

numéro

13

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle*

Brilli – 979-10-231-1789-9



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^e 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^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e 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^e 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^e-XIX^e 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^e-XIX^e 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^e 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^e-xviii^e 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^e 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^e 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
-------------------	-----

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

DE CADIX À BUENOS AIRES :
COMMERCE ET ÉMIGRATION GÉNOIS
DANS L'ATLANTIQUE IBÉRIQUE (1750-1830) ¹

Catia Brilli

Cette étude se propose de rechercher les raisons pour lesquelles les ports du pays du Río de la Plata sont devenus, au cours des premières décennies du XIX^e siècle, la destination privilégiée de l'émigration génoise. Il s'agit une émigration bien intégrée au contexte local, spécialisée dans le commerce et la navigation, qui, pendant toute la première moitié du XIX^e siècle, constitua la composante majoritaire de la considérable implantation italienne entre Buenos Aires et Montevideo². Généralement méprisée par les premiers consuls sardes de par la méfiance qu'elle nourrissait vis-à-vis des autorités du Royaume³, elle

- ¹ Cet article résume une partie des résultats de ma thèse de doctorat intitulée : *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico. Da Cadice a Buenos Aires (1750-1830)*, université de Pise, 2008, qui fera l'objet d'une publication prochaine, et à laquelle je renvoie souvent pour des approfondissements sur des aspects qui n'ont pu être évoqués ici que de manière générale.
- ² D'après un rapport du vice-consul Belloc, il y avait, en 1850, dans la Confédération Argentine, environ 25 à 26 000 Sardes, dont les trois quarts étaient d'origine ligure. La majorité de ceux-ci vivaient à Buenos Aires où, d'après un échantillonnage du recensement de 1855, il y en aurait eu 7 à 8 000 environ. – Voir Juan Carlos Chiamonte, *Mercaderes del Litoral. Economía y sociedad en la Provincia de Corrientes, primera mitad el siglo XIX*, Buenos-Aires, Fondo de Cultura Económica, 1991 ; Fernando J. Devoto, *Liguri nell'America australe*, dans Antonio Gibelli et Paride Rugafiori (dir.), *Storia d'Italia. Le regioni. La Liguria*, Torino, Einaudi, 1994 ; Chiara Vangelista, *Dal vecchio al nuovo continente. L'immigrazione in America Latina*, Torino, Paravia, 1997, p. 11-12. Le consul sarde, Picolet d'Hermillon, évoquait dès 1836 la présence à Buenos Aires de 5 000 Génois (cf. note suivante).
- ³ Le consul sarde, Picolet d'Hermillon, affirmait ainsi, dans une dépêche de 1836 : « *A Buenos Aires esiste una società di genovesi determinati a contrariare la volontà del Governo del Re. Per dare un'idea a V.E. della popolazione genovese che risiede a Buenos Aires, mi duole dirle che fra più di cinquemila individui che la compongono sarà molto difficile trovare un cancelliere per il consolato. Eccetto un numero molto esiguo, sono tutti marinai, esiliati o uomini che per le loro opinioni politiche si sono allontanati dagli Stati di S.M. Essi si distinguono soprattutto per la loro passione per l'intrigo, usano tutti i mezzi che gli sembrano buoni per riuscirci, e malauguratamente in questo paese si trovano troppo spesso delle autorità da cui ricevono appoggio anche quando questo dovrebbe essergli rifiutato* », Archivio di Stato di Torino, *Consolati nazionali, Montevideo*, Mazzo n° 1, 1836-1850, *Picolet d'Hermillon a S.E. Le Comte Solar de la Marguerite Ministre des Relations Étrangères*, Buenos Ayres, 3 juillet 1836 (Il existe

était au contraire protégée par le gouverneur de Buenos Aires, en dépit de l'inexistence d'un quelconque traité commercial ou d'amitié entre l'Argentine et le Piémont, le premier accord diplomatique n'ayant été signé qu'en 1855⁴.

Pour expliquer les conditions du succès ligure dans cette région, il m'a fallu remonter dans le temps et reconstruire la présence génoise dans le commerce atlantique ibérique, à partir d'une analyse comparative entre Buenos-Aires et le port de Cadix, emporium de la *Carrera de Indias* au XVIII^e siècle et siège de l'une des implantations ligures les plus importantes de l'époque. L'étude de cas gaditain n'a pas seulement permis de mieux saisir les raisons de ce choix privilégié des Ligures pour une émigration vers les pays du Río la Plata, mais aussi de restituer une dignité historiographique aux vicissitudes du commerce génois dans l'espace ibérique au XVIII^e siècle. Après la fin du « siècle des Génois », qui avait vu les marchands et les banquiers de la République être les protagonistes de la finance internationale en vertu de la relation symbiotique établie avec la couronne de Castille, l'histoire du commerce génois a en effet été longtemps obscurcie par l'image d'une décadence générale qui prévaut encore dans la réflexion historiographique. L'étude de cas gaditain montre au contraire que l'effacement du rapport privilégié avec la couronne ne détruisit pas la diaspora génoise dans les territoires de l'empire, mais la poussa à une métamorphose supplémentaire pour s'adapter à une situation inédite de marginalité. Il en résulta ainsi une nouvelle forme de symbiose, reposant aussi bien sur des pratiques commerciales illégales que sur les stratégies individuelles visant à s'assimiler au milieu marchand espagnol. Dans un contexte dans lequel la compétition sur le marché atlantique était de plus en plus liée à la puissance militaire et navale, les Génois continuèrent paradoxalement à prospérer en vertu de leur faiblesse : en effet, la neutralité de la République, associée à la dimension privée et familiale des entreprises marchandes ligures, permit à la diaspora de pénétrer le commerce gaditain et atlantique sans être perçue comme une menace pour la stabilité de l'empire.

234

à Buenos Aires une société de Génois déterminés à contrer la volonté du gouvernement du Roi. Pour donner une idée à V.E. de la population génoise qui réside à Buenos Aires, je suis navré de Vous dire que parmi les cinq mille individus qui la composent il sera très difficile de trouver un chancelier pour le consulat. À l'exception d'un tout petit nombre, ils sont tous des marins, des exilés ou des hommes qui se sont éloignés des États de S.M. en raison de leurs opinions politiques. Ils se caractérisent avant tout par leur passion pour l'intrigue, ils utilisent tout moyen pour y parvenir, et malheureusement dans ce pays-ci on trouve trop souvent des autorités qui leur fournissent leur appui même lorsque celui-ci devrait leur être refusé ». Voir aussi, à ce propos, Fernando J. Devoto, *Le migrazioni italiane in Argentina. Un saggio interpretativo*, Napoli, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, 1994, p. 127.

⁴ Isidoro J. Ruiz Moreno, *Orígenes de la diplomacia italo-argentina*, Buenos Aires, Instituto Histórico de la Organización Nacional-Fundación Rocca, 1983, p. 22.

L'un des principaux moteurs de la persistance du dynamisme commercial ligure est lié à la navigation de cabotage qui, à travers des pratiques rodées de contrebande et l'utilisation des pavillons de complaisance, permit aux Génois de conserver un rôle important dans l'articulation des échanges euro-méditerranéens⁵ : les escales ibériques représentaient le principal marché pour écouler aussi bien les produits manufacturés génois que le blé sicilien, que les Génois commercialisaient dans des conditions proches du monopole⁶. De cette manière, de nombreux commerçants des rivages ligures, qui avaient peu ou prou à voir avec les grandes familles de l'ancien patriciat génois, réussirent à accumuler de petites et de grandes fortunes dans les échanges méditerranéens et à élargir leurs affaires au commerce atlantique. Plusieurs de ces marchands furent à même de conquérir aussi un espace légitimement reconnu au sein même du milieu marchand gaditain à travers une politique matrimoniale avisée, l'obtention de la naturalisation avec le privilège – qu'elle comportait – de pouvoir participer directement à la *Carrera de Indias*, ou encore en confiant la gestion de l'entreprise commerciale aux enfants nés sur le territoire de la monarchie – les *jenízaros* –, qui bénéficiaient des mêmes droits que les Espagnols. L'enracinement de ce nouveau milieu marchand au cœur du commerce colonial espagnol, pourtant défini par le monopole national, s'explique par le caractère de celui-ci, devenu peu à peu « pseudo-mercantiliste » du fait des difficultés

5 Luciana Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova, Brigati, 1999 ; Claudio Costantini, *La Repubblica di Genova*, Torino, UTET, 1987, p. 164 sq. ; Luigi Bulferetti, Claudio Costantini, *Industria e Commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, Banca Commerciale Italiana, 1966 ; Giulio Giacchero, *Storia economica del Settecento genovese*, Genova, Apuania, 1951.

6 Sur le commerce maritime génois au XVIII^e siècle, voir Heinz-Theo Niephaus, *Genua Seehandel von 1746-1848. Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zur Iberischen Halbinsel, zu West und Nordeuropa sowie den Überseegebieten*, Köln-Wien, Boehlau, 1975, p. 387 sq. ; Carlo Baudi di Vesme, « Genova e il Mediterraneo nella seconda metà del XVIII secolo », dans Raffaele Belvederi (dir.), *Atti del II Congresso Internazionale di Studi Storici. Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna*, Genova, s.n., 1985, p. 387-435. Sur le rôle génois dans le commerce du blé, voir Antonino Blando, *Grano e mercanti nella Sicilia del Settecento*, thèse de doctorat, université de Catania, 2000 ; Luca Lo Basso, « Il Sud dei Genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia Meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento », dans Biagio Salvemini (dir.), *Piazze mercantili, mercanti e poteri sulle rotte tirreniche. I traffici marittimi fra Francia e Italia nell'età della 'grande trasformazione' (1700-1850)*, Bari (à paraître) que l'auteur m'a aimablement communiqué. Sur l'implantation génoise en Espagne au XVIII^e siècle, voir Ricardo Franch Benavent, « Dinastías comerciales en la Valencia del siglo XVIII : los Causa, Batifora y Ferrando », dans *Actas del II Coloquio de Metodología Histórica Aplicada. La documentación notarial y la historia*, Santiago de Compostela, Secretariado de Publicaciones de la universidad de Santiago, 1984, t. II, p. 295-315 ; Aurora Gámez Amián, *Comercio colonial y burguesía mercantil « malagueña » (1765-1830)*, Malaga, Universidad de Málaga, 1992 ; Joan Carles Maixé Altés, « La colonia genovesa en Cataluña en los siglos XVII y XVIII : los Bensi », dans *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, t. I, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1984, p. 523-532.

financières chroniques de la monarchie et de la dépendance croissante vis-à-vis des manufactures étrangères nécessaires pour garantir l'approvisionnement des marchés américains.

Les Génois furent la première communauté marchande étrangère de par le nombre des naturalisations obtenues de la Couronne entre 1700 et 1787⁷ : 19 ; au total, les marchands originaires de la République, *jenízaros* et naturalisés qui, entre 1743 et 1823, s'inscrivirent au *Consulado de Indias*, furent 77⁸. Il s'agissait certes d'une minorité, étant donné que l'accès aux circuits légaux de la Carrera était réservé uniquement aux négociants les plus en vue. Toutefois, autour de cette minorité, s'articulaient d'intenses réseaux de relations et d'alliances qui, de fait, ouvraient la route des commerces coloniaux à un nombre d'acteurs économiques nettement plus élevé. Les liens de réciprocité entre émigration ligure et société gaditane ne se limitèrent pas au milieu du négoce, mais s'étendirent à de nombreux autres secteurs économiques. Le renforcement de la marine marchande et de guerre espagnole fut soutenu, d'une part, par le recours à la main-d'œuvre immigrée, et, d'autre part, par une claire ouverture à l'immatriculation de bâtiments étrangers, favorisant ainsi les opportunités de profit pour les armateurs des côtes liguriennes qui, dans quelques cas, établirent leurs chantiers navals dans la baie même de Cadix. Le problème des équipages fut résolu lui aussi en favorisant l'intégration des gens de mer étrangers au service de la flotte locale⁹.

La sensibilité « populationniste » des réformateurs Bourbons, héritée des théorisations des *arbitristas*, qui avaient identifié dans la faible densité démographique la principale cause de l'absence d'un développement agricole et manufacturier de la monarchie, amena à l'élaboration d'une législation favorable à l'établissement des producteurs étrangers. Les effets de ce climat favorable sont lisibles dans la forte présence génoise que l'on constate non seulement dans la navigation et la construction navale espagnoles, mais

7 Archivo General de Indias (désormais AGI), Consulados, Libro 445. Neuf autres furent obtenues entre 1790 et 1811 : AGI, Consulados, Leg. 891.

8 AGI, Consulados, Libro 447, fol. 442 5q.

9 En 1793, les marchands-armateurs génois de Cadix possédaient 33 bâtiments immatriculés dans la *Carrera de Indias*, AGI, Consulados, leg. 929. Pour une analyse plus pointue sur la présence ligure dans la navigation et l'armement espagnol sous les Bourbons, voir Catia Brilli, « The Genoese response to the collapse of the Spanish Empire in America », *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas/Anuario de Historia de América Latina*, 47, 2010, p. 247-272 ; Marina Alfonso Mola, « Los navieros naturalizados de Cádiz (1778-1820) », dans Antonio García-Baquero González (dir.), *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración*, Cadix, Diputación Provincial de Cádiz, 1991, t. 1, p. 209-226. Sur la politique maritime de l'Espagne des Bourbons, voir Marina Alfonso Mola, « La Marina Mercante Colonial en la Legislación Borbónica (1700-1828) », dans Carlos Martínez Shaw (dir.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, p. 173-215.

aussi dans les différents secteurs de l'artisanat gaditain, dont l'organisation se structura, comme dans le cas des boulangers, à travers des normes qui garantissaient précisément l'intégration des étrangers¹⁰. Par ailleurs, les réformes des Bourbons visant à développer le secteur productif local pour soustraire la monarchie à la dépendance des manufactures étrangères, donnèrent aussi aux Ligures un rôle entrepreneurial. S'il imposait des droits élevés pour tout bien manufacturé importé de l'étranger, le décret du *Libre Comercio* de 1778 garantissait à ceux produits par des étrangers en Espagne les mêmes exemptions que celles réservées aux produits « nationaux »¹¹. Ce décret, ainsi que d'autres¹², favorisa l'implantation dans la baie de Cadix, vers la fin du siècle, de nombreuses entreprises textiles contrôlées par des marchands ligures, qui, conjointement aux pratiques traditionnelles de contrebande menées avec la complicité des marchands espagnols, permirent aux manufactures génoises de maintenir leur compétitivité sur les marchés coloniaux en dépit de leur sclérose technologique et de la concurrence croissante¹³.

On comprend mieux, dès lors, la croissance constante de l'implantation génoise à Cadix, qui, dans les années 1790, dépassa en nombre les autres communautés étrangères établies dans le port, sans compter les *transeuntes* et ceux qui résidaient à proximité, à Chiclana, au Puerto de Santa María, à San Fernando et à Jerez de la Frontera¹⁴. Face à la perte de son ancienne prééminence financière et de son rapport privilégié avec la Couronne espagnole, la diaspora génoise se réinventa donc, en tirant sa force de sa faiblesse politique et de sa persistante complémentarité par rapport aux besoins de la couronne. Ce processus, qui

10 Archivo Histórico Provincial de Cádiz, L.10.077, 18 juin 1721.

11 *Reglamento y Aranceles Reales para el comercio libre de España a Indias, de 12 de octubre de 1778* (en la Imprenta de Pedro Marin), Sevilla, Imprenta CSIC, 1978.

12 En 1777, toutes les corporations des métiers furent obligées d'admettre également des maîtres étrangers, à condition qu'ils fussent catholiques ; les producteurs étrangers furent admis aussi dans le secteur de la soie (1778), du lin, de la chanvre et de la laine (1784-1786) ; en 1778, le nombre des métiers à tisser, que chaque producteur était autorisé à avoir, fut libéralisé ; en octobre 1779, la liberté de production fut élargie à l'ensemble du secteur textile : Vincent Llobart, *Campomanes, economista y político de Carlos III*, Madrid, Alianza, 1992, p. 274.

13 Catia Brilli, « Mercaderes genoveses en el Cádiz del siglo XVIII. Crisis y reajuste de una simbiosis secular », dans Ana Crespo Solana (dir.), *Comunidades Transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico (1500-1830)*, Madrid, Doce Calles, 2010, p. 83-102.

14 En 1791, l'implantation italienne à Cadix, composée pour la majeure partie de migrants provenant de Gênes et de la Riviera occidentale, comportait 5 108 personnes, AGI, *Consulados*, leg. n. 91, *Estado de los Extranjeros que hay en Cádiz*, Cádiz, 29 août 1791. D'après le recensement de 1794, dans 9 des 17 quartiers de Cadix seulement résidaient 1 380 Ligures de première génération : Carlo Molina, « L'emigrazione Ligure a Cadice (1709-1854) », *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, t. CVIII, 2 (1994), p. 326 sq.

se fonda sur la valorisation de stratégies privées visant à l'intégration dans la société d'accueil, se traduit par l'abandon des formes visibles de l'identité communautaire génoise à Cadix et dans l'affaiblissement de ses institutions. Le consulat génois, devenu désormais impuissant dans le recouvrement des droits douaniers et dans la promotion d'initiatives communautaires, maintint une fonction de lien entre les intérêts souvent contradictoires d'une minorité de grands marchands ligures¹⁵. Par ailleurs, l'institution consulaire, loin d'être perçue comme une ressource juridictionnelle et une instance de pression politique pour la défense des intérêts de la « nation » génoise vis-à-vis des circuits institutionnels propres au commerce de monopole espagnol, se révéla souvent être un tremplin pour accéder à ces mêmes circuits¹⁶.

LA PÉNÉTRATION LIGURE DANS LA VICE-ROYAUTÉ DU RÍO DE LA PLATA

238

Les caractéristiques de cette « diaspora silencieuse », déjà présente dans l'Espagne du XVIII^e siècle, indépendante du contrôle de la mère patrie, qui se sert de canaux illicites pour pénétrer dans les interstices de la compétition commerciale moderne, et qui tend à s'insérer ou à se fondre dans la société locale, se retrouvent de manière encore plus accentuée dans le contexte du Río de la Plata. Cette région vécut longtemps aux marges de l'empire. Sa prospérité et l'acquisition d'une physionomie politique autonome ne furent pas le fruit d'une stratégie élaborée *a priori* par la Couronne, mais une réaction aux pressions des concurrents étrangers, en particulier portugais et britanniques qui, depuis le XVII^e siècle, commencèrent à utiliser cette région peu parcourue comme « porte de sortie » pour drainer illégalement des ressources métallifères andines et pour introduire des esclaves et des produits manufacturés européens¹⁷. Comme cela s'était déjà produit pour Cadix, le Río de la Plata s'imposa donc progressivement comme un pôle stratégique du commerce transatlantique en raison de la contrebande étrangère, qui agit comme un puissant facteur de modification des routes monopolistiques traditionnelles.

15 Catia Brillì, « Administrando la debilidad. Los mercaderes genoveses y sus instituciones en la capital del comercio hispánico dieciochesco », dans Bartolomé Yun et Fernando Ramos (dir.), *De Estambul a Potosí : Instituciones y Crecimiento Económico en el Mediterráneo y el Atlántico, 1500-1800*, Valencia, Universitat de València, 2011 (à paraître).

16 Beaucoup de marchands ligures qui obtinrent à Cadix en ces années-là la naturalisation, le document de *vecindad* ou celui de *hidalguía* avaient été par le passé protégés par la juridiction du consul génois dans le port, ou avaient établi des relations étroites avec lui : Catia Brillì, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico*, op. cit., p. 96-102.

17 Cf. Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos-Aires, Centro Editor de América Latina, 1988.

Dans la première moitié du XVIII^e siècle, peut-être aussi en raison des conditions difficiles héritées de la guerre de Succession espagnole, de la défense formelle, en vigueur de 1729 à 1742, faite aux *jenízaros* de participer à la *Carrera de Indias*¹⁸, de l'attraction exercée par les places coloniales mieux établies ou, encore, de la prépondérance des métaux précieux dans les exportations du Río de la Plata, qui demandaient de fortes capacités d'investissement, l'intérêt des marchands génois de Cadix pour l'Amérique australe semblait modeste¹⁹. Les choses commencèrent à changer à la suite de la chute de Portobelo aux mains des Anglais, en 1739, qui détermina l'insertion de la région du Río de la Plata parmi les escales du commerce de monopole en raison de l'ouverture de la route du cap Horn. L'un des premiers bans d'expulsion des marchands étrangers de Buenos Aires, promulgué en 1749 par la couronne dans le but d'endiguer la contrebande, révèle que les Génois établis illégalement dans la ville, au nombre de 16, venaient juste derrière les Portugais – 23 –, suivis par deux Français et un Anglais²⁰. Il ne s'agissait pas de grands marchands, mais de propriétaires de *pulperías* (magasins de vente au détail de comestibles et autres biens de première nécessité), *tiendas* et *tendejones* (magasins dans lesquels on vendait une gamme plus large de produits), arrivés au Río de la Plata de manière autonome, ou comme commissionnaire d'une maison espagnole pour tenter leur chance aux Indes. Leur but était de cumuler un capital suffisant pour démarrer ou consolider une carrière marchande, qui, dans certains cas, pouvait déterminer le choix de s'établir de manière permanente dans la région. Ces *pulperías* n'étaient pas des activités stables : souvent spécialisées dans la vente d'une seule sorte de produits importés depuis l'étranger, elles étaient constamment dissoutes et reconstituées en fonction des nécessités du marché et de la stratégie commerciale du vendeur²¹.

18 Pour une analyse fine des conflits internes au milieu marchand espagnol qui amenèrent à l'interdiction des *jenízaros*, voir Manuel Bustos Rodríguez, « Comerciantes españoles y extranjeros en la Carrera de Indias : la crisis del siglo XVIII y el papel de las instituciones », dans Francisco José Aranda Pérez (dir.), *Burgueses o ciudadanos en la España moderna*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2003, p. 327-356.

19 Entre 1737 et 1757, leurs investissements se limitèrent aux expéditions de Francisco Ayraldo – le seul individu identifié comme exportateur de cargaisons consistantes et régulières –, Juan Ayraldo et Antonio Tomati : Arazola Corvera, María Jesús, *Hombres, barcos y comercio de la ruta Cádiz-Buenos Aires (1737-1757)*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1998.

20 Archivo General de la Nación di Buenos Aires (désormais AGN), IX, *Comerciales*, 39-7-3, *Comerciantes Extranjeros. Autos solicitando la expulsión de varios comerciantes extranjeros por Francisco Antonio Riva, apoderado de los comerciantes españoles de Buenos Aires, 1742-1750*, Leg. 270, Exp. 7.

21 À ce propos, voir Jorge Gelman, « Los Caminos del Mercado. Campesinos, estancieros y pulperos en una región del Río de la Plata colonial », *Latin American Research Review*, t. 28, n° 2, 1993, p. 89-118 ; Carlos Mayo (dir.), *Pulperos y pulperías de Buenos Aires (1740-1830)*, Mar del Plata, Universidad Nacional de Mar del Plata, 1996 ; Jorge A. Bossio, *Historia de las*

La répétition des bans d'expulsion dans les années suivantes témoigne du fait que le commerce géré par des étrangers était un phénomène envahissant contre lequel on avait du mal à mettre des barrières. En 1779, par exemple, on dénonçait à nouveau le fait qu'environ un quart des *pulperías* ouvertes dans la ville étaient gérées par des intermédiaires étrangers : il s'agissait de 11 Génois, 8 Portugais, 8 Français, 3 Savoyards, un Anglais, un Piémontais, un Corse, un Romain et un Vénitien²². Les listes de proscrits ne comprenaient pas la totalité des marchands étrangers actifs sur la place, mais seulement les individus dépourvus des ressources économiques et sociales nécessaires pour légitimer de manière incontestable leur enracinement dans le territoire. De fait, plusieurs marchands génois, qui firent fortune au Río de la Plata durant ces années-là, ne furent en revanche jamais frappés d'une quelconque mesure d'expulsion, ce qui confirme leur degré d'intégration élevé dans la société locale²³.

240

Leur culture marchande cosmopolite, leur foi catholique, leur familiarité avec la langue et avec les mœurs des marchands espagnols, tirée de leur précédente expérience en Espagne, et finalement la dimension essentiellement privée de leurs stratégies entrepreneuriales jouèrent en faveur de ces premières générations de la diaspora. Ces caractéristiques, unies à leur disponibilité en capitaux et à leur remarquable habileté commerciale, leur permirent non seulement d'établir des liens de parenté et de collaboration économique avec les commerçants locaux, mais aussi de conquérir, dans certains cas, une position de premier plan à l'intérieur du monde politique et marchand de Buenos Aires. Par ailleurs, c'est pour ces mêmes raisons que la majorité des commerçants frappés par l'ordre d'expulsion réussirent à éviter le rapatriement, soit en revendiquant leur condition de sujets de la couronne, soit en faisant valoir des liens de parenté en Espagne, soit en se réfugiant temporairement dans les territoires limitrophes, ou, tout simplement, en témoignant de leur intention de s'établir de manière définitive en ville²⁴.

La croissante pénétration génoise sur les côtes de la Plata s'explique aussi par l'indulgence de fait avec laquelle les autorités locales regardaient les marchands et les artisans étrangers, jugés utiles au développement commercial, démographique

pulperías, Buenos Aires, Plus Ultra, 1972 ; Ricardo Rodríguez Molas, « La pulpería rioplatense en el siglo XVIII », *Revista de la Universidad del Litoral*, 49, juil.-sept. 1961, p. 1-134 ; Hernán Asdrúbal Silva, « Pulperías, tendejones, sastres y zapateros, Buenos Aires en la primera mitad del siglo XVIII », *Anuario de Estudios Americanos*, 26, 1969, p. 471-506.

²² AGN, IX, *Hacienda*, n. 33-1-3, *Lista de Extranjeros a quienes se les ha intimado según superior decreto cierran las tiendas y pulperías que estaban manejando*, Buenos Aires, 20 décembre 1779.

²³ Cf. Catia Brillì, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico*, op. cit., p. 131-156.

²⁴ *Ibid.*

et civil de la région²⁵. La contrebande internationale diffuse, dominée du reste par les puissances étrangères, comme cela a été démontré par Zacarias Moutoukias, fut alimentée par les autorités de Buenos Aires elles-mêmes qui, ne pouvant pas la combattre, utilisèrent leurs faibles moyens de coercition pour négocier leur propre participation aux profits des trafics illicites²⁶. Les espaces ouverts par cette frontière méridionale de l'empire offraient par ailleurs des marges de profit convenables également aux marchands pourvus de capitaux d'origine plus modeste. En fait, le territoire du Río de la Plata fut traditionnellement caractérisé par un degré extrême de « mercantilisation »²⁷, c'est-à-dire par une surabondance d'entreprises commerciales par rapport à la population résidante, ce qui en faisait un cas unique dans le monde colonial : à côté d'un petit cercle de grands négociants, il y avait une véritable foule de détaillants plus ou moins stables qui, de manière autonome ou pour le compte des grossistes, jouaient un rôle fondamental d'intermédiaire entre les circuits du commerce local et ceux de plus large rayon, s'occupant de la vente au détail des marchandises importées depuis l'Europe et de l'achat des produits locaux destinés à l'exportation.

L'institution, en 1776, du vice-royaume du Río de la Plata augmenta le volume global des échanges, tant légaux qu'illégaux, qui gravitaient autour de la région. La nouvelle configuration politique et le droit d'exercer le commerce intercolonial octroyé par le décret du *Libre Comercio* accélérèrent en effet le processus d'expansion productive du bassin du Río de la Plata – l'aire située le long du littoral du fleuve Paraná –, qui s'orienta encore plus massivement vers l'élevage bovin : Buenos Aires devint ainsi non seulement le collecteur des flux fiscaux du vice-royaume mais aussi un important centre exportateur de peaux, cornes, suif et viande sèche pour le marché international. Le nouveau cycle d'expansion permit à certains commerçants génois établis depuis longtemps sur les côtes de la Plata de consolider ultérieurement leur fortune en participant au système légal des échanges, et de s'identifier avec les intérêts du milieu marchand *porteño*, au point de devenir les protagonistes de la création des institutions

- 25 Victor Tau Anzoátegui, « Una defensa de los extranjeros en el Buenos Aires de 1743 », dans *VI Congreso Internacional de Historia de América*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1982, t. IV, p. 276-279.
- 26 Zacarías Moutoukias, « Comercio y producción », dans Academia Nacional de la Historia (éd.), *Nueva Historia de la Nación Argentina*, Buenos Aires, Planeta, 1999, t. III, p. 51-103 ; *id.*, « Power, Corruption and commerce : The making of the Local Administrative Structure in Seventeenth-Century Buenos Aires », *Hispanic American Historical Review*, t. 68, 4, novembre 1988, p. 771-801 ; *id.*, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, *op. cit.*
- 27 Jay Kinsbruner, *Petty Capitalism in Spanish America. The Pulperos of Puebla, Mexico City, Caracas, and Buenos Aires*, Boulder and London, Westview Press, 1987, p. 10-13 ; Susan M. Socolow, « Buenos Aires : Atlantic port and hinterland », dans Franklin W. Knight & Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic port cities. Economy, culture, and society in the Atlantic world, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, p. 252.

préposées à son fonctionnement : parmi les signataires d'une proposition présentée en 1790 pour l'établissement du *Tribunal del Consulado* (le tribunal commercial de Buenos Aires), on retrouve, par exemple, Domingo Belgrano Perez et Mateo Maza, deux commerçants originaires de la République de Gênes qui avaient commencé leur carrière par la vente au détail²⁸ ; le fils de Belgrano, Manuel, occupa la charge de secrétaire du *Consulado*, jouant par la suite un rôle de premier plan dans le processus d'indépendance argentin.

La progressive intégration du vice-royaume dans le système des échanges atlantiques finit par attirer l'attention des grands négociants-armateurs génois résidant à Cadix, qui avaient jusque là préféré investir à Cuba ou en Nouvelle-Espagne²⁹. Dans leur sillage, de nouveaux migrants génois, en quête de fortune, se déversèrent ainsi sur les rives de la Plata à partir des années 1790, soit de manière autonome, soit pour le compte de commissionnaires résidant dans la Baie de Cadix. Ils constituèrent, à Buenos-Aires et à Montevideo, le premier foyer d'une implantation, numériquement encore limitée, mais économiquement prospère et socialement bien intégrée³⁰. Le recensement de Buenos Aires de 1804 révèle que les Ligures – le groupe étranger le plus nombreux après les Portugais – étaient distribués de manière homogène dans tous les quartiers de la ville en fonction de leur milieu social et de leurs activités, parmi lesquelles le commerce en gros et au détail dominait³¹. Toutefois, la diaspora, tout comme cela avait été le cas à Cadix, ne se limitait pas au milieu commercial mais intéressait également quelques secteurs artisanaux, devenus perméables aux apports étrangers en raison d'une organisation corporative traditionnellement faible et des carences techniques et productives locales : dans le recensement, on trouvait en effet, aussi, une multitude d'artisans, en particulier des meuniers et des

242

28 AGN, *Consulado de Buenos Aires. Antecedentes, Actas, Documentos*, t. I, années 1785 à 1795, Buenos Aires, 1936, p. 88-92. Pour plus de détails sur la carrière de Mateo Maza, voir Catia Brilli, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico, op. cit.*, p. 166-167.

29 C'est le cas de Bartolomé Patron, qui organisa des expéditions pour Montevideo, au moins à partir de 1793, avec sa frégate *N.S. de Gracia y S. Telmo*, de 207 tx, obtenant aussi dans les années suivantes une licence pour exporter le cuir du Río de la Plata en échange de l'introduction d'esclaves (AGI, Consuelos, Leg. 929 ; AGI, Gobierno, Buenos Aires, leg. 589, *Al Exmo. D. Francisco de Saavedra*, Cadix, 5 mars 1809). Dans les premières années du XIX^e siècle, on trouve également les traces de la participation au commerce avec la Plata de Domingo Colombo, armateur et négociant ligure résidant à Puntales, à proximité de Cadix, et enregistré dans le *Consulado de Indias* en 1792 (AHPC, Not. Cadix, 0048, *Testamento de Domingo [Vallarino] Colombo*, 1803 et AGI, *Consuelos*, Leg. 915, *Calificación de embarcaciones*, Cadix, 1804). Dans ces mêmes années, y investirent aussi Geronimo Agnese (AGI, *Consuelos*, libro 450), Andrés Marzán et Alejandro Firpo (AGI, *Consuelos*, leg. 893).

30 Catia Brilli, « Il Río de la Plata, nuova frontiera del commercio ligure (1750-1810) », *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, t. LI (à paraître).

31 Emilio Ravignani (dir.), *Documentos para la Historia Argentina*, t. XII, Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1919, p. 121-213.

boulangers, qui bénéficiaient de revenus très élevés du fait de l'expansion rapide que connaissait Buenos Aires³² ; suivait enfin un solide noyau de propriétaires et locataires de jardins potagers à proximité immédiate du port : il ne s'agissait pas d'une émigration exclusivement rurale mais d'individus qui s'occupaient aussi bien de la production de fruits, de légumes et de bois que de leur vente sur les marchés de la ville, et qui employaient une main-d'œuvre d'esclaves dans les champs, tout en possédant parfois des *pulperías* et des magasins³³. Du reste, les frontières entre ces différentes professions n'étaient pas nettes : il existait, au contraire, une remarquable tendance à investir dans plusieurs activités. Caractéristique typique des entreprises marchandes ligures qu'on retrouve également à Cadix, elle permettait de multiplier les sources potentielles de profit tout en protégeant le capital contre les risques d'une excessive spécialisation.

L'analyse de leurs rapports avec les institutions locales – confréries, ordres tertiaires – révèle que les choix associatifs de ces premiers émigrés ligures se sont orientés en fonction du statut social, des réseaux familiaux et professionnels, et des stratégies personnelles d'intégration, sans qu'il y ait des projets d'agrégation plus ou moins formalisés entre les ressortissants ligures³⁴. Cette attitude, conséquence naturelle de la dimension privée de l'aventure atlantique ligure et des espaces d'ascension économique et sociale offerts par la société d'accueil, n'a pas produit pour autant un flux migratoire d'individus isolés ayant oublié leurs origines. Les actes notariés et les legs testamentaires qu'ils ont laissés, révèlent l'existence de multiples liens de réciprocité et de solidarité matérielle allant de la collaboration professionnelle au soutien financier, en passant par la proximité humaine et familiale : autant de pratiques qui laissent entrevoir que l'origine commune favorisait des rapports de confiance particuliers qui n'étaient toutefois ni exclusifs, ni alternatifs aux stratégies personnelles d'intégration³⁵. On en déduit donc que les Ligures, loin d'avoir perdu leur identité, en vertu d'une expérience migratoire se déroulant sur plusieurs siècles, orientée vers le profit marchand, avaient plutôt appris à en utiliser les ressources de manière souterraine pour s'insérer plus facilement dans le contexte dans lequel ils se trouvaient.

32 Lyman L. Johnson, « The Entrepreneurial Reorganization of an Artisan Trade : The Bakers of Buenos Aires, 1770-1820 », *The Americas*, t. 37, 2, octobre 1980, p. 139-160.

33 D'après une relation du vice-consul Belloc, en 1851 les neuf cinquièmes des *quintas* de Buenos Aires et de ses environs étaient cultivées par des colons du royaume de Piémont, qui dominaient aussi les marchés des fruits et légumes de la ville : Juan Carlos Chiamonte, *Mercaderes del Litoral*, *op. cit.*, p. 93. Sur les caractéristiques de ces entreprises commerciales gérées par des Ligures, cf. Catia Brillì, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico*, *op. cit.*, p. 271-293.

34 Sur les stratégies d'intégration des commerçants ligures dans Buenos Aires à l'époque coloniale, voir *ibid.*, p. 170-195.

35 *Ibid.*

Les Génois s'étaient donc largement familiarisés avec le monde du Río de la Plata à l'époque coloniale. Dans une région portuaire cosmopolite, faiblement peuplée et faiblement institutionnalisée, en valorisant leur aptitude au mimétisme, les premières couches de la diaspora avaient trouvé les conditions favorables pour reproduire leur propre système d'expansion, au caractère principalement urbain, commercial et maritime.

AU-DELÀ DE L'EMPIRE

Les guerres napoléoniennes ont soumis la diaspora ligure à une double crise : la chute de l'ancien régime génois, qui se traduisit par l'annexion de la république de Gênes, d'abord à la France, puis en 1815 au royaume de Piémont ; la crise de l'ordre colonial espagnol, qui ôta à Cadix le rôle stratégique sur lequel les Génois avaient axé leur participation aux trafics atlantiques.

244

Pour faire face à la crise, qui avait annihilé entièrement la déjà faible flotte génoise, les populations côtières puisèrent de nouveau dans leurs ressources commerciales et productives traditionnelles, soutenant la reconstruction de la flotte ligure à l'ombre du pavillon sarde avec les bénéfiques, souvent illicites, du petit cabotage méditerranéen³⁶ ; dans cette phase de transition, l'Espagne, par l'intermédiaire de Gibraltar, joua encore un rôle important, aussi bien en tant que marché pour écouler les exportations ligures, que comme marché d'approvisionnement des marchandises en provenance des Amériques³⁷. Ce fut ainsi que la flotte sarde se renforça au point de pouvoir affronter, pour la première fois, sa propre aventure atlantique de manière autonome, comblant le vide laissé par la flotte espagnole dans l'articulation des commerces avec le Río de la Plata. Dans les années 1830, en effet, les bâtiments sardes parvinrent presque à monopoliser les importations espagnoles de marchandises en provenance du Río de la Plata, via le port de Cadix, qui joua dès lors un rôle de support important dans la consolidation de la flotte sarde sur les routes sud-américaines³⁸.

La transformation du Río de la Plata d'avant-poste de l'émigration ligure à destination préférée de celle-ci ne peut toutefois pas être ramenée au simple

³⁶ Cf. Giulio Giacchero, *Storia economica del Settecento genovese*, op. cit.

³⁷ Rafael Sánchez Mantero, *Estudios Sobre Gibraltar. Política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*, Cadix, Diputación Provincial, 1999, p. 84.

³⁸ Ces données proviennent de l'analyse du mouvement maritime et des chargements des navires sardes publié dans le *Diario Marítimo de la Vigía*, le journal du port de Cadix, conservé à la Hemeroteca de la Biblioteca Pública provincial de Cádiz ; pour plus de détails, voir Catia Brilli, « Da Cadice a Buenos Aires : crisi e rinascita del commercio ligure nella nuova configurazione dell'Atlantico iberico (1797-1837) », *Annali della Fondazione Luigi Einaudi*, XLIII, 2009, p. 143-173.

« vide » laissé par la flotte espagnole à la suite de la rupture du lien colonial. L'activisme de la flotte sarde, en effet, ne peut pas expliquer la prédilection des Ligures, chassés par les guerres napoléoniennes, pour une région dans laquelle le processus d'indépendance ne put se consolider que par une suite presque ininterrompue de guerres civiles et de conflits internationaux. Le processus de configuration de l'État national argentin fut très lent, et traversé par des forces contradictoires, qui maintinrent le pays politiquement divisé pendant toute la première moitié du XIX^e siècle : la crise de l'ordre colonial initia un processus de « balkanisation » du vice-royaume qui entraîna, d'un côté, la perte de vastes territoires, de l'autre la configuration d'États provinciaux en lutte avec Buenos Aires pour la définition des nouvelles bases de légitimité politique.

L'indépendance, toutefois, ouvrit le chemin à un nouveau cycle d'expansion, différent du précédent, pour la diaspora ligure. La perte du Haut-Pérou marqua en effet la crise définitive de l'économie minière coloniale, et provoqua un renversement radical de la hiérarchie territoriale des pays du Río de la Plata : les provinces de l'intérieur, jadis liées au commerce des métaux précieux, furent réellement marginalisées au profit de celles qui longeaient les fleuves Paraná et Uruguay, qui s'orientèrent de manière de plus en plus marquée vers l'élevage bovin. L'exportation de peaux, cornes, suif et viande sèche devint ainsi le nouveau pivot de l'économie du Río de la Plata, transformant le système fluvial en l'axe central de l'articulation entre les circuits productifs régionaux et le marché international.

Dans un pays caractérisé par une faible tradition d'armement maritime, le développement des trafics fluviaux ouvrit d'extraordinaires opportunités de profit aux migrants ligures qui, à partir de 1815, arrivèrent de plus en plus nombreux sur les rives de la Plata pour pratiquer ce qui constituait l'une de leurs activités de prédilection. Les routes fluviales étaient certainement plus courtes que les méditerranéennes, mais elles étaient aussi moins fréquentées et présentaient des difficultés de navigation bien plus importantes en raison de nombreux bancs de sable et du manque de lieux d'accostage, même dans les ports principaux, autant de conditions bien connues des gens de mer ligures, ce qui les rendait par conséquent bien adaptés pour assurer cette activité très demandée et bien rétribuée. Les Ligures offraient une contribution tout aussi précieuse au développement du secteur de l'armement, s'occupant aussi bien de l'établissement de chantiers sur place, concentrés dans le quartier de la Boca à Buenos Aires, que du rôle d'intermédiaire pour la vente des embarcations construites en Ligurie. En peu d'années, se constituèrent, autour des bouches du Paraná, de véritables flottes de petites embarcations sous pavillon local mais commandées par des patrons ligures : depuis les escales fluviales de l'intérieur, ils se chargeaient du transport des marchandises destinées à l'exportation, et

de celui du bois, de la chaux et du charbon destinés à l'approvisionnement de Buenos Aires et de Montevideo, ou encore des opérations de chargement et de déchargement des navires de fort tonnage et de la distribution des produits importés d'Europe. Il ne s'agissait pas de migrants se consacrant exclusivement à la navigation, mais, dans beaucoup de cas, de véritables pourvoyeurs d'affaires qui, pour leur compte, ou en tant que commissionnaires de commerçants en gros, se chargeaient de rechercher des vendeurs ou des acheteurs, et dégageaient ainsi de larges marges de profit.

246

Le cycle commercial démarrait généralement par l'achat avec des compatriotes d'une petite embarcation en société, opération qui demandait un investissement modeste qu'on pouvait récupérer facilement au bout de la vente d'à peine quelques cargaisons. Le capital cumulé permettait par la suite de créer une *pulpería* en ville, mais aussi de démarrer des carrières marchandes plus importantes qui, dans certains cas, ouvrirent la route à la participation au commerce océanique et à l'achat d'*estancias* consacrées à l'élevage du bétail. Les négociants les plus affirmés n'abandonnaient pas pour autant le commerce fluvial, nécessaire à l'approvisionnement et à la distribution des marchandises commercialisées, mais ils confiaient les expéditions de cabotage à des parents ou à des compatriotes, qu'ils prenaient comme salariés, ou avec qui ils formaient une société, multipliant par là les occasions d'emploi pour les nouveaux migrants. De cette manière, les marchands ligures s'installèrent rapidement, à partir de l'estuaire de la Plata, dans les escales fluviales de l'intérieur, créant tout d'abord des sociétés de cabotage avec les commerçants de Corrientes et Entre Ríos, et établissant par la suite leurs propres maisons de revente³⁹. Le caractère essentiellement commercial de la diaspora ligure est confirmé par le recensement de Buenos Aires de 1827, d'où il ressort que la majorité des 217 « Génois » est constituée par de commerçants de toute sorte, ce qui inclut les armateurs, qui vendaient aussi du bois et de fournitures, et les *pulperos* – respectivement 56 et 46 personnes⁴⁰. Ces chiffres ne comprennent pas, en revanche, les Ligures qui se consacraient à la transformation des céréales ni les propriétaires de *quintas* (fermes ou exploitations), bien que ceux-ci, comme cela a été indiqué plus haut, intégraient l'activité productive à la vente directe. L'émigration ligure dans le pays du Río de la Plata fut donc favorisée non seulement par les opportunités inédites ouvertes par le système fluvial, mais aussi par la persistance des logiques traditionnelles d'organisation marchande. Les *pulperías* qui, à l'époque coloniale, avaient représenté le principal vecteur d'articulation entre les

39 Sur les stratégies commerciales des patrons et commerçants ligures, voir Catia Brilli, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico*, op. cit., p. 259-290.

40 AGN, X, 23-5-5.

différents circuits marchands, ainsi qu'une importante source de microcrédit, ont maintenu une fonction centrale au lendemain de l'indépendance, en se multipliant parallèlement au développement démographique de la nouvelle république.

La contribution fondamentale offerte par l'émigration ligure au développement du commerce du Río de la Plata est un élément décisif pour comprendre sa capacité à prospérer à l'ombre des conflits qui caractérisent les premières décennies de vie de la République. Dès la guerre d'indépendance, précisément pour ne pas endommager le tissu économique local, on assura l'exemption du service militaire à tous ceux qui s'adonnaient à une activité commerciale ou productive de manière autonome⁴¹. Une telle immunité, associée au caractère non obligatoire du service militaire pour les étrangers, joua un rôle non négligeable pour favoriser l'émigration vers la Plata des Ligures fuyant les campagnes de conscription mises en place, en ces mêmes années, en Ligurie comme en Espagne⁴².

Les conflits prolongés qui tourmentèrent la jeune république, loin de représenter une limite à l'enracinement des émigrés ligures, constituèrent au contraire un moyen d'instaurer un rapport privilégié avec les autorités locales. Lorsqu'éclatèrent les hostilités avec le Brésil pour le contrôle de la Banda Oriental (1825-1828), les patrons et les armateurs ligures n'hésitèrent pas, en effet, à prendre une part active au conflit, se présentant comme les défenseurs des intérêts de Buenos Aires pour obtenir du gouvernement, qui était dans

41 Gabriel Di Meglio, « Soldados de la revolución. Las tropas porteñas en la guerra de independencia (1810-1820) », *Anuario del Instituto de Estudios Históricos-Sociales*, 18, 2003, p. 46. Sur l'évolution de la politique militaire à Buenos Aires dans les premières décennies de l'indépendance, voir aussi Gabriel Di Meglio, « "Os habéis hecho temibles". La milicia de la ciudad de Buenos Aires y la política entre las invasiones inglesas y el fin del proceso revolucionario, 1806-1820 », *Tiempos de América*, 13, 2006, p. 151-166 ; Tulio Halperín Donghi, « Militarización revolucionaria en Buenos Aires, 1806-1815 », dans Tulio Halperín Donghi (dir.), *El ocaso del orden colonial en hispanoamérica (1750-1850)*, Buenos Aires, Sudamericana, 1978 ; Juan Carlos Garavaglia, « Ejército y milicia : los campesinos bonaerenses y el peso de las exigencias militares, 1810-1860 », *Anuario IEHS*, 18, 2003, p. 159-170 ; Roberto O. Fraboschi, « Rosas y las relaciones exteriores con Francia e Inglaterra », dans Ricardo Levene (dir.), *Historia de la Nación Argentina (desde los orígenes hasta la organización definitiva en 1862)*, t. VII, 2^a sección, Buenos Aires, El Ateneo, 1951, p. 167-168.

42 Sur les politiques de conscription militaire en Ligurie et en Espagne, voir Giovanni Assereto, « Coscrizione e politica militare negli anni francesi », dans Giovanni Assereto (dir.), *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia Genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Savona, Daner, 1999, p. 308-310 ; Olga López Miguel et Magda Mirabet Cucala, « La institucionalización de la Matrícula de Mar : textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza », dans Carlos Martínez Shaw (dir.), *El derecho y el mar en la España moderna, op. cit.*, p. 217-239 ; Catia Brilli, « The Genoese response to the collapse of the Spanish Empire in America », art. cit.

l'impossibilité de garantir la sécurité des trafics fluviaux, de nombreuses lettres de marque et des patentes de commerce. Le recensement des bâtiments de cabotage conduits par des patrons ligures révèle que la grande augmentation de leur participation aux échanges fluviaux coïncide précisément avec les années de guerre, passant de 89 unités en 1823 à 215 en 1828⁴³ : se confirmait ainsi la traditionnelle habileté des navigateurs ligures à tirer profit des conjonctures de guerre, comme cela avait été le cas en Méditerranée, et comme cela sera encore le cas, dans le pays du Río de la Plata, à l'occasion des blocus imposés à Buenos Aires par les forces anglo-françaises⁴⁴. La crise de l'ordre colonial permit à la Grande-Bretagne, dotée d'une flotte puissante, d'une solide capacité financière et industrielle, et d'une diplomatie efficace, de remplacer l'Espagne dans l'articulation entre l'économie de ce pays et le marché international⁴⁵ ; la diaspora ligure, par contre, qui trouvait sa principale ressource dans le développement de l'économie fluviale, acquit un profil « régional » plus marqué, qui alimentait à son tour les échanges avec Gênes et l'expansion de la flotte sarde.

C'est à ces différentes « dimensions » de leurs intérêts commerciaux qu'il convient de ramener les différentes formes d'organisation des deux communautés à Buenos Aires : les Anglais implantèrent sur place leurs institutions et valorisèrent des formes exclusives de sociabilité, se dotant d'une chambre de commerce dans laquelle ils pouvaient consulter leurs journaux et recevoir leur courrier pour se tenir au courant des nouvelles provenant d'Europe, des prix pratiqués là-bas et des produits demandés⁴⁶ ; les Ligures, en revanche, privilégièrent plutôt les rapports avec les institutions locales, en premier lieu avec le *Consulado*, qui maintint ses fonctions de tribunal commercial défendant les intérêts des commerçants enracinés sur le territoire⁴⁷.

43 AGN, X 36-7-22 bis, 36-8-2, 36-8-9, 36-8-10.

44 Pendant le blocus imposé par les Français à Buenos Aires en 1845-1848, les commerçants sardes dominèrent les expéditions de Buenos Aires vers le Brésil et les ports européens en se servant de bâtiments de pavillon neutre sarde, qui furent aussi affrétés pour les mêmes raisons par d'autres marchands argentins ou étrangers qui résidaient dans le port : Clifton B. Kroeber, *La navegación de los ríos en la historia argentina*, Buenos Aires, Paidós, 1967, p. 236-238.

45 John Lynch, « Foreign Trade and economic interests in Argentina, 1810-1850 », dans Reinhard Liehr (dir.), *América Latina en la época de Simón Bolívar*, Berlin, Colloquium Verlag, 1989, p. 139-155 ; Henry Stanley Ferns, « Investment and trade between Britain and Argentina in the Nineteenth Century », *The Economic History Review, New Series*, t. 3, 2, 1950, p. 203-218 ; David McLean, *War, diplomacy and informal empire. Britain and the republic of La Plata, 1836-1853*, London/New York, British Academy Press, 1995 ; John Street, « Lord Strangford and Río de la Plata, 1808-1815 », *The Hispanic American Historical Review*, t. xxxiii, 4, novembre 1953, p. 477-510.

46 Clifton B. Kroeber, *La navegación de los ríos en la historia argentina*, op. cit., p. 117.

47 Sur les fonctions du *Tribunal del Consulado* de Buenos Aires dans la première moitié du XIX^e siècle, voir Jeremy Adelman, *Republic of Capital. Buenos Aires and the legal transformation*

Le croisement des informations issues des actes notariés avec les recensements de Buenos Aires en 1804 et 1827 met clairement en lumière cette tendance à l'intégration, qui trouvait dans les pratiques de solidarité ethnique non pas une limite, mais un soutien utile : en effet, les formes de collaboration entre compatriotes se multiplièrent. Elles apparaissent de manière évidente dans les chaînes migratoires des parents et voisins, dans les sociétés professionnelles et dans la distribution dans l'espace des nouvelles vagues de migrants qui, très souvent, se greffaient sur un noyau enraciné depuis plus longtemps ; toutefois la croissance quantitative de l'implantation ligure, du moins sur le court terme, n'entraîna pas une fermeture par rapport à la société locale, comme le montrent la tendance – et donc la facilité – de beaucoup de migrants de la première génération à se marier avec des femmes argentines et les intenses rapports économiques noués avec les représentants du commerce de Buenos Aires⁴⁸. Favorisée par l'ouverture de l'économie fluviale, l'émigration ligure se révéla une alliée précieuse pour la société d'accueil, à laquelle faisaient précisément défaut ces mêmes ressources qui avaient favorisé la diaspora dans le contexte gaditain.

Avec leurs activités commerciales et productives, les Ligures ont soutenu aussi bien le développement du marché urbain que celui des échanges interprovinciaux et internationaux. Tout ceci se fit sur la base d'initiatives individuelles, familiales ou de petits groupes, qui ne furent jamais perçues par la société qui les accueillait comme des menaces ou des forces concurrentes susceptibles de la léser ; on comprend mieux ainsi l'attitude tolérante voire le soutien ouvert manifesté par les autorités locales envers eux et, au contraire, la méfiance vis-à-vis des représentants du gouvernement de Turin, dont les velléités d'intervention ne pouvaient apparaître que comme un élément de dérangement. S'était ainsi consolidée, en somme, une nouvelle forme de symbiose tacite, interprétée par les premiers consuls sardes comme le fruit de l'hostilité des émigrés ligures envers leur nouveau souverain, mais qui en réalité mettait en lumière la persistance d'une civilisation marchande dont Gênes, comme il a été observé avec finesse, avait toujours été « le cœur, non la tête »⁴⁹. La diaspora des hommes et des capitaux, qui avait accompagné au fil des siècles la croissance et l'expansion commerciale génoise, persista aussi face à la progressive marginalisation puis à

of the Atlantic world, Stanford, Stanford UP, 1999 ; pour une analyse détaillée des rapports entre les marchands ligures et le *Consulado* à partir des procès commerciaux dans lesquels ils furent impliqués (fonds AGN, X, Tribunal Comercial), voir Catia Brilli, *La diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico*, op. cit., p. 293-308.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 309-321.

⁴⁹ Gabriella Airal di, « Modelli coloniali e modelli culturali dal Mediterraneo all'Atlantico », dans Gabriella Airal di (dir.), *Gli orizzonti aperti. Profili del mercante medievale*, Torino, Scriptorium, 1997, p. 201.

la disparition de la République : au XVIII^e siècle, elle continua à prospérer dans la capitale du commerce impérial espagnol ; après avoir survécu à la crise de l'ordre colonial, elle put jouer à nouveau un rôle important dans l'économie atlantique du XIX^e siècle, à partir de ces pays qui avaient été la frontière méridionale de l'empire espagnol.