe<sup>20</sup>. La nouveauté réside cependant, incontestablement, dans la spectaculaire augmentation du nombre de bâtiments affrétés pour Gibraltar – 55 –, qui furent presque tous expédiés après que la place ait été conquise par les Anglais en 1704, en pleine guerre de Succession d'Espagne. Gibraltar se substitua en partie à Cadix entre 1706 et 1714, années au cours desquelles furent enregistrées pas moins de 50 expéditions vers ce port, et cela permit au commerce catalan de maintenir des liens plus ou moins directs avec l'Atlantique européen et les ports américains<sup>21</sup>. L'axe Séville-Sanlúcar retrouva également une relative importance avec 21

18 Source : Carlos Martínez Shaw, « El comercio marítimo de Barcelona », art. cit., p. 292-297. Pour Mataró, on dispose également d'une étude du *Dret d'entrades i eixides del General* entre 1654 et 1709, qui ne porte cependant que sur 23 % du total correspondant à la période. Sur les 285 expéditions analysées, l'espace atlantique en représente 28, soit 10,4 % : voir Joan Giménez Blasco, *Mataró en la Catalunya del segle XVII. Un microcosmos en moviment*, Mataró, Caixa d'Estalvis Laietana, 2001, p. 723.

19 Nous disposons également d'informations, de moindre qualité cependant, sur les embarcations affrétées à destination de Barcelone, Mataró et Salou durant la même période (1675-1712). Sur un total de 107 expéditions dirigées vers ces trois ports, seules 16 – 14,85 % – étaient originaires d'un port atlantique : 6 provenaient de Cadix, 1 de Galice, 8 du Portugal et 1 de Texel : Carlos Martínez Shaw, « El comercio marítimo de Barcelona », art. cit. ; Joan Giménez Blasco nous fournit quant à lui une liste de 248 embarcations arrivées à Mataró entre 1654 et 1709, parmi lesquelles seulement 10 (4 %) proviennent de l'Atlantique : *Mataró en la Catalunya, op. cit.*, p. 723.

20 Cf. également Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias*, Barcelona, Editorial Crítica, 1981, notamment le chapitre 2.

21 Pour l'importance prise par Gibraltar dans le trafic maritime catalan, cf. Pierre Vilar, *Manual de la Compañía Nova de Gibraltar*, Reus, Centre de Lectura, 1990.

expéditions. Enfin, il faut rendre compte de la présence plus que limitée des ports de Huelva : 2 et de « Galice » : 1.

Le Portugal, plus précisément Lisbonne, mais aussi Porto, semble également retrouver l'importance qu'il avait eue jusqu'à son indépendance. Ce fut en tout cas la région atlantique non-espagnole qui maintint le plus de relations avec la Catalogne. En revanche, comme on le constate depuis le début du xvi<sup>e</sup> siècle, les références relatives au nord de l'Europe continuèrent à être très rares : seulement trois expéditions furent destinées à Londres et une seule à Hambourg.

Il est donc incontestable qu'à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle la présence commerciale catalane dans les ports atlantiques – notamment dans la baie de Cadix – connut un essor considérable. Le principal objectif poursuivi par les commerçants catalans était de s'insérer dans les échanges avec les colonies américaines, avec lesquelles ils ne purent entretenir des liaisons directes qu'à partir des années 1740. La place croissante occupée par la baie de Cadix explique aussi le retrait au second plan de Séville. Par ailleurs, il faut souligner que Cadix pouvait également jouer le rôle d'intermédiaire dans les relations, plus ou moins intenses, nouées entre la Catalogne, le Portugal (Lisbonne et Porto), l'Angleterre et Hambourg<sup>22</sup>.

Pour le xviii<sup>e</sup> siècle, celui pour lequel on connaît le mieux l'économie maritime catalane, nous ne disposons, paradoxalement, que d'une très maigre documentation sérielle concernant les arrivées de navires à Barcelone. Peu ou prou, les données disponibles demeurent celles fournies par Pierre Vilar il y a de cela près de 50 ans, à savoir celles concernant les années 1762, 1772-1773 et 1784-1806<sup>23</sup>. Le dépouillement de la documentation sanitaire produite par la municipalité de Barcelone pour la période comprise entre janvier 1720 et décembre 1779, bien qu'il soit loin d'être totalement satisfaisant, permet cependant de compléter notre information, notamment pour la première moitié du siècle. Les données sont cependant très incomplètes, très fragmentaires, et il y a de multiples lacunes, ce qui fait que cette source est d'un usage peu commode<sup>24</sup>. Pour de nombreuses années, les chiffres disponibles pour les

22 Carlos Martínez Shaw, « Comercio marítimo », art. cit. ; *id.*, *Cataluña en la Carrera de Indias*, *op. cit.*

23 Pierre Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna. Recerques sobre els fomanents economics de les estructures nacionals*, Barcelona, Edicions 62, 1964-1968, t. IV, p. 91-102 (1<sup>ère</sup> édition en français : Paris, SEVPEN, 1962). Pour les années 1774-1778, nous disposons de chiffres peu exploitables pour la présente étude ; il s'agit d'une note de l'intendant de Catalogne, dans laquelle il mentionne que « de 1774 à 1778, le mouvement du port fut de 3014 embarcations espagnoles, d'un port total de 98 858 tonneaux, et de 2564 embarcations étrangères, d'un port total de 358 560 tonneaux » : Jaime Carrera Pujal, *Historia política y económica de Cataluña : siglos XVI al XVIII*, Barcelona, Casa Bosch, 1947, t. IV, p. 315.

24 Institut Municipal d'Història de Barcelona (dorénavant IMHB), Fons de Sanitat, series I-XI, soit un total de 272 volumes, liasses et caisses, qui ont tous été dépouillés.

arrivées de navires à Barcelone sont inférieures à la vingtaine : 7 en 1755, 8 en 1753, 11 en 1736, 12 en 1735, 10 en 1775 et 1776, 16 en 1756, 19 en 1740. Le chiffre de la centaine n'est dépassé que pour une vingtaine d'années, alors que les deux cents entrées de navires ne sont atteintes qu'à sept reprises : 285 en 1722, 331 en 1762, 351 en 1748, 508 en 1741 et 1761, 516 en 1772-1773<sup>25</sup>. En outre, de nombreuses fois – 393 –, aucune information n'est fournie sur le port d'origine et, en d'autres occasions, l'information est insuffisante puisque seules des mentions comme « France », « côte de France » – 124 mentions – ou « côte d'Espagne » – 59 – sont portées, ce qui nous a conduit à écarter ces données de la liste des navires provenant de l'Atlantique, étant donné le poids prépondérant qu'occupait la France méditerranéenne dans le commerce catalan. Un même risque d'erreurs existe pour les expéditions provenant d'Espagne, puisqu'il n'est pas impossible qu'un certain nombre d'entre elles aient été originaires de la Basse-Andalousie, de Galice ou de la côte cantabrique.

148

En dépit de ces difficultés, et faute d'une documentation plus précise, le recours au fond de la Santé ne manque pas totalement d'intérêt. Ainsi, nous savons que sur un total de 6305 embarcations relevées, au moins 1122 provenaient d'au-delà du détroit de Gibraltar, soit seulement 17,7% du total. Nous avons choisi de faire porter notre analyse sur les seules années où le nombre de navires est supérieur à 250, ainsi que sur le décompte général de la période 1720-1779, afin d'avoir ne serait-ce qu'une vague idée de l'évolution du commerce de Barcelone dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle (*cf.* tableau VI) :

Tableau VI. Navires arrivés à Barcelone au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>26</sup>

	Nombre total d'arrivées	Méditerranée	Atlantique	Atlantique/total (en %)
1722	285	226	59	20,7
1741	508	456	52	10,2
1748	351	331	20	5,6
1761	508	434	74	14,5
1762	331	269	62	18,7
1772-1773	492	349	143	29,0

25 J'ai récemment eu l'occasion d'ajouter au chiffre de 492 arrivées de navires, proposé par Pierre Vilar sur la base du *Diario* barcelonais, dépouillé entre le 1<sup>er</sup> juin 1772 et le 30 mai 1773, celles que j'ai localisées dans la documentation sanitaire, qui se rapportent aux périodes comprises entre le 1<sup>er</sup> janvier 1772 et le 30 mai 1772, le 1<sup>er</sup> juin 1773 et le 31 décembre 1773.

26 Sources : Élaboration propre à partir de IMHB, Fons de Sanitat, series I-XI. Pour les périodes 1762 et 1772-1773, les données ont été complétées par celles fournies par Pierre Vilar dans *Catalunya, op. cit.*, IV, p. 91-96.

La valse des pourcentages reflète avant toute chose le hasard de la conservation des sources – patentes, visites de navires et autres documents similaires – conservées dans les archives municipales. Mais, ces données ont le mérite de souligner l'importance d'un trafic qui conserva une constante vitalité, en dépit des différents avatars liés aux épidémies de peste – celle de 1720 à Marseille, par exemple, qui entraîna la mise en œuvre d'une politique d'admission très restrictive dans les ports espagnols jusqu'en 1723 – ou aux différents conflits qui ont émaillé cette période – guerre de l'oreille de Jenkins et guerre de Sept Ans. En outre, il est fort probable que le commerce atlantique ait été plus important que les chiffres fournis dans le tableau VI ne le laissent entendre. Mais, pour le moment, et tant que nous n'aurons pas découvert de nouvelles sources portuaires, nous ne pouvons pas aller plus loin<sup>27</sup>. Il n'est pas inutile non plus d'indiquer les provenances exactes des expéditions dénombrées dans le tableau précédent (*cf.* tableau VII) :

Tableau VII. Origines des navires provenant de l'Atlantique entrés dans le port de Barcelone au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>28</sup>

Origines	1722	1741	1748	1761	1762	1772/1773
Andalousie	33	32	9	22	42	25
Côte cantabrique	-	1	1	-	16	2
Portugal	-	4	2	2	-	12
Gibraltar	1	1	-	12	-	11
France	-	3	-	-	-	23
Angleterre	14	-	7	11	2	9
Irlande	3	-	-	1	-	2
Hollande	5	9	1	13	1	21
Allemagne	1	-	-	1	-	3
Suède et Norvège	-	2	-	8	-	4
Amérique espagnole	-	-	-	-	-	9
Amérique anglaise	1	-	-	-	-	20
Amérique française	-	-	-	1	1	-
Autre	1	-	-	3	-	2
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>52</b>	<b>20</b>	<b>74</b>	<b>62</b>	<b>143</b>

<sup>27</sup> On trouve diverses références se rapportant au trafic maritime entre Barcelone et les ports anglais dans María Nérida García Fernández, *Comerciendo con el enemigo : el tráfico mercantile anglo-español en el siglo XVIII*, Cadix, Universidad de Cádiz, 2006.

<sup>28</sup> Sources : IMHB, Fons de Sanitat, series I-XI. Complété pour 1762 et 1772-1773 par Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, IV, p. 91-96.

De façon évidente, l'analyse du tableau VII confirme une nouvelle fois le rôle décisif de la baie de Cadix pour le trafic maritime catalan : elle a conservé au XVIII<sup>e</sup> siècle une importance similaire à ce qu'elle était au cours des siècles précédents, et elle continue d'ailleurs de remplir peu ou prou les mêmes fonctions, notamment la liaison avec le marché américain<sup>29</sup>.

Tout semble indiquer, par ailleurs, que le Portugal, en dépit de ses modestes résultats, fut beaucoup plus important que ce qui apparaît dans le tableau précédent. Dans l'état des entrées de navires dans le port de Lisbonne, entre 1763 et 1783, en effet, les navires catalans se comptent par douzaines<sup>30</sup>. Gibraltar, qui faisait office à la fois de plate-forme du commerce anglais et de carrefour pour les marchés atlantique, méditerranéen et nord-africain, joua également un rôle non négligeable. L'Angleterre maintint également une position privilégiée, surtout si on lui adjoint le trafic transitant par Gibraltar mentionné ci-dessus. On remarque aussi l'importance croissante prise par les ports hollandais<sup>31</sup>, allemands, danois, irlandais, scandinaves, et, bien que de façon plus modeste,

150

29 Carlos Martínez Shaw, « Las relaciones económicas entre Cataluña y la Baja Andalucía en el siglo XVIII. Un intento de interpretación », dans *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Cordoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1978, t. I, p. 347-356 ; *id.*, « Andalucía y el abastecimiento agrario de Cataluña. La coyuntura de 1721-1722 », dans *Actas del II Coloquio de historia de Andalucía*, Cordoba, Confederación española de Cajas de Ahorros, 1983, t. II, p. 683-650 ; Luis José Navarro Miralles, « Contactos comerciales entre el litoral catalán y los puertos de Andalucía (1799-1808) », dans *Actas del I Congreso, op. cit.*, t. I, p. 63-80 ; Ildefonso Pulido Bueno, « Algunas notas sobre la aportación de la comarca onubense al abastecimiento agrario de Cataluña, 1694-1726 », dans *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1984, t. I, p. 507-511 ; Eloy Martín Corrales, « El comercio catalano-andaluz en la primera mitad del siglo XVIII », dans *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, L'Hospitalet del Llobregat, Ayuntamiento, 1995, p. 126-166.

30 Une trentaine sont mentionnés comme étant catalans, mais une observation minutieuse de la liste des entrées, permet d'affirmer que les navires provenant de Catalogne qui entrèrent à Lisbonne durant ces années-là, furent beaucoup plus nombreux que cela : voir Manuel Burgos Madroño, « El comercio marítimo de la España de Carlos III con el puerto de Lisboa (1763-1783) », dans *Actas del Congreso Internacional sobre "Carlos III y la Ilustración"*, t. II, *Economía y sociedad*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1989, p. 424-464.

31 L'information disponible est très abondante, bien qu'il soit difficile d'en tirer une série homogène. Entre 1734 et 1793, ce sont pas moins de 146 embarcations qui arrivèrent à Amsterdam en provenance des ports de Barcelone, Vilanova et Salou : Francesc Valls Junyent, *La Catalunya atlàntica. Aiguarden I teixits a l'arrencada industrial catalana*, Vic, Eumo Editorial, 2003, p. 160. En 1741, arrivèrent à Barcelone, 21 navires hollandais. Durant la guerre de Sept Ans (1756-1763), 28 navires hollandais gagnèrent Barcelone : 3 en 1758, 4 en 1759, 5 en 1760, 11 en 1761 et 5 en 1762. Entre 1713 et 1778, au moins 10 navires furent affrétés à Amsterdam à destination de Barcelone. On trouve d'autres informations relatives à des navires affrétés à Amsterdam à destination de Barcelone, via Cadix, durant les années 1746, 1754, 1765 et 1771, dans Ana Crespo Solana, *El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España, 2001, p. 125-135, 142, 144 et 153.

russe<sup>32</sup>. Le nombre de navires provenant de l'Amérique, aussi bien britannique que française, est également significatif<sup>33</sup>.

L'importance des ports français dans le trafic maritime barcelonais<sup>34</sup>, est confirmée par les données relatives aux arrivées de navires français à notre disposition pour la période 1782-1792 (*cf.* tableau VIII) :

Tableau VIII. Origines des navires français arrivés à Barcelone (1782-1792)<sup>35</sup>

	Nombre total de navires français	Dont ceux originaires de l'Atlantique	Dont ceux destinés à l'Atlantique
1782	20	-	1
1784	81	21	17
1785	116	16	11
1786	149	16	7
1789	114	17	13
1790	95	20	26
1791	69	15	12
1792	35	7	2
<b>Total</b>	<b>679</b>	<b>112</b>	<b>89</b>

En résumé, 16,49 % des navires français arrivés à Barcelone provenaient de ports atlantiques et 13,25 % s'y destinaient ; aussi bien à l'aller qu'au retour, les ports de la côte atlantique française jouèrent donc un rôle évident dans ces échanges (*cf.* tableau IX) :

- 32 En plus des références au « Portugal » et à l'« Algarve », on relève les noms des ports de Faro, Tavira, Lisbonne, Porto et Funchal. De même, aux appellations génériques « Angleterre » et « Écosse », il faut ajouter de nombreux ports : Amstruther, Bristol, Cork, Falmouth, Fowey, Guernesey, Inverness, Jersey, Hull, Londres, Mousehole, Penzance, Plymouth, Portsmouth, Scarborough, Shetland, Southampton, Yarmouth et Whitby. Pour la Hollande : Amsterdam, Groninga, « Hollande », Rotterdam, Middlebourg et « Zélande ». Pour l'espace allemand : Dantzig et Hambourg. Pour le Danemark : Altona, Christiansund, « Danemark » et Helsingor. Pour l'Irlande : Belfast, Dublin, « Irlande » et Waterford. Pour la péninsule Scandinave : Bergen, Lervich, « Norvège », « Suède ». Pour la Russie : Arkhangelsk, Kronstad, Riga et Saint-Petersbourg. Pour le commerce catalan avec le nord de l'Europe, voir Josep Morell Torredame, « Les relacions comercials de Catalunya amb el Nord d'Europa al segle XVIII », *L'Avenç*, n° 108, 1987, p. 20-26.
- 33 Pour les colonies anglaises : Baltimore, Boston, « Caroline », Philadelphie, Halifax, Maryland, New York, « Nouvelle-Ecosse », « Nouvelle-Angleterre », Québec, Salem, Saint-John, Terre-Neuve et la Virginie. Pour les colonies françaises : la Martinique.
- 34 Bayonne, Boulogne, Bordeaux, Brest, « Bretagne », Calais, Cherbourg, Dieppe, Dunkerque, Honfleur, La Rochelle, Lorient, Nantes, Normandie, Paimpol, Rouen, Saint-Malo, Saint-Nazaire et Saint-Valéry.
- 35 Source : Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 108-120. L'information disponible n'est pas complète pour toute la période : il manque les années 1784, 1785, 1786, et 1789 ; pour les années 1782, 1790 et 1792, on ne dispose que des données relatives aux seconds semestres et, pour 1791, que de celles du premier trimestre ; le reste est complet.

Tableau IX. Origines et destinations des navires français arrivés à Barcelone (1782-1792)<sup>36</sup>

Ports	Origine	Destination
Dunkerque	32	29
Autres ports du Nord de la France (a)	4	11
Le Havre-Rouen	10	5
Autres ports normands (b)	4	8
Saint-Malo	1	-
Nantes	6	6
Autres ports bretons (c)	10	1
La Rochelle (+ île de Ré)	1	4
Bordeaux	1	-
« France »	-	2
Amérique française (d)	6	-
Angleterre et Irlande (e)	-	3
Reste de l'Europe du Nord (f)	9	2
Portugal	4	2
Gibraltar	1	3
Côte cantabrique (Galice, Santander, Asturies)	6	2
Cadix-Séville	15	9
Non identifié	2	2
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>89</b>

(a) Calais, Boulogne-sur-Mer, Étaples.

(b) Honfleur, Saint-Valery, Cherbourg.

(c) Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Pont-l'Abbé, Lorient.

(d) Saint-Domingue, Martinique, Cayenne, Cap-Français et « Amérique ».

(e) Angleterre, New Cork et Guernesey.

(f) Rotterdam, Hambourg, Ostende, Göteborg, Dantzig, Basse-Saxe.

En réalité, l'importance de la Catalogne pour certains ports français, en particulier pour Dunkerque, gros importateur d'eaux-de-vie catalanes, fut probablement plus grande que ne le suggèrent nos données<sup>37</sup>. En témoigne le tableau suivant élaboré avec une documentation contemporaine plus précise (*cf.* tableau X) :

<sup>36</sup> Source : Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 108-120.

<sup>37</sup> Pour cette question, *cf.* José María Delgado Ribas, « Floridablanca y el planteamiento de la política agraria de Carlos III », dans *Estructuras agrarias y reformismo ilustrado en la España del siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Agricultura, 1989, p. 639-661 ; et aussi, Francesc Valls Junyent, *La Catalunya, op. cit.*, p. 163.

Tableau X. Navires arrivés de Catalogne à Dunkerque entre janvier 1788 et février 1791<sup>38</sup>

Origine	1788	1789	1790	1791	Total
Barcelone	12	5	7	-	24
Salou et Vilanova	7	18	15	7	47
Royaume de Valence	1	1	4	1	7
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>8</b>	<b>78</b>

L'analyse des échanges du port de Salou, spécialisé dans l'exportation des eaux-de-vie vers la baie de Cadix et l'Europe du Nord, est également représentative de l'importance de l'espace atlantique dans le trafic maritime catalan. Sur un total de 3879 navires comptabilisés entre 1782 et 1789, 226 – soit 5,82 % – provenaient de ports atlantiques<sup>39</sup>.

Enfin, nous disposons d'informations relatives à l'origine des embarcations arrivées à Barcelone entre 1804 et 1806, qui attestent de l'importance du trafic maritime avec l'Atlantique, ainsi que de la décadence provoquée par les conflits militaires dans lesquels se trouva alors impliquée la monarchie espagnole (*cf.* tableau XI) :

Tableau XI. Provenance des navires arrivés à Barcelone, à l'exclusion de ceux provenant d'Espagne (1804-1806)<sup>40</sup>

Provenance	1804	1805	1806
Europe du Nord	112	43	66
France atlantique	4	-	-
Amérique du Nord	14	5	19
Amérique espagnole	70	-	-
Gibraltar	4	-	1
Canaries	1	-	1
Portugal	5	6	6
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>210</b>	<b>54</b>	<b>93</b>
<b>Total pour la Méditerranée</b>	<b>310</b>	<b>304</b>	<b>260</b>
<b>Total</b>	<b>520</b>	<b>358</b>	<b>353</b>

38 Source : Carlos Martínez Shaw, « Les eaux-de-vie catalanes à Dunkerque. Quelques témoignages », dans Jesús María Usunáriz Garayoa (dir.), *Historia y Humanismo. Estudios en honor del profesor Dr. D. Valentín Vázquez de Prada*, t. II, *Historia Económica*, Pamplona, EUNSA, 2 000, p. 181-194.

39 De Basse-Andalousie, 147 ; du Portugal, 30 ; d'Europe du Nord, 47 ; d'Amérique, 2 : voir, Josep Morell i Torrademè, *El port de Salou en el segle XVIII*, Tarragona, Excma. Diputació Provincial de Tarragona, 1986, p. 168-180) ; et du même auteur : « Les relacions comercials de Catalunya amb el Nord d'Europa al segle XVIII », *L'Avenç*, 108, 1987, p. 20-26.

40 Source : Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 149-151.

Mais, sans aucun doute, le fait le plus important survenu au XVIII<sup>e</sup> siècle réside dans l'établissement d'un commerce direct entre Barcelone et les lointains marchés américains. L'expérience accumulée au fil de la longue tradition d'échanges entre le port catalan et la baie de Cadix facilita en effet, comme nous le verrons plus loin, le « saut » qui eut lieu alors en direction de l'Amérique<sup>41</sup>.

Pour conclure ce développement, il peut enfin être utile de présenter de manière synthétique les pourcentages du commerce atlantique exposés séparément dans les tableaux précédents (*cf.* tableau XII) :

Tableau XII. Les ports atlantiques dans les entrées et les sorties de navires de Barcelone (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)<sup>42</sup>

	Total	Atlantique	%
Arrivées à Barcelone, 1498-1537	1283	404	31,50
Expéditions depuis Barcelone, 1538-1629	250	76	31,40
Expéditions depuis Barcelone, 1630-1665	1339	117	8,74
Arrivées à Barcelone, 1570-1680	351	14	3,98
Expéditions depuis Barcelone, 1675-1712	490	175	35,70
Arrivées à Barcelone, 1720-1779	6305	1122	17,70
Arrivées à Barcelone, 1772-1773	492	143	29,00

Avec les précautions qu'exigent le caractère fragmentaire de nos données et les limites inhérentes à leur nature – ce sont souvent de simples échantillons –, on peut donc affirmer que le commerce atlantique occupa une place importante pour Barcelone tout au long des trois siècles étudiés, à l'exception évidemment de la période 1630-1675, qui est marquée par la *Revolta dels Segadors*, la guerre de Séparation et la guerre avec la France (1640-1659). Mais, nonobstant ces mouvements très conjoncturels, la présence de capitaines et de produits atlantiques dans les ports catalans fut constante durant toute l'époque moderne.

41 Au sujet de la participation catalane dans le commerce américain des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, y compris celle qui se faisait par le biais de navires armés ailleurs qu'en Catalogne, nous renvoyons aux synthèses proposées par Carlos Martínez Shaw : « Sobre el comerç català amb Amèrica al segle XVI », dans *Il Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1987, p. 33-39 ; *id.*, « El comerç català, del Mediterrani al Atlàntic », dans José María Delgado Ribas et autres, *El comerç entre Catalunya i Amèrica, op. cit.*, p. 23-36. Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, la bibliographie sur le commerce catalan dans la *Carrera de Indias* est si considérable que l'on ne peut même pas en proposer une présentation succincte ; il vaut mieux renvoyer le lecteur aux différentes monographies mentionnées en notes tout au long de cet article.

42 Sources : *cf.* ci-dessus, tableaux I, II, IV, V et VI.

## LES NAVIRES ET LEURS PAVILLONS

L'importance du trafic catalan avec l'Atlantique peut également être mise en évidence par une étude de l'origine des capitaines et des pavillons des navires entrés dans le port de Barcelone. Là encore, cependant, notre connaissance est largement tributaire des données fragmentaires et lacunaires à notre disposition. En ce qui concerne la première moitié du <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle, nous pouvons nous appuyer sur les chiffres déjà utilisés des années 1497-1537 (cf. tableau XIII) :

Tableau XIII. Origines des capitaines des 1409 navires entrés dans le port de Barcelone (1497-1537)<sup>43</sup>

	Nombre de navires	Pourcentages
Andalousie occidentale	166	11,78
Côte cantabrique (inclus Galice et Pays Basques)	204	14,40
Portugal	139	9,86
Angleterre	1	0,07
Hollande	1	0,07
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>511</b>	<b>36,26</b>
<b>Total pour la Méditerranée</b>	<b>898</b>	<b>63,74</b>
<b>Total</b>	<b>1409</b>	<b>100</b>

On peut donc observer que 511 navires, soit 36,26 % du total, provenaient de l'espace atlantique. Dans 166 cas, ils venaient de l'Andalousie occidentale et leurs capitaines sont identifiés comme gaditans ou sévillans. Dans 54 autres cas, les capitaines sont qualifiés de « castillans », ce qui fait normalement référence à une origine cantabrique. Les Galiciens apparaissent dans 66 expéditions et les Basques –presque toujours de Biscaye –, dans 84 expéditions. Au total, ce ne sont donc pas moins de 370 navires qui sont originaires de ports de la façade atlantique. En ce qui concerne les navires étrangers originaires de pays atlantiques, seuls ceux provenant du Portugal ont une importance réelle, avec 139 entrées dans le port de Barcelone, alors que l'on ne relève qu'une seule mention pour les navires anglais ou hollandais.

<sup>43</sup> Source : Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas, op. cit.*, t. IV, annexes, p. 22-52. L'état des navires arrivés à Barcelone en 1497 ne fournit aucune information sur les ports d'origine mais il précise, en revanche, l'origine des capitaines. Nous avons donc résolu d'en faire usage ici : voir Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas, op. cit.*, t. IV, annexes, p. 23-25.

Pour la période 1538-1629, nous ne pouvons compter que sur une liste de 250 navires expédiés de Barcelone, parmi lesquelles 76 gagnèrent un port atlantique (*cf.* tableau XIV) :

Tableau XIV. Origines des patrons et capitaines des navires expédiés de Barcelone vers l'Atlantique (1538-1629)<sup>44</sup>

Origines	Nombre de navires
Catalans	62
« Méditerranéens »	4
Français	4
Castillans (dont Andalous et Basques)	4
Portugais	2

156

Sur un total de 250 expéditions recensées, seulement 6 – soit 2,4 % – furent dirigées par des capitaines originaires des rives de l'Atlantique – espagnols ou portugais –, étant entendu que nous avons renoncé à prendre en compte les capitaines français pour lesquels il s'avère impossible de déterminer s'ils sont originaires de la Méditerranée ou de la façade atlantique. Il faut cependant garder à l'esprit que la documentation notariale enregistrée à Barcelone tend à surreprésenter l'activité des navires catalans et à sous-représenter, au contraire, celle des navires de l'Europe atlantique. En fait, les embarcations armées dans les ports atlantiques devaient avoir plus d'importance que ne le suggère notre tableau : en témoigne la présence dans le port, déjà évoquée, de navires anglais, flamands, hollandais et danois dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, ou encore le fait que des capitaines anglais, flamands et français (au moins quatre, originaires de Saint-Malo) entrèrent dans le port de Barcelone en 1631-1632<sup>45</sup>.

Pour les années 1630-1665, l'information disponible est plus précise et offre une meilleure représentativité que celle utilisée pour la période antérieure. Cependant elle ne permet pas d'écarter toutes les zones d'ombre inhérentes à une telle question (*cf.* tableau XV) :

<sup>44</sup> Source : Albert García Espuche, *Un siglo decisivo*, *op. cit.*, p. 480-487.

<sup>45</sup> José María Delgado Ribas, « El puerto de Barcelona », *art. cit.*, p. 17-80, notamment p. 48-50.

Tableau XV. Pavillons des navires sortis de Barcelone, 1630-1665<sup>46</sup>

Pavillons	Nombre de navires	Part du total (en %)
Italien	362	27,04
Français	286	21,35
Espagnol	31	2,31
Catalan	606	45,35
Non identifié	26	1,94
<b>Total pour l'Atlantique</b>	<b>27</b>	<b>2,01</b>
<b>Total</b>	<b>1339</b>	

Comme nous l'avons déjà vu ci-dessus, cette très faible présence des capitaines et des navires originaires de l'Atlantique peut être mise en relation, au moins en partie, avec l'état de guerre quasi permanent qui caractérise cette période. Une fois de plus, il est cependant possible qu'elle soit sous-évaluée dans nos données : une partie des navires qualifiés « d'espagnols » ou de « français » pouvaient en effet être originaires des côtes atlantiques de ces deux pays ; et, par ailleurs, des témoignages ponctuels, telle l'arrivée à Barcelone de capitaines anglais, flamands et bretons, déjà mentionnée pour les années 1631-1632, attestent du caractère lacunaire de notre source<sup>47</sup>.

Pour la période 1675-1712, l'étude portant sur les polices d'assurance nous fournit un échantillon de 490 expéditions dont on peut tirer plusieurs enseignements dignes d'intérêt (cf. tableau XVI) :

Tableau XVI. Pavillons des navires expédiés de Barcelone (1675-1712)

Pavillons	Nombre	Part du total (en %)
Catalans	345	60,21
Autres « Méditerranéens »	191	33,33
<b>Total Méditerranée</b>	<b>536</b>	<b>93,54</b>
Portugais	2	0,35
Anglais	30	5,24
Hollandais	5	0,87
<b>Total Atlantique</b>	<b>37</b>	<b>5,46</b>
<b>Total</b>	<b>573</b>	<b>100</b>

<sup>46</sup> Source : Emili Giralt Raventos, *El comercio, op. cit.*, t. II, annexes.

<sup>47</sup> Source : Carlos Martínez Shaw, « Comercio marítimo », art. cit., p. 306-307.

Ces chiffres attestent d'une augmentation sensible de la présence des capitaines atlantiques dans les ports de Barcelone, Mataró et Salou. Cela est particulièrement net en ce qui concerne les capitaines anglais, moins pour les Hollandais. On ne peut, en revanche, qu'être surpris par le recul substantiel de la présence portugaise, probablement à mettre en lien avec le fait que ce sont dorénavant les capitaines catalans qui assurent l'essentiel des échanges entre la Catalogne et le Portugal.

Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, nous disposons de l'état des entrées de navires dans le port de Barcelone pour les années 1772 et 1773 (*cf.* tableau XVII) :

Tableau XVII. Pavillons des navires arrivés à Barcelone, 1772-1773<sup>48</sup>

Pavillons	Total	%
Catalans	128	26,01
Espagnols	2	0,40
Français	116	23,57
Autres « Méditerranéens »	75	15,24
<b>Total Méditerranée</b>	<b>321</b>	<b>65,09</b>
Portugais	1	0,20
Anglais	121	24,59
« Nordiques » (hollandais, danois, suédois et allemand)	48	9,75
« Américains »	1	0,20
<b>Total Atlantique</b>	<b>171</b>	<b>34,91</b>
<b>Total</b>	<b>492</b>	<b>100</b>

On constate donc que, durant cette période, l'espace atlantique retrouve l'importance qu'il avait occupée dans la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>49</sup>. En revanche, la situation est différente pour le port de Salou, spécialisé dans l'exportation des eaux-de-vie vers la baie de Cadix et le nord de l'Europe, puisque les 149 embarcations atlantiques comptabilisées entre 1782 et 1799 ne représentent que 3,84 % des entrées, – mais cependant, il faut le souligner, plus de 35 % des entrées de navires étrangers<sup>50</sup>. En fait, il apparaît que le port

<sup>48</sup> Source : Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 94-96.

<sup>49</sup> Il faut en effet, une fois encore, garder à l'esprit qu'une partie, impossible à évaluer, des capitaines français et espagnols étaient originaires de ports ou de régions atlantiques. Pour les embarcations hollandaises arrivées en Catalogne entre 1713 et 1778, nous renvoyons aux informations fournies par Ana Crespo Solana, déjà mentionnées ci-dessus (*cf. supra*, note 30).

<sup>50</sup> Sur un total de 3879 navires, 425 arboraient un pavillon étranger, parmi lesquels on dénombre 76 anglais, 26 danois, 19 hollandais, 8 suédois et 5 étatsuniens : voir Josep Morell Torredeme, *El port de Salou, op. cit.*, p. 120.

de Salou était complémentaire de celui de Barcelone : il recevait les navires atlantiques – généralement, après qu'ils aient fait escale dans la capitale catalane –, venus charger des eaux-de-vie pour le nord de l'Europe, alors qu'il n'accueillait, en revanche, aucun des navires qui apportaient en Catalogne des produits manufacturés, du poisson salé, du blé ou d'autres denrées.

L'état des navires entrés dans le port de Barcelone entre 1784 et 1803 qui est complet, sauf pour les années 1787-1788 et 1791, confirme l'importance qu'occupaient les navires atlantiques dans le trafic de Barcelone (cf. tableau XVIII).

Tableau XVIII. Pavillons des navires arrivés dans le port de Barcelone (1784-1803)<sup>51</sup>

	Port.	Brit.	Hol.	Dan.	Suéd.	Amér.	Total Atl.	Fran.	Esp.	Médit. <sup>52</sup>	Total général
1776	7	199	41	14	9	-	270	235	475	116	1 096
1777	1	101	66	18	3	-	189	166	271	82	708
1778	-	38	75	20	6	-	139	90	268	100	598
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1784	11	48	34	57	40	-	190	81	409	154	834
1785	8	81	30	68	24	-	211	125	462	122	920
1786	-	96	37	54	26	-	213	149	646	66	1 074
1787	-	112	24	39	24	-	199	135	751	62	1 147
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1789	-	143	62	47	1	-	253	114	720	59	1 146
1790	-	74	73	42	2	1	192	172	916	68	1 348
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1792	-	170	76	71	14	-	331	101	1 043	106	1 581
1793	-	96	12	133	45	-	286	16	1 225	87	1 614
1794	4	156	37	66	49	1	313	-	1 777	90	2 180
1795	1	65	3	93	37	2	201	8	2 475	81	2 765
1796	-	12	-	133	63	1	209	26	1 870	166	2 271
1797	-	1	-	143	51	6	201	54	1 205	204	1 664
1798	-	3	-	174	34	23	234	50	1 357	240	1 881
1799	3	2	-	173	70	21	269	20	1 241	133	1 663
1800	-	3	-	131	91	32	257	11	1 467	126	1 861
1801	-	4	-	73	18	53	148	24	1 238	103	1 533
1802	-	129	20	71	31	58	309	64	1 681	224	2 278
1803	-	83	18	99	66	45	311	29	1 511	51	1 916
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>1 516</b>	<b>608</b>	<b>1 819</b>	<b>704</b>	<b>243</b>	<b>4 925</b>	<b>1 672</b>	<b>22 998</b>	<b>2 440</b>	<b>32 078</b>

51 Source : Pour 1776-1778 et 1787, José Fabregas Roig, José Angal Asension Bernalte et María Luisa Bacquelaine Mut, « Registro de entradas de navíos en el puerto de Barcelona entre 1776 y 1788, según la Gaceta de Madrid », *Pedralbes. Revista de Història Moderna*, 8-1 (1988), p. 437-446 ; pour le reste, Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 105-108.

52 Méditerranée : génois, raguséens, vénitiens, napolitains, autres italiens, autrichiens, « impériaux », russes, maltais, grecs, ottomans, algériens, tunisiens et marocains.

Sur 32 078 navires arrivés à Barcelone au cours de ces 21 années comprises entre 1776 et 1803, au moins 4925 étaient donc « atlantiques ». Rappelons que nous n'avons pas agrégé à cet ensemble les navires français puisque, comme nous l'avons vu, l'essentiel du commerce français avec Barcelone se faisait par le biais de Marseille. Nous avons de la même manière exclu les navires espagnols alors qu'il est évident que quelques-uns des navires arborant ce pavillon devaient être basés dans des ports d'Andalousie occidentale ou de la côte cantabrique. Aussi, peut-on considérer que le chiffre de 4925 embarcations – soit 13,4 % du total – pour la navigation assurée par des navires originaires de l'Atlantique est largement sous-évalué, cela d'autant plus, en outre, que les navires armés dans l'Atlantique étaient généralement d'un port plus élevé que ceux de la Méditerranée, et que leurs cargaisons étaient également d'une plus grande valeur, sauf peut-être les cargaisons de poissons salés et celles de céréales.

160

Tableau XIX. Pourcentages des pavillons « atlantiques » dans le trafic barcelonais (1497-1803)<sup>53</sup>

	Chiffres absolus	%
Navires arrivés à Barcelone, 1497-1537	511	36,26
Navires expédiés de Barcelone, 1538-1629	6	2,40
Navires expédiés de Barcelone, 1630-1665	27	2,01
Navires assurés à Barcelone, 1675-1712	37	5,46
Navires arrivés à Barcelone, 1772-1773	171	34,91
Navires arrivés à Barcelone, 1776-1803	4 295	13,40

Les pourcentages élevés, constatés pour les périodes 1497-1537, 1772-1773 et, dans une moindre mesure, 1776-1803, peuvent s'expliquer par la nature des sources utilisées, qui sont les plus exhaustives et les plus fiables. De la même manière, les chiffres très faibles correspondant aux autres périodes doivent probablement être mis en relation avec les limites inhérentes aux sources utilisées. Les difficultés politiques et économiques qu'a connues la Catalogne aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, notamment la *Guerra dels Segadors*, ont également pu jouer un rôle, de même que les conflits dans lesquels fut engagée la monarchie espagnole et qui affectèrent les échanges maritimes tout au long de l'époque moderne<sup>54</sup>. Il faut par ailleurs souligner que les navires atlantiques ne se limitèrent pas à jouer

53 Sources : cf. tableaux XIII à XVIII.

54 Rappelons qu'il s'agit du soulèvement des Pays-Bas, de la guerre de Succession d'Espagne, de la guerre de l'Oreille de Jenkins, de la guerre de Sept Ans et des guerres franco-britanniques de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

un rôle dans le trafic entre l'Atlantique et Barcelone, puisqu'ils participèrent également de façon très active au commerce entre Barcelone et les autres ports de la Méditerranée. C'est ce que faisaient, notamment, un grand nombre de navires français, anglais, hollandais, portugais, andalous, « castillans », galiciens et basques<sup>55</sup>. Cela signifie qu'il ne faut pas négliger le rôle que jouèrent des ports comme Marseille ou Livourne, ou d'autres, dans l'approvisionnement de la Catalogne en produits atlantiques. Mais, sur ce dernier point, il faudra attendre la découverte et l'exploitation de nouvelles sources pour pouvoir affiner notre vision des choses.

À l'aune de ce qui vient d'être exposé, on constate donc que, loin d'une « invasion par les Nordiques » – qu'il faudrait pouvoir illustrer par des chiffres donnant leur pourcentage exact dans l'ensemble des navires entrés dans le port, ainsi que par la valeur de leurs cargaisons –, il s'avère plus juste de parler d'une présence significative des navires atlantiques dans le port de Barcelone. Il faut cependant insister sur le fait que ces navires, en plus de leurs fonctions de base – l'introduction des produits atlantiques, et l'importation des produits méditerranéens dans leurs ports d'origine –, remplissaient d'autres fonctions mercantiles dans le système commercial de l'époque puisqu'ils jouaient un rôle significatif dans les échanges interméditerranéens, rôle qui fut d'ailleurs bénéfique aussi bien pour les armateurs de ces navires – qui tiraient du montant des frets perçus de substantiels bénéfices – que pour l'espace méditerranéen dans son ensemble. Or, il est à peu certain que l'on trouve une situation tout à fait comparable dans les autres grands ports de la Péninsule, comme ceux de Valence, Alicante, Malaga et Cadix, ainsi que dans la majorité des ports de la Méditerranée.

#### LA MARINE CATALANE DANS L'ATLANTIQUE

Tout semble indiquer que les navires catalans ne s'aventurèrent que rarement dans l'espace atlantique au cours de notre période, sauf vers trois destinations qui font exception : la baie de Cadix, le littoral portugais et, dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'empire colonial espagnol. Cela apparaît de façon très nette dans les données utilisées jusqu'à présent (*cf.* tableau XX) :

<sup>55</sup> Pour la période 1720-1799 : IMHB, FS, séries I-XI ; pour le cas des navires français arrivés à Barcelone, voir Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 93-97.

Tableau XX. Origines – ou destinations – des navires catalans  
qui ont participé au commerce entre Barcelone et l'espace atlantique<sup>56</sup>

	Andalousie	Portugal	Côte cantabrique	Amérique espagnole	Europe du Nord	Total	Total Atlantique
1498-1537	27	8	3	-	3	41	511
1538-1629 <sup>57</sup>	19	39	3	1	1	63	76
1722	31	-	-	-	-	31	59
1741	11	-	-	-	-	11	52
1748	4	-	1	-	-	5	20
1761	22	1	-	-	-	23	74
1762	36	-	15	1	1	53	62
1740-1765	?	?	?	39	?	?	?
1766-1777	?	?	?	291	?	?	?
1772-1773	36	12	2	9	-	59	143
1778-1796	?	?	?	1108	?	?	?

162

Il apparaît clairement, en dépit des limites de nos données, que les navires catalans ne jouèrent un rôle notable dans la navigation atlantique que pour les relations avec la baie de Cadix et le littoral portugais<sup>58</sup>. En revanche, leur présence en Europe du Nord est insignifiante<sup>59</sup>. Mais le plus intéressant dans ce tableau réside sans aucun doute dans l'illustration qu'il fournit des débuts de Barcelone au sein de la *Carrera de Indias*, un secteur dans lequel son importance ne cessa de s'affirmer, surtout après les décrets libéralisant le commerce des Îles au Vent (1765) et, plus encore, après le règlement du *Comercio Libre* de 1778.

Avant d'analyser le succès de la marine marchande catalane dans la *Carrera de Indias* au XVIII<sup>e</sup> siècle, il convient d'effectuer une mise en perspective de la

56 Sources : Antonio de Carmany y Montplau, *Memorias, op. cit.*, t. IV, annexes, p. 23-51 et Albert García Espuche, *Un siglo decisivo, op. cit.*, p. 480-487. Pour 1762 et 1772-1773 : Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 91-96. Pour 1741, 1748, 1761 : IMHB, FS, séries I-XI. Pour 1740-1796 : Archivo General de Indias, Série Contratación et, aussi, José María Oliva Megar, « La participación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII », dans *Actas I Congreso de Historia de Andalucía, op. cit.*, t. II, p. 113-131. Pour 1778-1796, José María Delgado Ribas, « Auge y decadencia », art. cit. ; *id.*, *Cataluña y el sistema, op. cit.* ; *id.*, « La construcción i la indústria », art. cit. Pour 1779, José. Fabregas Roig, « El primer año del libre comercio en Cataluña », dans Carlos Martínez Shaw et José María Oliva Melgar (dir.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, p. 285-309.

57 Données relatives aux destinations, et non aux origines, des navires, qui ont été élaborées à partir des contrats de fret et d'assurance.

58 À propos des capitaines catalans naviguant vers Lisbonne et même Amsterdam : voir Francesc Valls Junyent, *La Catalunya, op. cit.*, p. 89 ; en ce qui concerne l'importante présence des navires catalans dans le port de Lisbonne entre 1763 et 1783 : voir Manuel Burgos Madroñero, « El comercio marítimo », art. cit.

59 Aucun navire immatriculé en Catalogne ne figure dans le relevé de 63 bâtiments espagnols entrés dans le port de Dunkerque entre 1733 et 1766 : José María Delgado Ribas, « Floridablanca », art. cit., p. 650.

question depuis les débuts de l'époque moderne. Au cours de la période 1497-1537, ce qui retient tout d'abord l'attention, c'est la relative importance de la marine catalane dans la totalité du trafic maritime de Barcelone puisque, sur un total de 559 navires arrivés dans le port, pas moins de 39,68 % avaient été armés dans la ville. En outre, nombre de ces navires dépassaient les 3 000 quintaux : sur un total de 231 expéditions effectuées par des navires dépassant ce niveau, les Catalans en représentent 48 % et, parmi les 19 embarcations qui avaient un port supérieur à 10 000 quintaux, 13 étaient catalanes, barcelonaises le plus souvent<sup>60</sup>. Tout semble indiquer qu'il s'agit là d'un héritage évident du grand commerce catalan de l'époque médiévale, lequel était déjà fondé sur l'emploi d'un grand nombre de navires ayant un port très élevé et participant activement à des échanges lointains et lucratifs. Jusqu'à la fin du xv<sup>e</sup> siècle, ce type de navires continua à monopoliser le commerce avec le Levant, notamment avec Alexandrie<sup>61</sup>. Cependant, le gros de la flotte catalane se composait pour l'essentiel de petits et de moyens navires, d'un port oscillant entre 1 000 et 2 000 quintaux. Il n'est d'ailleurs pas exclu que les premiers signes des profondes transformations que connut la marine catalane au siècle suivant aient fait leur apparition dans le premier tiers du xvi<sup>e</sup> siècle<sup>62</sup>. La documentation souligne notamment la question des ports d'armement des navires catalans puisque, comme nous l'avons déjà mentionné, de plus en plus de petites localités du littoral s'étaient affirmées, aux côtés de Barcelone, comme de véritables foyers d'investisseurs, d'armateurs, de propriétaires de navires, de constructeurs et de capitaines. Or ces acteurs étaient principalement les protagonistes d'une navigation de niveau intermédiaire, dédiée en premier lieu au cabotage traditionnel en Méditerranée avec les ports français, italiens, maghrébins et d'autres, quoique s'ouvrant de plus en plus également vers le littoral andalou atlantique, et notamment vers la baie de Cadix et le Portugal<sup>63</sup>. Les 41 navires catalans qui arrivèrent à Barcelone

60 Il faut garder à l'esprit que n'apparaissent dans les documents que les navires les plus grands, ainsi que ceux d'un port moyen, alors qu'en général les petites embarcations n'étaient pas relevées : voir Antonio de Capmany y Montplau, *Memorias, op. cit.*, t. IV, annexes, p. 23-51.

61 Eloy Martín Corrales, *Comercio de Catalunya con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los "enemigos de la fe"*, Barcelona, Bellaterra, 2001, notamment, p. 181-182, 220-221 et 227.

62 L'un des principaux historiens de la marine catalane évoque la période 1492-1714, comme celle de la « crise et de la mutation structurelle du commerce maritime catalan » : José María Delgado Ribas, « El puerto de Barcelona », art. cit., p. 41.

63 En 1498, un baleinier – nom donné à une sorte de navire allongé et bas, utilisé aussi bien pour le commerce que pour la pêche – de 2 000 qx, de Galice. En 1499, un baleinier de 1 000 qx, de Gibraltar. En 1500, un baleinier de 12 250 qx, dirigé par le Barcelonais Jayme Bermigal, de Flandres, et un autre de 1 800 qx, de Cadix. En 1505, le baleinier de Francisco Ferrer de 2 500 qx, de Flandres. En 1507, une barque de 1 000 qx, de Galice. En 1508, une caravelle de 1 000 qx, de Puerto de Santa María et un navire de 11 000 qx, de Cadix. En 1512, deux barques

depuis ces deux dernières destinations avaient un port moyen de 1 600 à 2 200 quintaux. Au total, la participation catalane fut évidemment modeste, mais néanmoins importante puisqu'elle portait en germes le décollage des échanges entre la Catalogne et la Basse-Andalousie qui s'affirma au cours des décennies postérieures.

De fait, c'est au cours de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle que s'accélérent de façon décisive les changements structurels appelés à s'imposer définitivement au XVIII<sup>e</sup> siècle. Schématiquement, ces changements peuvent se résumer en trois points : crise de la navigation hauturière, concentration de la propriété navale catalane dans les multiples petites localités du littoral, et affirmation, au sein de la flotte catalane, des navires de port moyen, oscillant le plus souvent entre 250 et 350 quintaux vers 1631, ou faible : entre 25 et 50 tonneaux. Le fait que 90 % des 866 embarcations de moyen ou de faible tonnage, entrées dans le port de Barcelone en 1631-1632, soient catalanes, alors que sur les 16 navires d'un fort tonnage, également entrés dans le port de Barcelone, un seul était immatriculé en Catalogne, semble bien démontrer qu'à cette époque, la mutation structurelle de la marine catalane était déjà achevée. Ces caractéristiques demeurèrent, en effet, quasiment inchangées au cours du siècle et demi suivant<sup>64</sup>. Or cette transformation s'accompagna d'une augmentation significative des expéditions de navires catalans vers l'Andalousie occidentale et le Portugal. Les barques, saètes et autres embarcations similaires se révélèrent vite indispensables sur les routes allant vers Cadix et, sans surprise, se multiplièrent alors les pétitions adressées au Roi afin d'obtenir, pour le port catalan, l'autorisation d'établir un commerce direct avec *Las Indias de nuestros Reyes* ainsi que la permission de créer une compagnie mercantile – de la *Santa Creu* –, susceptible d'intervenir activement dans le commerce américain<sup>65</sup>.

---

de 1 000 qx, une du Portugal et l'autre de Cadix. En 1520, une barque de 1 000 qx, du Portugal. En 1523, Francisco Lop avec son baleinier de 1 000 qx, de Flandres, une barque de 1 000 qx, du Portugal et une autre de 3600 qx, de Cadix. En 1524, une barque de 4 000 qx deux autres de 1 000 qx, de Cadix, une autre de 1 000 qx, du Portugal, et un baleinier de 1 000 qx, de Galice. En 1525, quatre barques de 4 000, 3 000, 1 100 et 1 000 qx, de Cadix, et une caravelle de 1 200 qx, du Portugal. En 1526, une barque de 1 000 qx, de Cadix, un navire de 1 000 qx, également de Cadix, et un baleinier de 2 000 qx, de Lisbonne. En 1527, deux baleiniers de 1 100 et 1 000 qx et une nave de 3 000 qx, tous de Cadix. En 1528, un baleinier de 1 900 qx et une barque de 1 000 qx, de Cadix. En 1534, deux barques, une de 6 000 qx et l'autre de 1 000, de Cadix, et une caravelle de 1 500 qx, du Portugal. En 1537, une nave de 1 000 qx et deux « navilis » de 1 000 qx, de Cadix. Le port moyen de ces différents navires oscille donc entre 2 200 et 1 600 qx, selon que l'on prenne en compte, ou pas, les deux naves de 12 250 et 11 000 quintaux relevées. Pour toutes ces données, voir Antonio de Capmany y Montplau, *Memorias, op. cit.*, t. IV, p. 23-51.

64 José María Delgado Ribas, « El Puerto », art. cit., p. 46-54 ; pour la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, voir Albert Garcia Espuche, *Un siglo, op. cit.*, p. 86-107.

65 Carlos Martínez Shaw, « El comercio », art. cit. ; et *Cataluña, op. cit.*

Finalement, au XVIII<sup>e</sup> siècle, le tonnage moyen de la marine catalane s'établit à un niveau oscillant entre 150 et 175 tonneaux, bien que l'on ait également compté, parfois, quelques navires dépassant les 700 tonneaux. C'est cette imposante flotte marchande qui rendit possible la participation catalane à la *Carrera de Indias*<sup>66</sup>. D'abord timide entre 1740 et 1765, elle connut ensuite un extraordinaire élan à partir des décrets de libéralisation du commerce des « Îles au vent » de 1765 : 291 navires furent expédiés entre 1766 et 1777. Cet élan s'accrut encore au cours de la période comprise entre 1778 – l'année qui marque l'extension des mesures de libéralisation à la quasi-totalité de l'Empire – et 1796, au cours de laquelle on ne compte pas moins de 1 108 navires expédiés aux Indes<sup>67</sup>. Par la suite, les guerres navales avec l'Angleterre réduisirent considérablement ces échanges, mais sans jamais les annihiler complètement, ce qui explique qu'ils aient connu par la suite un nouvel essor en dépit de conditions qui demeuraient particulièrement défavorables : guerres napoléoniennes puis indépendances des colonies continentales avec, comme conséquence immédiate, l'organisation par les insurgés d'une intense activité corsaire dans le détroit de Gibraltar qui se maintint jusque tard dans les années 1820<sup>68</sup>. Il faut enfin préciser qu'un grand nombre de navires catalans employés dans le commerce américain n'appareillèrent pas depuis Barcelone ou depuis un autre port catalan, puisque beaucoup étaient utilisés par les négociants des ports atlantiques espagnols comme El Ferrol, La Corogne et surtout Cadix.

66 À propos de la participation catalane dans le commerce américain aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, y compris celle effectuée par l'intermédiaire de navires non immatriculés dans la Principauté, nous renvoyons aux deux synthèses proposées par Carlos Martínez Shaw, « Sobre el comerç català amb Amèrica », art. cit., p. 33-39 ; et *id.*, « El comerç català, del Mediterrani al Atlàntic », dans José María Delgado Ribas et autres (dir.), *El comerç entre Catalunya i Amèrica*, op. cit., 1986, p. 23-36. Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, voir José María Delgado Ribas, « Auge y decadencia de la Marina colonial catalana », *Boletín Americanista*, n° XXI, 1979, p. 31-64 ; *id.*, *Cataluña y el sistema de Libre Comercio (1778-1818). Una reflexión sobre las raíces económicas del reformismo borbónico*, thèse de doctorat, université de Barcelone, 1981 ; et, enfin, *ibid.*, « La construcció i la indústria naval a Catalunya », *Recerques*, n° 13, 1983, p. 45-64.

67 Nous avons déjà mentionné ci-dessus que la bibliographie disponible sur la participation catalane à la *Carrera de Indias* est immense, aussi nous nous contenterons de mentionner les seules références qui ont été effectivement utilisées dans le présent article.

68 Josep Maria Fradera Barceló, *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*, Barcelona, Editorial Crítica, 1987, notamment le chapitre 4.

Tableau XXII. Navires catalans dans la *Carrera de Indias*, 1740-1796<sup>69</sup>

1740	1	1766	5	1779	40
1741	2	1767	11	1780	13
1742	1	1768	22	1781	9
1743	1	1769	18	1782	34
1744	-	1770	38	1783	51
1745	2	1771	16	1784	33
1746	1	1772	25	1785	87
1747	-	1773	29	1786	86
1748	-	1774	18	1787	62
1749	4	1775	11	1788	69
1750	1	1776	64	1789	95
1751	-	1777	34	1790	58
1752	3	1778	40	1791	89
1753	1	<u>1766-1778</u>	331	1792	87
1754	-			1793	66
1755	-			1794	96
1756	1			1795	46
1757	2			1796	55
1758	2			<u>1779-1796</u>	1 076
1760	4				
1761	1				
1762	5				
1763	1				
1764	2				
<u>1740-1765</u>	39				

166

Ce chiffre global de 1438 navires expédiés aux Indes nous donne une idée saisissante de l'énorme potentiel qu'avait développé la marine marchande catalane au XVIII<sup>e</sup> siècle et qu'il semble falloir mettre en relation avec l'ancienneté des liens existant entre Barcelone, d'une part, Cadix, Séville et Lisbonne, d'autre part. Ces relations jouèrent, en effet, incontestablement un rôle très important dans la constitution et l'affirmation de ce potentiel puisque les savoirs, les

69 Sources : pour 1740-1778, élaboration personnelle à partir du dépouillement de la série « Contratación » de l'Archivo General de Indias et à partir de : José María Oliva Melgar, « La participación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII », dans *Actas I Congreso de Historia de Andalucía*, op. cit., t. II, p. 113-131. Pour 1778-1796, José María Delgado Ribas, « Auge y decadencia », art. cit. ; *id.*, *Cataluña y el sistema*, op. cit. ; *id.*, « La construcción i la industria », art. cit. Pour 1779-1783, José Fabregas Roig, « El primer año del libre comercio en Cataluña », art. cit. ; *id.*, « El Libre Comercio de Cataluña con América durante la guerra de las Trece Colonias, 1779-1783 », dans Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XVIII)*, Madrid, Editorial UNED, 2009, p. 417-449.

expériences et les bénéfices accumulés tout au long de l'époque moderne facilitèrent la progressive adaptation de la flotte catalane aux exigences de la navigation atlantique et lui permirent ainsi de réaliser le « saut » qu'elle effectua au XVIII<sup>e</sup> siècle vers le marché américain<sup>70</sup>.

## LES ÉCHANGES COMMERCIAUX

La nature des échanges entre la Catalogne et l'espace atlantique, bien qu'elle ait évolué au cours du temps, présente quelques caractéristiques durables tout au long de l'époque moderne. Il faut d'abord souligner l'augmentation continue des importations de produits provenant d'au-delà du détroit de Gibraltar : les produits manufacturés, comme les textiles, les quincailleries, etc., mais aussi les produits alimentaires : les céréales, le poisson salé, qui fait son apparition dès le XVI<sup>e</sup> siècle, ou encore les denrées coloniales qui acquièrent une importance toujours plus grande sur les marchés catalans. En revanche, les produits catalans ne suscitèrent longtemps qu'un faible intérêt sur les marchés atlantiques et, plus globalement, le rôle de plaque tournante du commerce international, que la Catalogne avait assumé au Moyen Âge, tendit à s'estomper durant la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle. Il en résulta que le commerce atlantique de la Catalogne demeura sans cesse fondamentalement passif et déséquilibré, le montant des exportations ne parvenant jamais à couvrir celui des importations. Cette situation perdura, même au cours de la dernière période, dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, lorsque pourtant les exportations d'eaux-de-vie vers les ports de l'Europe du Nord augmentèrent considérablement.

La Catalogne trouva cependant un débouché grandissant pour ses exportations – qui d'ailleurs étaient souvent des réexportations – dans le marché gaditan et dans ses prolongements américains. De fait, les industries catalanes, toujours plus importantes et diversifiées – verre, métallurgie, textile, cuirs... –, comme l'agriculture d'exportation de la région – vin, eaux-de-vie et fruits secs, notamment –, trouvèrent, pour leur plus grand avantage, dans la baie de Cadix et les ports américains des marchés sûrs et en constant essor.

Cette importance croissante des marchés atlantiques, qui apparaît déjà lorsqu'on analyse le trafic maritime des ports catalans – aussi bien les entrées et sorties de navires du port de Barcelone que les pavillons assurant ces échanges –, devient plus évidente encore dès lors que l'on s'intéresse à la valeur de ces flux de

70 Le rôle que jouèrent Malaga et Cadix dans la participation catalane à la *Carrera de Indias* est demeuré important, y compris après la promulgation des décrets du *libre comercio* de 1778 : voir José María Delgado Ribas, « Cádiz y Málaga en el comercio colonial catalán posterior a 1778 », dans *Actas I Congreso Historia de Andalucía*, op. cit., t. I, p. 127-140.

marchandises. Nous disposons, à travers les contrats d'affrètements, de données pour la période 1630-1665, et pour les années 1664-1665<sup>71</sup> et 1695-1696, qui s'avèrent particulièrement utiles quoiqu'incomplètes. Nous possédons, par ailleurs, peu de séries statistiques véritablement complètes : la balance commerciale de 1793, d'une part, et celles des années 1804-1806, d'autre part<sup>72</sup>. En dépit de ses limites, l'étude de l'évolution de la part du trafic atlantique dans l'ensemble du commerce barcelonais se révèle du plus grand intérêt, comme en témoigne le tableau suivant (*cf.* tableau XXIII) :

Tableau XXIII. La part du commerce atlantique dans les importations et les exportations de Barcelone (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)

	Importations en livres catalanes (1630-1665, 1664-1665 et 1695-1696) et réaux de billon (1793, 1804-1806)	Part du total (en %)	Exportations en livres catalanes (1630-1665; 1664-1665 et 1695-1696) et réaux de billon (1793, 1804-1806)	Part du total (en %)
1630-1665	239 418	10,38	138 320	7,38
1664-1665	?	13,00 <sup>73</sup>	-	?
1695-1696	?	50,00 <sup>74</sup>	-	?
1793	108 435 499	71,16	81 706 693	78,80
1804	126 940 000	56,39	44 610 000	48,22
1805	24 040 000	21,49	13 040 000	47,09
1806	35 280 000	29,62	38 552 000	54,31

On constate donc, à l'aune de ces données, que les importations provenant de l'Atlantique connurent une croissance continue au fil des siècles jusqu'à atteindre le niveau de 70 % en valeur en 1793. Cette croissance est d'autant plus forte que les chiffres retenus pour la période 1630-1665, qui sont les moins fiables, devraient être encore moins élevés puisque Carthagène et les ports de l'Andalousie orientale furent alors comptabilisés avec ceux de l'Andalousie occidentale. Pour les périodes 1664-1665 et 1695-1696, au contraire, les pourcentages devraient être sensiblement plus élevés puisqu'il faudrait ajouter aux résultats retenus pour l'Europe du Nord et les Indes, ceux de la baie de Cadix

71 Sources : Emili Giralt y Raventós, *El comercio, op. cit.*, t. II, annexes ; Josep Fontana Lázaro, « Sobre el comercio exterior de Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII », *Estudios de Historia Moderna*, V, 1954, p. 199-219, notamment p. 206 ; Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 129, 149-153.

72 Pierre Vilar, *Catalunya, op. cit.*, t. IV, p. 129, 149-153.

73 Sur un total de 443 000 livres catalanes (nb : 160 000 livres pour les exportations).

74 Sur un total de 774 000 livres catalanes d'importation (nb : 55 000 livres pour les exportations).

et du Portugal qui ont été agrégés avec ceux de la France et de l'Italie. En revanche, la balance de 1793 ne présente pas de difficulté majeure. À partir de ce moment, cependant, les guerres que l'Espagne mena, contre la France d'abord, puis contre l'Angleterre, provoquèrent un net reflux du commerce atlantique de Barcelone, même si, en ce qui concerne les années 1804, 1805 et 1806, les pourcentages des importations et des exportations furent probablement plus élevés que ceux figurant dans le tableau. Les importations ne prennent en compte en effet que les denrées coloniales et la morue – et encore qu'en partie –, laissant de côté le blé et les diverses manufactures transportées depuis l'Atlantique. De même, les exportations souffrent de semblables lacunes, même si l'on peut estimer qu'elles sont moins importantes. Quelles que soient ces nuances, cependant, le tableau ne laisse aucun doute sur les difficultés que connut la marine catalane dans ses échanges avec l'Amérique à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Quoiqu'il en soit, en attendant que de nouvelles données statistiques soient publiées, tout indique l'importance que représentait l'espace atlantique pour le trafic maritime catalan et, notamment, le poids qu'il pesait dans ses importations, et aussi, mais dans une moindre mesure, dans ses exportations, importance que l'on remarque dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et qui, réelle, quoique variable, tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, se maintint durant la majeure partie du XIX<sup>e</sup> siècle.

#### LES COLONIES CATALANES DANS LES PORTS ATLANTIQUES

En dépit du ralentissement des études d'histoire maritime relatives à la Catalogne depuis une quinzaine d'années, l'information disponible sur les commerçants catalans installés dans les ports d'Andalousie occidentale (notamment à Cadix), aux Canaries et dans les colonies américaines, n'a cessé de s'enrichir au fil des années. Cette riche information nous offre un excellent témoignage sur les possibilités réelles qu'avaient les Catalans pour commercer avec les colonies. De fait, depuis les ports atlantiques d'Andalousie, ou depuis les Canaries, un groupe très important de Catalans développa une activité commerciale croissante avec l'Amérique. Pour le XVI<sup>e</sup> siècle, de multiples exemples ont été étudiés<sup>75</sup>.

75 Parmi lesquels on retiendra notamment les cas de Miquel Aymerich, Ventura Beltran, Joan Bonet, Joan Cabilonga, Jaume Calvet, Jaume Casademunt, Jaume Castellón, Lluís Castellón, Jaume Codina, Rafael Codina, Juan Codina, Pere Bernat Codina, Pau Joseph Comer, Bartomeu Creus, Joan Benet Creus, Gaspar Delis, Felip Desclergue, Galcerán Desclergue, Lluís Desclergue, Geroni Duayna, Pau Duran, Joan Lluís Escoda, Joseph Figueras, Joseph Figuerola, Antic Font, Ferrant Font, Joan de la Font, Juan Lucas Font, Llätzer Font, Rafael Font, Joan Forcadell, Perot Forcadell, Lluís Jorba, Antón Jover, Jaume Jover, Miquel Jover, Miquel Angel Llambies, Joseph Latorre, Jaume Marsanz, Jaume Massa, Pau Moradell, Francesc Parés, Joaquim Peris, Antoni Peixo, Narcís Planas, Jaume Planes, Perot Planes, Joan Geroni Pons,

Pour la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, la liste des exemples pour lesquels nous avons une documentation, quoique plus modeste, commence également à avoir une certaine importance comme en témoignent les cas connus de Pau Camps, Joan Desplugues, Lluís Desplugue, Pere Desplugues, Josep Lluís Escoda, Gaspar Font, Sebastián de Fonte, Antón Jover, Miguel Jover, Joan Moradell y Josep Miquel Moradell. Beaucoup de ces commerçants voyagèrent en Amérique, et un nombre non négligeable d'entre eux fit même le choix d'y résider, temporairement ou définitivement, en y exerçant une activité dans les secteurs commerciaux ou miniers. Ne serait-ce que pour le XVI<sup>e</sup> siècle et le premier tiers du XVII<sup>e</sup> siècle, nous disposons dorénavant d'une liste de noms déjà très fournie<sup>76</sup>.

Pour la période suivante, qui couvre la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle et le XVIII<sup>e</sup> siècle, le nombre de commerçants catalans installés définitivement ou provisoirement dans les ports de Basse-Andalousie – principalement à Cadix<sup>77</sup>

---

Montserrat Prim, Macià Geroni Rialp, Felip de Ribas, Francesc de Ribas, Melcior de Ribes, Joan Riera, Pere Riera, Miquel Rifós, Geroni Sitjar, Gabriel Soler, Jaume Tries, Jeroni Tries, Joan Vendrell, Mariana Vendrell, Joan Vilar, Maties Vilar, Pere Vilar, Joan de Visa, Francesc Xifré, Salvi Xifré et Benet Xirau.

76 Au sein de laquelle se distinguent notamment Pere Clapés, Andreu Ferrer, Juan Lucas Font, Juan Fortuna, Bartomeu Gensana, Miguel Jover, Antón Jover, Antoni Mateo, Geroni Pedralbes, Jaume Pericas, Jaume Planes, Perot Planes, Esteve Pons, Joan Francesc Puig, Joan Ribas, Joan Riera, Geroni Serra, Pau Andreu Torres, Jaume Tries, Jeroni Tries, Geroni Tudona et Miquel Volmerich. - Voir José María Madurelle Marimon, « Notas sobre el antiguo comercio de Barcelona con las islas Canarias y de Santo Domingo », *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° III, 1957, p. 563-692 ; *id.*, « El antiguo comercio con las Islas Canarias y las indias de Nueva España o del Mar Océano (1498-1638) », *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° VII, 1961, p. 71-130 ; *id.*, « Miscelània de documents històrics atlàntics (1496-1574) », *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° XXV, 1979, p. 219-236 ; Enrique Otte, « Los comienzos del comercio catalán con América », dans *Homenaje a J. Vicens Vives*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1967, vol. II, p. 459-480 ; Manuel Lobo Cabrera, « Un català a Canàries : Joan Codina, mercader en el comerç europeu i atlàntic », dans *II Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, *op. cit.*, p. 41-55 ; Carlos Martínez Shaw, « Sobre el comerç català amb Amèrica al segle XVI », dans *ibidem*, p. 33-39 ; *id.*, « El comerç català, del Mediterrani al Atlàntic », art. cit. ; José María Delgado Ribas et autres (dir.), *El comerç entre Catalunya i Amèrica*, *op. cit.*, p. 23-36 ; *id.*, « Las redes comerciales entre Cataluña y la Baja Andalucía en los siglos XVI y XVII. Una recapitulación y una reflexión », dans *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, *op. cit.*, p. 15-36 ; Rafael Conde y Delgado de Molina, « Las operaciones americanas de los Moradell (1567-1569) », dans *XIII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó*, Palma de Mallorca, 1990, t. III, p. 125-139 ; Albert García Espuche, *Un siglo*, *op. cit.*, p. 488-495.

77 Joan Gimenez Blasco, « Mataró y el mundo andaluz, 1580-1705. Relaciones comerciales y marítimas », dans *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, *op. cit.*, p. 73-94 ; Jordi Andreu Sugranyes, « Las relaciones entre Cataluña y Andalucía a finales del siglo XVII : El papel de Cadix en el desarrollo del comercio vitícola del Camp de Tarragona », *Primer Congreso*, *op. cit.*, p. 95-110 ; Isabel Lobato Franco, « Las relaciones comerciales catalano-andaluzas en la segunda mitad del siglo XVII. El poderoso influjo del tráfico colonial », dans *Primer Congreso*, *op. cit.*, p. 111-126 ; Eloy Martín Corrales, « El comercio catalano-andaluz en la primera mitad del siglo XVIII », art. cit., p. 126-166 ; Assumpta Muset i Pons, « Cataluña

– et en Amérique<sup>78</sup>, est tellement important et la bibliographie qui s’y réfère tellement nourrie, qu’il est impossible d’en faire état ici.

Nous commençons également à avoir une meilleure information sur les Catalans établis dans d’autres zones de l’espace atlantique. Pour ne retenir que le cas de Lisbonne, nous connaissons, pour la période 1560-1630, les noms suivants : Bernat Alegret, Francesc Arnau Menor, Geroni Arnau, Carles Frexa, Gaspar Garau, Pau Massó, Pau Mates, Antoni Morell, Jaume Pericas, Baldiri Safont, Pau Soler. Il manque encore, en revanche, des notices biographiques permettant de mieux connaître les maisons installées dans l’Europe du Nord<sup>79</sup>.

Bien que l’information sérielle disponible pour étudier le commerce maritime de Barcelone soit rare et que son utilisation présente de grandes difficultés, l’importance du commerce atlantique pour le port catalan paraît indiscutable tout au long de l’époque moderne. Il s’agit sans aucun doute d’un commerce passif, réalisé presque exclusivement sur des navires atlantiques, et déficitaire pour la Catalogne, qui importe – du poisson salé, du blé, des textiles, des objets métallurgiques... – beaucoup plus qu’elle n’exporte dans cette direction, même après que les expéditions de produits viticoles aient connu leur envol dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Mais, la véritable importance de ce trafic

---

y el Mercado andaluz en la segunda mitad del siglo XVIII », dans *Primer Congreso, op. cit.*, p. 167-190 ; *id.*, « Cádiz y la colonia catalana. Una nueva aportación », dans *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía, op. cit.*, t. I, p. 501-520 ; José María Delgado Ribas, « Las redes mercantiles del comercio catalán durante el siglo XVIII. El ejemplo de Marià Esteve Grimau », dans *Primer Congreso, op. cit.*, p. 191-214 ; Marina Alfonso Mola et Carlos Martínez Shaw, « La expansión catalana en la Andalucía Occidental (1740-1840) », dans María Teresa Pérez Picaso, Antoni Segura i Mar et Llorenç Ferrer i Alos, *Els catalans a Espanya, 1760-1914*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1996, p. 213-221 ; Paloma Fernández Pérez, « Roles de parentesco y consolidación de los lazos mercantiles. Cataluña y Cádiz en el siglo XVIII », dans *Primer Congreso, op. cit.*, p. 215-229 ; *id.*, *El Rostro familiar de la metrópoli : redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, Siglo XXI de España, 1997 ; Angels Solá i Parera, « Catalanes en Andalucía occidental a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX », dans *Primer Congreso, op. cit.*, p. 213-251.

78 Carlos Martínez Shaw, *Cataluña, op. cit.* ; José María Delgado Ribas, « Els comerciants catalans en la cursa de les Indies Durant el segle XVIII », dans *Terceres Jornades d’Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, Comissió Amèrica i Catalunya, 1992, p. 75-87 ; José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1987 ; *id.*, « Projecció catalano-americana. La xarxa de factories de la Companya de Comerç de Barcelona », dans *Terceres Jornades, op. cit.*, p. 183-195. Juan Maluquer de Motes, « Els catalans a Amèrica (ca 1760-1868) : la visió dels contemporanis », *Revista de Catalunya*, n° 26, 1989, p. 67-85.

79 Albert García Espuche, *Un siglo, op. cit.*, p. 495. Pour les débuts du XVIII<sup>e</sup> siècle, Josep María Torras i Ribé, « Els corresponsal del comerç català amb Europa al començament del segle XVIII », *Recerques. Història, economia i cultura*, n° 23, 1900, p. 115-139.

apparaît lorsqu'on analyse les pourcentages des valeurs totales qu'il atteignit à certaines époques, notamment à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, à une époque où il apparaît comme un facteur décisif du développement industriel de Barcelone.

Il suffit d'insister sur le rôle fondamental que joua Cadix dans les échanges décrits ici. La baie de Cadix fut en effet une véritable plate-forme, où purent s'accumuler les profits et les expériences qui permirent par la suite, aux navires catalans, de poursuivre leurs routes jusque vers le Portugal – à la recherche des salaisons –, puis vers les marchés américains. De fait, le XVIII<sup>e</sup> siècle fut bien celui de la participation triomphante des navires catalans à la *Carrera de Indias*. Les quelques mille navires de la Principauté qui traversèrent l'océan entre 1740 et 1796 attestent on ne peut mieux de l'importance qu'elle acquit alors. La conséquence logique de cette spécialisation progressive du commerce de la Catalogne fut l'installation de commerçants catalans, d'abord à Séville, à Cadix, aux Canaries et au Portugal, puis, plus tard, dans les colonies américaines. Naturellement, les communautés de marchands étrangers originaires du nord de l'Europe se multiplièrent aussi à Barcelone et dans les ports du littoral catalan.