

LE DERNIER COMBAT DU CONSULADO DE CADIX. LA LUTTE DU COMMERCE DE CADIX CONTRE LE DÉMANTÈLEMENT DE LA CARRERA DE INDIAS (1797-1824)

 Arnaud Bartolomei^{1,2}

RÉSUMÉ

Le rôle du Consulado de Cadix dans la construction de la situation monopolistique dont bénéficièrent ses membres au XVIII^e siècle au sein de la Carrera de Indias a déjà été largement mis en valeur dans l'historiographie de l'Atlantique hispanique. L'attitude qu'il adopta dans le contexte de la crise qui marqua les deux dernières décennies de la Carrera de Indias, est en revanche moins connue. Si son action décisive au sein de la Comisión de Reemplazo dans le financement de la lutte anti-indépendantiste a déjà été évoquée, les débats et les délibérations internes de la célèbre institution gaditane, tout autant que l'influence réelle que le Consulado

1 Université Côte d'Azur, Nice, France.

2 Arnaud Bartolomei est professeur d'histoire à Université Côte d'Azur et membre du Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine. Il est spécialiste de l'étude du commerce à distance dans les espaces atlantique, méditerranéen et européen des XVIII^e et XIX^e siècle (circuits, acteurs, institutions et pratiques marchandes). Il est l'auteur d'un ouvrage sur la colonie marchande française de Cadix (*Les marchands français de Cadix et la crise de la Carrera de Indias (1778-1828)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2017) et ses derniers articles portent sur les dynamiques commerciales de l'Atlantique hispanique («Nueva España, el último bastión del comercio imperial español en el proceso de apertura de la Carrera de Indias (1815-1825)», *Illes e Imperis*, n°23, 2021, p. 99-126, «The sharing of the profits of Carrera de Indias. The actors of the Hispanic colonial trade and their monopolistic positions in the second half of the 18th century », *The Americas: A Quarterly Review of Latin American History*, vol. 81, n°1, 2024, p. 39-66, «Comercio, instituciones y capital mercantil. La apertura de México en perspectiva», *América Latina en la Historia Económica*, n°32/3, e1553, 2025 [en ligne]). E-mail : Arnaud.BARTOLOMEI@univ-cotedazur.fr

continua à avoir dans la détermination de la politique impériale espagnole sont demeurées à ce jour insuffisamment étudiées. En mobilisant une documentation largement inédite issue de l'Archivo General de Indias (procès-verbaux des délibérations des assemblées du Consulado, pétitions, échanges épistolaires avec l'administration), la présente contribution permet de mettre en évidence l'existence du projet fondamentalement conservateur que défendit l'institution gaditane : jusqu'à la dernière heure, elle lutta en effet pour limiter au maximum la pénétration des intérêts étrangers au sein de la Carrera de Indias et pour rétablir le « monopole de fait » dont avaient bénéficié ses membres.

MOTS-CLÉS

Consulado de Cadix - Carrera de India - commerce colonial - Atlantique - privilèges - monopole

THE LAST BATTLE OF THE CONSULADO OF CADIZ. THE STRUGGLE OF CADIZ'S TRADE AGAINST THE DISMANTLING OF THE CARRERA DE INDIAS (1797-1824)

ABSTRACT

The role of the Consulado of Cádiz in building the monopolistic position enjoyed by its members within the Carrera de Indias in the 18th century has already been widely highlighted in the historiography of the Spanish Atlantic. Less well known, however, is the attitude it adopted in the context of the crisis that marked the last two decades of the Carrera de Indias. While its decisive role within the Comisión de Reemplazo in financing the anti-independence struggle has been focused, the debates and deliberations that took place within the famous Gaditan institution, as well as the real influence that the Consulado continued to have in determining Spanish imperial policy, have to date remained insufficiently studied. Drawing on largely unpublished documentation from the Archivo General de Indias (minutes of the deliberations of the Consulado's assemblies, petitions, exchanges of letters with the administration), this contribution highlights the existence of the fundamentally conservative project defended by the Gaditan institution: right up to the last hour, it fought to limit the penetration of foreign interests into the Carrera de Indias as far as possible and to re-establish the "de facto monopoly" from which its members had benefited.

KEYWORDS

Consulado of Cadiz - Carrera de Indias - colonial trade - Atlantic - privilege - monopoly

Recebido em: 10/07/2025 - Aprovado em: 13/10/2025

Editora responsável
Andréa Slemian

Introduction

Plusieurs historiens et historiennes, parmi lesquels nous nous situons, ont questionné ces dernières années la réalité de la crise commerciale traversée par la *Carrera de Indias* dans les dernières décennies de son histoire. Ils ne remettent pas tant en cause la réalité des difficultés exceptionnelles qui s'accumulèrent sur le commerce colonial espagnol à partir de la défaite navale du Cap-Saint-Vincent en 1797 et l'instauration d'un "blocus" maritime britannique des côtes espagnoles, mais invitent à reconsidérer l'ampleur et la nature de cette crise et proposent, plus fondamentalement, de réviser la thèse centrale qui a structuré jusqu'à aujourd'hui l'ensemble de la littérature historique espagnole consacrée à la "crise de la *Carrera de Indias*". Depuis sa première énonciation par Antonio García-Baquero González en 1972, cette thèse repose sur l'idée que le blocus britannique et l'ouverture du commerce colonial aux "pays neutres" qui lui fut immédiatement subséquente, aurait révélé l'inefficacité de l'intermédiation commerciale assurée par les *cargadores* dans la *Carrera de Indias* (littéralement son caractère "*comisionista*") et, ce faisant, aurait précipité l'effondrement du commerce colonial espagnol³. Libérés de l'obligation de recourir à la coûteuse et inutile intermédiation des "prête-noms" gaditans (*testaferros*), les exportateurs européens auraient désormais expédié directement leurs cargaisons pour l'Amérique espagnole depuis les ports allemands, français ou britanniques dans lesquels ils résidaient, provoquant ainsi l'effondrement du trafic colonial espagnol et, subsidiairement, l'échec de la révolution industrielle en Espagne⁴. Cette thèse, étayée au cours de la décennie suivante par les séries statistiques constituées par John Fisher, a longtemps été centrale dans l'historiographie espagnole⁵. Elle est dorénavant questionnée sur plusieurs points. Différents travaux quantitatifs, fondés sur d'autres sources que les registres conservés à l'Archivo General de Indias, comme la presse mercantile ou les sources américaines, ont pointé d'importantes

3 García-Baquero González, 1972.

4 García-Baquero González, 1976.

5 Fisher, 1993; Bernal, 2005; Delgado Ribas, 2007.

lacunes dans la documentation dite officielle réunie par John Fisher et ont notamment montré que le commerce colonial de Cadix avait été l'objet d'importantes reprises commerciales en 1802, en 1810, en 1815 et encore en 1820 ; ils ont par ailleurs montré que son volume s'était maintenu à des niveaux significatifs jusqu'à la proclamation des indépendances du Mexique et du Pérou en 1821, voire au-delà⁶. Ces travaux ont aussi permis de préciser la réalité des changements institutionnels en cours, en soulignant notamment les limites des "décrets des Neutres", lesquels n'abolirent pas réellement le monopole mais se contentèrent d'ouvrir les ports américains aux navires arborant un pavillon neutre (sans cependant permettre aux marchands de ces nations de s'y établir). Ils ne tolérèrent par ailleurs qu'avec de nombreuses restrictions le commerce dit direct (celui reliant directement les ports neutres aux ports américains) et ils furent en outre remis en cause dès leur proclamation – et finalement assez vite abolis, avant d'être rétablis plusieurs années plus tard sous la forme sensiblement différente de "licencias" octroyées à des étrangers, mais toujours de façon conditionnelle. Plus fondamentalement encore, cependant, c'est la question même de "l'inefficacité" du système institutionnel de la *Carrera de Indias* qui a été interrogée ces dernières années. Les travaux de Xabier Lamikiz ont par exemple souligné la capacité du commerce colonial espagnol à se réorganiser en profondeur au cours du XVIII^e siècle⁷, alors que ceux de Jeremy Baskes sont arrivés à une conclusion presque diamétralement opposée à la thèse jusqu'alors dominante : à savoir que le monopole commercial espagnol ne fut pas un obstacle à la réalisation du commerce dans l'Atlantique hispanique mais, au contraire, la condition *sine qua non* de son existence même⁸.

Si de telles propositions ont cheminé ces dernières années, elles n'ont pas encore rencontré l'adhésion générale à laquelle elles auraient pu prétendre compte tenu de la solidité des données documentaires sur lesquelles elles sont fondées, pour une raison qui nous paraît essentielle : les historiens et les historiennes qui les ont promues n'ont toujours pas

6 Cuenca Esteban, 1981, Morineau, 1985; Trujillo Bolio, 2009; Alfonso Mola, 2010, Bartolomei, 2021.

7 Lamikiz, 2010.

8 Baskes, 2013.

réussi à démontrer dans quelle mesure le “système commercial” espagnol pouvait être considéré, non pas comme coûteux et inefficace, mais au contraire comme efficace et intéressant, aussi bien pour les acteurs mercantiles espagnols qui en profitaient en premier lieu (les *cargadores* de Cadix, les *mercaderes* de Mexico ou Lima) que pour des acteurs plus périphériques, qui profitaient indirectement de leurs services commerciaux (comme les marchands étrangers de Cadix, les marchands des autres ports espagnols ou encore les exportateurs européens). De fait, la réponse est complexe à appréhender car les avantages comparatifs dont bénéficiaient les *cargadores* sur leurs concurrents sont divers et difficilement saisissables. Contrairement à la majeure partie de leurs contemporains, ils bénéficiaient par exemple d’une véritable expérience du commerce colonial espagnol car, le plus souvent, ils avaient voyagé dans la *Carrera de Indias* dans leurs jeunes années, ils avaient fréquenté les foires et les ports d’Amérique et ils avaient expérimenté les jeux de l’échange complexes qui liaient les Espagnols péninsulaires à leurs incontournables partenaires de l’autre rive⁹. Ils étaient également souvent très bien intégrés dans les réseaux mercantiles transatlantiques, soit parce que certains membres de leurs familles s’étaient établis en Amérique, soit parce qu’ils étaient insérés dans des réseaux diasporiques, soit tout simplement en raison des relations personnelles qu’ils avaient eu l’occasion de nouer durant leurs séjours américains¹⁰. Enfin, ils étaient mieux introduits que leurs rivaux dans les rouages institutionnels de la *Carrera de Indias*. Grâce à leur localisation à Cadix, le siège des deux instances centrales du dispositif (le Consulado de *cargadores* et la Casa de la Contratación) et grâce aux agents dont ils disposaient à Madrid, le siège de la cour, ou encore dans les capitales vice-royales américaines, ils possédaient un accès privilégié à l’information et aux faveurs qui continuèrent de réguler encore longtemps après la proclamation du règlement du “comercio libre” de 1778 les relations commerciales dans l’Atlantique. D’une certaine façon, ils virent même leur centralité s’accroître encore à partir de la période plus troublée qui débuta en 1797 durant laquelle la politique commerciale espagnole

9 Hausberger, 2003; Bartolomei, 2023.

10 Lamikiz, 2010.

devint beaucoup plus opaque et plus erratique. C'est sur ce dernier point plus précisément que nous souhaitons revenir dans le présent article qui propose de rouvrir la question du rôle qu'a pu jouer le Consulado de Cargadores dans la dynamique commerciale de Cadix, en inversant la perspective habituellement adoptée. Il ne s'agira pas en effet, comme cela a été généralement fait, de partir du postulat de la décadence de Cadix et d'en attribuer la responsabilité aux pesanteurs et l'inefficience du Consulado dans sa gestion des échanges au sein de la *Carrera de Indias*, mais plutôt d'explorer l'idée que les performances correctes enregistrées par la place de Cadix dans la conjoncture particulièrement adverse de l'époque résultaient précisément, et au moins en partie, de l'action mise en œuvre par la Consulado dans la défense des positions commerciales des négociants de la ville. Ce faisant, nous sommes conduits à prendre position dans le débat, particulièrement actif depuis deux décennies, sur le rôle des institutions formelles dans la régulation des échanges commerciaux, en nuanciant l'idée, initialement défendue par la première génération d'historiens et d'historiennes néo-institutionnalistes, que les institutions formelles (qui sont fondées par le droit positif et émanent d'autorités souveraines, et parmi lesquelles sont généralement rangées les guildes et corporations mercantiles semblables au Consulado de Cadix) seraient moins performantes que des institutions informelles (fondées par exemple sur la famille, la religion ou l'amitié), plus souples et mieux adaptées aux besoins des marchands¹¹. Nous considérons au contraire, dans le sillage de Regina Grafe ou Francesca Trivellato, qu'il n'existe pas de distinction fondamentale entre les institutions dites formelles et celles dites informelles – elles sont toutes des institutions et toutes reposent sur des formes de conventions qui ne diffèrent que par le fait qu'elles peuvent être explicitées ou non dans le droit positif – et nous soutenons, par ailleurs, toujours à leur suite, que les acteurs marchands recouraient simultanément et de façon complémentaire à ces différentes formes institutionnelles pour résoudre les problèmes que leurs pratiques commerciales soulevaient (par exemple, choisir de faire du commerce avec

11 Ogilvie, 2019.

un proche, sans renoncer à l'attaquer en justice en cas de besoin)¹². Nous allons cependant probablement plus loin que ces auteures en soutenant, non seulement et avec elles, que les institutions formelles étaient *utiles* aux marchands, mais en affirmant aussi, en nous fondant pour cela sur l'exemple du Consulado de Cadix à la période considérée, qu'elles ont pu être *efficaces* et même jouer un rôle déterminant dans la dynamique de la conjoncture commerciale de l'époque. Cela ne signifie pas que l'action du Consulado a permis à la place de Cadix de surmonter la crise dans laquelle la guerre hispano-britannique de 1796 et les mouvements indépendantistes américains l'avait plongée, mais cela signifie que la crise aurait été sans aucun doute beaucoup plus rapide et beaucoup plus brutale pour les négociants de Cadix si le Consulado n'avait mené son ultime combat pour sauver ce qu'il pouvait dans l'effondrement en cours de la *Carrera de Indias*.

Pour être juste, reconnaissons qu'une telle hypothèse n'est pas entièrement nouvelle et que la question du rôle économique des *consulados* dans le monde hispanique a déjà suscité une importante littérature. Carlos Álvarez Nogal, par exemple, a montré comment le Consulado de Cargadores – d'abord installé à Séville, puis déplacé à Cadix en 1717 – avait œuvré tout au long de son histoire pour récupérer un nombre toujours plus grand d'attributions initialement déléguées à la Casa de la Contratación, en échange de prêts et autres dons gratuits consentis aux gouvernements espagnols¹³. Or, c'est parce que ces dons n'étaient jamais entièrement gratuits que le Consulado put, peu à peu, élargir l'étendue de ses privilèges et de ses attributions et devenir un acteur central dans la régulation du commerce atlantique hispanique. À partir d'autres points d'observation – ceux des *consulados* de Mexico ou Buenos Aires –, Guillermina del Valle Pavón et Javier Kraselsky, parmi d'autres, sont arrivés à des conclusions tout à fait convergentes¹⁴. La véritable originalité de l'approche proposée ici réside donc dans le contexte historique retenu pour rouvrir la question de l'utilité commerciale des *consulados* hispanique,

12 Trivellato, 2009; Grafe, 2014.

13 Álvarez Nogal, 2003.

14 Valle del Pavón, 2012, 2016, 2020; Kraselsky, 2020.

puisque nous nous centrerons non pas sur la période qui vit l'ascension du port de Cadix dans l'Atlantique hispanique ou son apogée à l'époque du *comercio libre*, mais plutôt les deux dernières décennies de la *Carrera de Indias* – qui coïncidèrent avec la “décadence” du commerce de Cadix – pour reprendre les termes utilisés par Antonio García-Baquero González pour rendre compte de cette période¹⁵. Quelle fut la politique mise en œuvre par le Consulado dans un contexte aussi adverse ? Quelles mesures adopta-t-il pour limiter l'effritement d'un système monopolistique, qui avait tant bénéficié à ses membres ? Existait-il un consensus en son sein sur la politique à mettre en œuvre, ou différentes options s'opposaient-elles ? Et, finalement, quel fut l'impact de cette action ? Peut-on lui attribuer un rôle dans les performances commerciales, somme toute significatives, que le port de Cadix continua d'enregistrer jusqu'à la disparition définitive de la *Carrera de Indias* vers 1824 ? Telles sont les questions que nous aborderons dans le présent article en analysant d'abord les différentes actions mises en œuvre par le Consulado au cours de la période pour défendre ses privilèges, puis en essayant de mesurer leur efficacité concrète, avant de revenir sur les débats qui eurent lieu, au sein du Consulado, sur la ligne politique qu'il devait adopter.

L'action du Consulado de Cadix dans la défense du monopole

La très riche littérature consacrée aux *consulados* hispaniques a permis de mettre en évidence l'importance qu'occupaient ces institutions, apparues à la fin du Moyen Age, dans la régulation du commerce dans les territoires dépendant des couronnes de Castille et d'Aragon¹⁶. À l'origine, les *consulados* avaient pourtant été dotés de compétences limitées et somme toutes très classiques pour des institutions corporatives de cette nature : ils disposaient d'une juridiction sur un certain type de contentieux de nature commerciale, survenus dans leur ressort, et

¹⁵ García-Baquero González, 1972.

¹⁶ Smith, 1944.

d'un droit de représentation des intérêts de leurs membres auprès du souverain. Ces tâches étaient assurées par trois de leurs membres qui étaient élus chaque année, au sein d'un corps électoral et selon des conditions qui ne furent réellement fixées, dans le cas du Consulado de Cargadores, qu'après la promulgation du célèbre règlement de 1729¹⁷. C'est donc sur la base de compétences somme toute assez restreintes que cette institution s'affirma peu à peu au sein du dispositif réglementaire de la *Carrera de Indias* comme un organe central dans l'organisation et la régulation du commerce colonial espagnol – en dépouillant, peu à peu, de ses attributions l'autre instance de commandement du commerce colonial espagnol, la Casa de la Contratación (qui était pour sa part une institution dirigée par des agents nommés par le souverain). Il obtint ainsi par exemple, la possibilité d'organiser les convois commerciaux qui reliaient l'Andalousie à l'Amérique et s'assurer ainsi qu'ils soient suffisamment espacés pour que les marchés américains ne soient jamais trop encombrés par les marchandises à vendre. Il mena également de puissantes luttes pour exclure le maximum de compétiteurs du commerce officiel de la *Carrera de Indias*. Si son combat le plus célèbre du XVIII^e siècle, mené contre la participation au commerce colonial des *jenízaros*, les fils d'étrangers nés en Espagne, se solda par un demi-échec (il ne put empêcher cette participation mais obtint que seuls ceux dont les pères avaient rompu avec leur nation d'origine puissent être habilités)¹⁸, il parvint néanmoins à maintenir les marchands étrangers en dehors de la *Carrera de Indias* pendant la majeure partie du siècle (les marchands étrangers installés à Cadix pouvaient par exemple prêter de l'argent aux *cargadores* ou charger des marchandises via des prête-noms, mais ils ne pouvaient ni armer de navire pour l'Amérique, ni s'y rendre ou s'y installer). Pour parvenir à ses fins, le Consulado utilisait notamment deux puissants

17 Ruiz Rivera, 1985.

18 Garcia-Maurino Mundi, 1999. Cet exemple illustre parfaitement la démonstration défendue par ailleurs par Tamar Herzog (Herzog, 2003) : il était relativement aisé pour les étrangers de s'insérer "implicitement" dans la naturalité espagnole, sauf lorsque de puissants enjeux s'y opposaient et que l'arbitrage du pouvoir souverain était alors requis. Précisément, ce sont les actions menées par le Consulado de Cadix qui expliquent que l'accès au commerce des Indes demeura pendant tout le XVIII^e siècle régi par une procédure formelle très strictement appliquée (Bartolomei, 2011).

instruments d'influence: d'une part, le lobbying qu'il exerçait directement sur la monarchie en vertu de ses fonctions de représentation ; d'autre part, ses capacités financières. Or, ce sont précisément ces deux mêmes outils qui avaient permis au Consulado d'occuper une position privilégiée au cœur du commerce colonial espagnol qui furent de nouveau activement mobilisées dans les dernières décennies de la *Carrera de Indias*, de façon défensive cette fois-ci, pour préserver au maximum ces mêmes privilèges qui avaient contribué à la fortune du port de Cadix.

Pour comprendre le fonctionnement des choses, il convient de rappeler que l'empire espagnol n'était pas organisé de façon parfaitement structurée et centralisée, mais plutôt selon un modèle polycentrique¹⁹. Les organes centraux du commandement impérial (les ministres et le Conseil des Indes) agissaient comme des arbitres tranchant les litiges survenus entre les acteurs des différents centres et validant (ou désapprouvant) les initiatives que ces derniers pouvaient prendre. Dans ce contexte, les *consulados* étaient des acteurs parmi les autres, aux côtés des administrateurs, des militaires ou des *ayuntamientos*, mais ils étaient des acteurs particulièrement puissants et influents, notamment celui de Cadix, compte tenu des moyens financiers dont ils disposaient : les prêts qu'ils concédaient à la couronne constituaient notamment un formidable outil de négociation pour faire obstacle à des projets nuisibles à leurs intérêts ou pour promouvoir ceux qui leur étaient favorables. Ces luttes de pouvoir se révélèrent particulièrement âpres dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, à l'époque des réformes du *comercio libre*, parce que l'objectif central de ces réformes consistait précisément à affaiblir l'influence du Consulado de Cadix (ainsi que de ceux de Mexico et Lima), qui avait monopolisé jusque-là la plus grande partie du commerce légal qui se faisait dans la *Carrera de Indias*. Leur opposition se manifesta notamment, dans les années 1780, contre les projets d'extension du règlement de 1778 au commerce

19 Cardim; Herzog; Ruiz Ibáñez; Sabatini, 2012. Javier Kraselsky a récemment forgé l'expression de "centralisation corporative" pour caractériser la configuration politique hybride qui résulta des négociations entre la couronne et les élites locales de l'empire pour déléguer une partie des capacités (fiscales, judiciaires ou même militaires) de la première aux secondes, précisément à travers des organisations corporatives comme les consulados (Kraselsky, 2020).

de la Nouvelle-Espagne ou contre les projets de création de nouveaux *consulados* au Mexique (à Veracruz et à Guadalajara)²⁰. Dans les deux cas, les *consulados* de Mexico et Cadix furent défaits par leurs opposants mais cela ne signifie pas qu'ils se trouvèrent dès lors marginalisés dans les processus décisionnels qui régissaient la *Carrera de Indias*. Leur action se maintint au contraire pendant toute la période suivante et prit même un nouvel élan après 1796.

Ainsi, la suspension du décret du commerce des neutres en 1799 fut dans une large mesure une victoire pour les *consulados* de Cadix, Barcelone, Mexico et Veracruz qui avaient réclamé, pour une fois unis dans un même combat, cette suspension aussitôt que les décrets avaient été promulgués. Les *consulados* demeurèrent ensuite constamment très vigilants sur l'application de cette mesure, n'hésitant pas à dénoncer régulièrement auprès de la couronne le laxisme de certains vice-rois qui toléraient l'entrée d'armements neutres en échange de rétributions. Le marquis de Branciforte et Miguel José de Azanza, son successeur, furent par exemple mis en cause chacun leur tour par le Consulado de Veracruz à cette époque²¹, alors que Apodaca, le dernier vice-roi de la Nouvelle-Espagne, bénéficia au contraire constamment, à partir de 1816, de son soutien dans la mise en œuvre de sa politique d'intransigeance vis-à-vis de la présence d'étrangers dans le port²². Le Consulado de Cadix, se distingua pour sa part dans la lutte contre le commerce de réexportation des marchandises européennes vers le reste de l'Amérique hispanique qui se faisait depuis Cuba, en vertu d'un décret promulgué le 10 mai 1807²³. Dans la mesure où le port de La Havane était demeuré ouvert aux pavillons étrangers même après la suspension du commerce des neutres, le décret de 1807 représentait une menace directe pour le commerce de Cadix. À ce titre, il fut combattu par le *Consulado* de Cadix, qui parvint à

20 García-Baquero González, 1998; Ortiz de la Tabla Ducasse, 1978.

21 Souto Mantecón, 1996, p. 121. Ortiz de la Tabla Ducasse, 1978, p. 312.

22 González Mireles, 2014, p. 255. Ortiz de la Tabla Ducasse, 1978, p. 345.

23 Parrón Salas, 1993, p. 168, Ortiz de la Tabla Ducasse, 1978, p. 124, Fernández de Pinedo Echevarría, 2000.

entraver l'application de ce décret à Veracruz et à maintenir à un niveau très bas la part de ce commerce dans le port mexicain.

Le Consulado de Cadix ne se contenta cependant pas de défendre ses positions au sein du système monopolistique espagnol, face à l'émergence de possibles concurrents parmi les sujets de la monarchie. Il veilla également à défendre le système monopolistique dans son ensemble, à savoir le système d'accès exclusif aux ports et aux marchés coloniaux dont bénéficiaient les seuls sujets des couronnes d'Espagne, étant entendu que le maintien *du* système dans sa globalité profiterait en premier lieu à ses propres membres qui occupaient une position privilégiée *dans* le système. Sur ce plan, son action fut aussi largement couronnée de succès puisque le système de la *Carrera de Indias*, en dépit des nombreuses remises en cause, menaces et entorses dont il fut l'objet, fut finalement officiellement maintenu jusqu'en 1824, voire au-delà²⁴. Les historiens ont souligné depuis longtemps le rôle que le Consulado avait joué dans le vote des Cortes de 1811 qui aboutit au rejet définitif

24 Les sources et les historiens continuent de livrer des versions divergentes sur le processus législatif d'abolition officielle du monopole. Sans parler du cas particulier de Cuba, où le commerce fut officiellement ouvert aux étrangers dès 1818, les historiens et les historiennes, à l'image de Dorothy Goebel (1938, p. 302), ont généralement mis en avant le décret du 9 février 1824 qui postulait, dans son article 1, que "le commerce direct sera maintenu dans mes États d'Amérique avec les étrangers, sujets de puissances alliées et amies de l'Espagne, et les vaisseaux marchands desdites puissances pourront être amenés à trafiquer dans ces ports, comme ils le sont dans ceux de mes états d'Europe" (Centre des Archives diplomatiques de La Courneuve, Correspondance Consulaire et Commerce, désormais CADLC, CCC, Mexico, reg. 1, fol. 69, lettre de M. Schmatz au ministre des Affaires étrangères, 20 février 1824). Mais, un exemplaire du *Diario Mercantil de Cádiz*, daté du 3 mars 1828 (n° 4231), évoque cependant aussi une *real orden* du 13 février 1827 qui concéda "*la habilitación a la bandera extranjera*" dans le commerce colonial espagnol. Le 6 mars 1827, Tomás Murphy, pour sa part, qui était alors le représentant diplomatique du Mexique à Paris, soulignait aussi dans un courrier adressé au *secretaría de Relaciones exteriores*, que "se ha expedido un decreto por el Gobierno del Rey Fernando, constante en Gazetta de ella de 13 de febrero habilitando excepcionalmente la bandera extranjera para el comercio de América", avant de préciser que "este decreto ha excitado la risa en Europa por les terminos generales en que está concebido" (Archivo de la Secretaría de Relaciones Exteriores, Francia, leg. 5, exp. 41, n° 1454). Ces informations contradictoires illustrent parfaitement bien la confusion dans laquelle se déroula le processus d'abolition du monopole espagnol et plaident finalement pour se rallier à la proposition de Marina Alfonso Mola visant à retenir la date de 1828, qui vit l'abolition du *Reglamento del Comercio Libre* et la promulgation d'un nouvel *Arancel*, pour marquer la fin officielle de la *Carrera de Indias* (Alfonso Mola, 2005).

des différents projets qui avaient été élaborés depuis 1808 pour ouvrir légalement les ports de l'empire espagnol aux Britanniques – qui étaient dorénavant alliés aux gouvernements loyalistes espagnols (d'abord celui de la Junte Centrale, puis celui du Conseil de Régence). Il fut en effet à l'origine d'une véritable campagne d'opinion, fondée sur la rédaction de mémoires et la publication de pamphlets, ayant pour objet de convaincre les députés espagnols, justement réunis à Cadix, qu'une telle ouverture provoquerait irrémédiablement la ruine et la perte des Indes²⁵. De nouveau, en 1817, lorsqu'un puissant parti favorable à l'ouverture du commerce des Indes aux étrangers se forma à la cour autour du Conseil des Indes et du ministre Pizarro, le Consulado de Cadix mobilisa ses réseaux introduits jusque dans l'entourage de Ferdinand VII pour faire échouer ce projet. Le contre-projet qu'il défendit, qui prévoyait dans son article 2 que "El comercio de América se hará en lo sucesivo puramente por Españoles con exclusión de los Extranjeros", ne fut certes pas repris intégralement²⁶. Il obtint cependant largement gain de cause puisque le principe d'une ouverture officielle fut abandonné au profit de la solution nettement plus restrictive consistant en l'octroi de licences permettant aux exportateurs espagnols de recourir aux pavillons neutres pour expédier leurs marchandises dans les provinces américaines demeurées loyales²⁷. En outre, après le coup d'État libéral de 1820 et l'instauration du Trienio, les milieux d'affaires gaditans obtinrent de nouvelles concessions de la part du nouveau gouvernement et les octrois de licences de navigation aux armements neutres furent aussitôt suspendus²⁸. Jusqu'à l'extrême fin de l'histoire de la *Carrera de Indias*, le Consulado de Cadix utilisa donc ses réseaux d'influence à la Cour pour défendre incessamment les privilèges dont bénéficiaient en premier lieu ses propres membres. Son

25 Chávez Orozco, 1943, p. 47 et suivantes.

26 Centre des Archives diplomatiques de Nantes, désormais CADN, Madrid, 396PO, série B carton 168, "Bases bajo las cuales la Junta de diputados consulares cree se debe hacer en lo sucesivo el comercio de las Indias (propuestas en informe de 26 de agosto de 1817)".

27 Costeloe, 1981, p. 230.

28 La documentation permet d'attester que l'octroi de licences à des armements étrangers cessa à partir de janvier 1820 (Archivo General de Indias, désormais AGI, Arribadas, leg. 354).

action ne fut cependant pas strictement politique et elle prit une tournure beaucoup plus concrète à travers le soutien qu'il apporta à la Comisión de Reemplazo, une institution créée par la monarchie pour financer l'envoi de troupes en Amérique.

Le Consulado de Cadix joua en effet un rôle déterminant dans le financement de la lutte armée que la couronne espagnole mena dans les années 1810, non sans efficacité, contre les insurgés américains. Telle fut en effet, la mission première de la Comisión de Reemplazo qui fut créée à Cadix, en 1811, dans le giron du Consulado de la ville, afin de prélever des taxes sur le commerce transatlantique et de financer l'envoi de convois militaires en Amérique²⁹. Pour remplir ses missions, la Comisión s'appuyait sur l'ensemble des *consulados* hispaniques : elle finançait par exemple les armements qu'elle préparait à Cadix en tirant des traites sur les *consulados* américains, puis elle les remboursait en leur déléguant le prélèvement des droits qui lui avaient été concédés ou en leur expédiant des chargements de mercure. Comme en témoignent les registres de la correspondance active de la Comisión, qui sont conservés dans les archives provinciales de Cadix, le Consulado jouait cependant un rôle central dans l'organisation et la coordination de ses réseaux de financements de l'effort militaire espagnol³⁰. Or, cet effort militaire porta en partie ses fruits puisqu'il permit à l'Espagne de conserver de solides positions en Amérique dans ses bastions du Pérou et de Nouvelle-Espagne, mais aussi dans certaines enclaves stratégiques pour les échanges commerciaux – comme celle de La Guaira située sur les côtes du Venezuela³¹. En outre, si les navires ainsi armés avaient pour mission première de transporter des troupes loyalistes en Amérique, ils servirent également à protéger des attaques des corsaires insurgés les convois marchands que les armateurs de Cadix expédiaient en parallèle en Amérique. Ils furent même utilisés pour charger des cargaisons appartenant à des particuliers et destinées à être

²⁹ Malamud, 2007.

³⁰ Archivo Histórico Provincial de Cádiz, désormais AHPC, Hacienda, libro 176, "Correspondencia general de América. Comisión de Reemplazo (1811-1821)".

³¹ Alfonso Mola, 2014, p. 508 et suivantes.

commercialisées en Amérique³². Même s'il demeure difficile de le quantifier formellement, il ne fait aucun doute que la Comisión de Reemplazo joua un rôle significatif dans le maintien d'intenses liaisons transatlantiques entre Cadix et l'Amérique.

Ainsi, le Consulado de Cadix œuvra à un double niveau dans la défense des intérêts de ses membres: au sein du système impérial lui-même, il défendit les intérêts de ces derniers contre d'autres sujets espagnols – péninsulaires ou créoles – qui souhaitaient bénéficier d'un accès plus aisé aux marchés coloniaux ; par ailleurs, il défendit également le système monopolistique impérial dans son ensemble, face à des concurrents étrangers qui souhaitaient le démanteler ou s'y introduire. Cette action fut constante pendant tout l'époque moderne et elle se prolongea, sans inflexion majeure, après 1796 et le début de la crise de la *Carrera de Indias*. Si elle ne permit pas de sauver la *Carrera de Indias*, ni de maintenir la prospérité commerciale de Cadix, elle ne fut pas non plus inefficace et fut même couronnée d'un certain succès.

Une politique efficace ?

Comme cela a été souligné dans l'introduction, plusieurs travaux récents ont établi que le trafic maritime entre l'Espagne et l'Amérique était demeuré encore très significatif au cours des deux premières décennies du XIX^e siècle. Les dépouillements effectués dans le *Parte semanal de la Vigia de Cadiz* permettent de situer le nombre de navires ayant circulé entre Cadix et l'Amérique au cours de la période à plus de 5000 unités³³,

32 Malamud, 2007, p. 45. En 1818, le consul de France à Cadix signale que deux corvettes de guerre espagnoles ont chargé 3 millions de pesos à Campeche et s'apprêtent à quitter La Havane en convoi avec des navires marchands La Comisión de Reemplazo aurait pour sa part fournit 18000 pesos pour armer un navire de guerre envoyé à la rencontre de ce convoi (CADN, Madrid, 396PO, série B, carton 70, courrier du consul de France à Cadix, 29 septembre 1818).

33 Nos propres relevés dans la source s'élèvent à 4455 rotations de navires entre Cadix et l'Amérique hispanique pour la période 1797-1828 (entrées et sorties agrégées), mais il manque les données de 1800, 1809, 1810 et 1811. Marina Alfonso a, pour sa part, dénombré précisément 5019 rotations pour la période 1802-1828, auxquelles il convient d'ajouter 299 capturées par des corsaires à leur entrée ou à leur sortie du port de Cadix (Alfonso Mola, 2010, p. 129).

soit près de 2000 de plus que le chiffre établi par John Fisher à partir des registres officiels³⁴. Des sources inédites conservées à l'Archivo General de Indias révèlent des ordres de grandeur tout à fait similaires et amènent même à les rectifier encore à la hausse³⁵. D'autres études, menées à partir d'autres points d'observation, comme le port de Veracruz ou les ports catalans³⁶, ont également confirmé l'ampleur de ces liaisons maritimes dans l'Atlantique hispanique jusqu'au tout début des années 1820 et obligent à une révision définitive des chiffres publiés par John Fisher en 1993, à partir de séries documentaires dont le caractère incomplet ne fait dorénavant plus aucun doute – notamment pour la dernière décennie d'existence de la *Carrera de Indias*³⁷. Les révisions en cours sont en revanche moins avancées en ce qui concerne les estimations des volumes de marchandises échangées dans le cadre du commerce officiel, la valeur de ces cargaisons ou encore leur importance relative vis-à-vis du commerce qui se faisait de plus en plus ouvertement en dehors du système monopolistique. Les quelques fragments de série, collectés par exemple dans les sources consulaires françaises, indiquent cependant que le volume du commerce officiel demeura significatif jusqu'au tout début des années 1820, mais qu'il n'attint probablement plus jamais, après 1810, la moitié des niveaux records qu'il avait connus durant les belles années du *comercio libre* (1778-1796) ou encore de la période de la Paix d'Amiens (1802-1804)³⁸. Ce qui se dégage des différentes données réunies, c'est que le commerce colonial de Cadix,

34 Fisher, 1993.

35 Les états de navigation consultés à l'Archivo General de Indias recensent 3453 unités, pour la période 1804-1820, alors qu'ils ne mentionnent aucune donnée pour les années 1817 et 1818 (AGI, Arribadas, leg. 361 et 368).

36 Trujillo Bolio, 2009, Valls Junyent, 2004.

37 John Fisher mentionne par exemple un résultat nul pour les exportations de Cadix vers les Indes en 1820 alors même que les chiffres indiqués par Arnaud Bartolomei et Antonio García-Baquero González, à partir de deux sources différentes s'élèvent à 108 et 118 millions reales de vellón (Bartolomei, 2012, García-Baquero González, 1972). Les comparaisons avec les chiffres relevés par les consuls de France révèlent des lacunes similaires pour les années 1821 et 1822 de la série Cadix (Bartolomei, 2012, p. 267), et d'autres de même nature dans les séries de Malaga et Barcelone de la période 1815-1825 (CADN, Madrid, 396PO, série B, cartons 213-216, "États de navigation et du commerce", 1747-1827).

38 Bartolomei, 2012, p. 267.

après une période extrêmement fluctuante entre 1800 et 1810, au cours de laquelle alternèrent des reprises spectaculaires et des effondrements brutaux, connut une dernière décennie que l'on pourrait qualifier de correcte. Au cours de cette dernière décennie, les liaisons maritimes avec l'Amérique demeurèrent très régulières (de l'ordre d'une centaine de rotations par an) et le trafic commercial diminua significativement, mais en valeur plus qu'en volume – car il fut de plus en plus fondé sur des exportations de produits espagnols pondéreux et de moins en moins sur la réexportation de textiles européens à forte valeur ajoutée. Quelle fut la cause de cette résilience, longtemps demeurée insoupçonnée, du commerce colonial de Cadix ? L'efficacité des services commerciaux dispensés par les *cargadores* et les armateurs de Cadix – lesquels avaient conservé de solides atouts relationnels pour faire du commerce avec l'Amérique ? Ou la persévérance du système institutionnel de la *Carrera de Indias* qui, de tout temps, avait contribué à entraver autant que faire se peut les possibilités du commerce "direct" pour inciter les exportateurs européens à emprunter les voies du commerce officiel ? Les données sont probablement trop complexes et incomplètes pour pouvoir envisager une analyse factorielle qui permettrait de répondre formellement à cette question. Une comparaison systématique de la carte des échanges dans la *Carrera de Indias* et de l'évolution institutionnelle de chacun des territoires américains ne manque cependant pas d'intérêt. Elle suggère qu'il existe une très forte corrélation entre ces deux réalités : là où le monopole résista (Veracruz, Lima, La Guaira), le commerce avec l'Espagne se maintint à des niveaux significatifs ; dans les territoires qui déclarèrent précocement leur indépendance et entrèrent en guerre contre l'Espagne (Venezuela, Rio de la Plata), le commerce officiel disparut au contraire très vite, totalement et définitivement ; un troisième cas de figure correspond à des provinces américaines demeurées loyales envers la couronne espagnole, mais qui bénéficièrent de mesures d'assouplissement du monopole et qui virent, en conséquence, leurs trafics se maintenir à des niveaux élevés tout en s'internationalisant de façon très rapide (cas de Cuba ou de Panama)³⁹. Si

39 Bartolomei, 2021, p. 111-112. Sur le cas particulièrement intéressant du Rio de la Plata où le Consulado de Buenos Aires, dominé par les "monopolistas" défendit également jusqu'à la dernière (mais sans succès) le principe exclusiviste contre la pénétration des marchands britanniques, voir Kraselsky, 2020.

de telles corrélations suggèrent l'existence d'un lien entre le maintien des échanges commerciaux et la résistance du cadre institutionnel exclusiviste, ils ne fournissent cependant pas les explications susceptibles d'objectiver sur quoi reposait ce lien, ni le protagonisme exact que put assumer le Consulado de Cadix dans ce qu'il semble raisonnable de qualifier de demi-succès pour le port. Les données réunies ici permettent cependant de formuler quelques premières hypothèses fortes sur le sujet.

Bien qu'aucun auteur ne soit encore livré à un bilan systématique des différentes réformes adoptées dans la régulation de la *Carrera de Indias* entre 1797 et l'abolition définitive du *Reglamento del comercio libre* en 1828, on peut s'en faire une première idée, en mobilisant les informations éparses collectées dans la littérature secondaire. À partir de ces données, il est ensuite possible de déterminer si les mesures adoptées allaient dans le sens (ou non) des intérêts du Consulado et, parfois, d'apprécier le rôle qu'il assumait dans le processus décisionnel. Il fait par exemple peu de doutes que la promulgation du décret des Neutres en 1797 se fit à l'encontre de la volonté du Consulado de Cadix et que leur suspension, deux ans plus tard, se fit à sa demande (associée à celle du Consulado de Barcelone, en l'occurrence)⁴⁰. Il en est de même pour leur rétablissement en 1800 et leur abolition définitive, après 1801, au profit du système des licences de navigation, moins brutal pour les membres du Consulado puisque, dans une large mesure, ils en tiraient largement bénéfice aussi. En effet, le système des licences n'excluait pas de son dispositif les *cargadores* de Cadix et de Barcelone, puisqu'il leur permettait de charger leurs exportations sur des navires neutres, moins exposés aux attaques de corsaires que ceux arborant le pavillon espagnol. Il n'en fut pas moins ardemment combattu par le Consulado de Cadix car il supposait une mise en concurrence largement défavorable aux armateurs espagnols, pénalisés par les primes d'assurance élevées qui pesaient sur leur pavillon. Or, précisément, le Consulado obtint, d'abord en 1819, que le port de Veracruz soit exclu des destinations autorisées aux navires porteurs de licences, puis, l'année suivante, que le nouveau gouvernement libéral

40 García-Baquero González, 1977.

suspende carrément l'octroi de nouvelles licences⁴¹. Ces deux mesures bénéficièrent indéniablement aux armateurs gaditans et prouvent que, en 1821, le Consulado de Cadix se montrait encore capable de mener à bien de tels combats et même d'en remporter certains. D'autres exemples prouvent que son action n'avait jamais cessé de s'exercer durant les deux premières décennies du XIX^e siècle, au cours desquelles il remporta encore de nombreux bras de fer contre ses rivaux (étrangers ou espagnols). Ainsi, si le Consulado ne put jamais obtenir le rétablissement de l'exclusif espagnol à La Havane et à Panama, deux ports dans lesquelles les autorités locales refusèrent obstinément de revenir dans le cadre légal même lorsque celui-ci fut réaffirmé au moment du rétablissement de la Paix d'Amiens, il parvint en revanche à empêcher la légalisation du commerce de réexportation depuis La Havane vers Veracruz, lorsque cette mesure fut adoptée en 1807 de façon globale à l'échelle de l'empire. Or, cela constitua une victoire très importante pour le commerce de Cadix, comme l'attestent les chiffres de la balance du commerce du port de Veracruz qui montrent que, jusqu'en 1821, le commerce intra-américain (ce qui inclut celui se faisant avec La Havane) et le commerce avec les ports étrangers demeurèrent des phénomènes marginaux à l'échelle du port si on les compare avec celui qui continuait de s'effectuer avec Cadix⁴².

41 Dès le mois de mars, Barreda écrit à Salmon, le nouveau ministre en poste à Madrid, pour lui demander s'il devait suspendre l'ouverture des registres concédés à des navires neutres en vertu de licences octroyées antérieurement. Il lui fut répondu "no hay motivo para hacer novedad en el asunto" (AGI, Arribadas, leg. 354, courrier de Salmon à Barreda, 8 avril 1820). Les membres du Consulado qui, s'appuyant sur l'article 172 de la nouvelle constitution – qui stipule que "no pueda conceder privilegio exclusivo a persona o corporación alguna" – avaient élevé une réclamation dans le même sens reçurent la même réponse (ibidem, courrier de Francisco Escudero, Francisco Antonio Martínez, Fernando de la Sierra, 24 avril 1820). Cependant, à partir de janvier 1820, plus aucune licence ne fut accordée à des armateurs gaditans pour l'envoi de navires neutres en Amérique. Il semblerait donc que le nouveau gouvernement ait laissé courir les licences déjà octroyées mais se soit refusé à en concéder de nouvelles. De fait, un courrier adressé par le Ministro de Estado au consul espagnol à Bordeaux annonce à l'été 1820 la suspension de la politique d'octroi des licences (Archivo General de la Administración, Bordeaux (029), 54/3210, courrier du 13 août 1820).

42 Les chiffres indiqués dans la balance du commerce du port de Veracruz entre 1796 et 1820 attribuent 80 % des importations de Veracruz au commerce officiel effectué à l'Espagne et le reste pour les importations provenant des autres colonies espagnoles d'Amérique (10 %) et des ports étrangers (10 %). Voir "Estado o Balanza General de comercio recíproco, hecho por este puerto con los de España

Si la littérature et les sources disponibles permettent de documenter correctement certaines actions que mena le Consulado de Cadix pour défendre la position privilégiée dont bénéficiaient ses membres dans la *Carrera de Indias*, il n'est en revanche pas toujours aisé d'apprécier correctement leur impact sur la pratique commerciale proprement dite. Certaines victoires remportées à la cour, par exemple, étaient aussitôt contrariées par des mesures particulières qui étaient accordées à titre dérogatoire par certaines factions du gouvernement (comme l'octroi de licences) ; au contraire, des mesures d'ouverture qui étaient décrétées en métropole étaient pour leur part contredites par les administrateurs en poste en Amérique, qui étaient soumis à la pression des élites mercantiles locales pour appliquer ou non les décisions prises à Madrid. C'est la raison pour laquelle y compris des navires étrangers dûment dotés de licences purent parfois être empêchés de décharger leurs cargaisons à leur arrivée dans les ports américains⁴³. La confusion institutionnelle qui résultait de ces incessantes successions d'ordres et de contre-ordres constitua cependant probablement le principal atout dont purent tirer les membres du Consulado de Cadix : l'absence d'ouverture légale de la *Carrera de Indias* contribuait en effet à opacifier les conditions commerciales qui y régnaient et à favoriser ainsi les acteurs qui étaient les mieux introduits dans le système (à savoir les membres du Consulado), au détriment de leurs potentiels rivaux.

Le bénéfice de l'opacité institutionnelle

La correspondance des consuls de France en Espagne offre des exemples saisissants sur la grande perplexité qui pouvait régner en Europe face aux revirements et aux contradictions de la politique commerciale espagnole. En 1818, celui en poste à Santander adresse la réponse suivante

y América y algunos extranjeros en los 25 años corridos desde el de 1796, primero después de la erección de este Consulado, hasta el de 1820 inclusive" (José María Quirós, Veracruz, 18 avril 1821).

43 En témoignent par exemple les mésaventures éprouvées par Hans Brunh, le capitaine du navire danois la *Perle*, qui fut armé à Hambourg pour Veracruz en 1821 et qui dut renoncer à pénétrer dans le port en raison de l'opposition du gouverneur espagnol du fort de San Juan de Ulúa Archivo Histórico Nacional, Estado, leg. 6190, caja 2, courrier du consul d'Espagne à Hambourg, 26 février 1822.

à une enquête diligentée par le ministère des Affaires étrangères : "S'il existe des règlements administratifs qui ont ouvert quelques ports de l'Amérique espagnole aux étrangers, tout me porte à croire que ces règlements ne sont point sanctionnés par le cabinet de Madrid ; qu'ils n'ont pu devoir leur origine qu'à l'espèce d'indépendance dans laquelle se trouvent aujourd'hui, même les commandants militaires dévoués à la cause de la métropole et qu'enfin l'admission des étrangers à la Havane (et peut-être à Porto Rico) est toujours une infraction au système colonial de l'Espagne, sur laquelle le Gouvernement ferme les yeux parce qu'il manque les moyens pour l'empêcher"⁴⁴. On retrouve la même perplexité dans les rapports que les premiers agents consulaires français installés à La Havane remettaient à leur ministère de tutelle. Essayant d'expliquer ce que le nouveau tarif voté par les Cortés en 1820 prévoyait pour le commerce de Cuba, Louis de Mun précisait que la nouvelle loi "défend l'importation dans les colonies, par les bâtiments étrangers, de toutes marchandises fines étrangères et aussi de toutes marchandises grossières dont la matière première est produite en Espagne ; cependant ces marchandises pourront être introduites à Cadix et dans quelques autres ports d'Espagne désignés et, de là, transportées dans les colonies, mais seulement par des bâtiments espagnols. Les grosses toiles et les lainages communs à l'usage des esclaves, ainsi que les outils et instruments d'agriculture sont seuls exceptés et pourront être introduits dans les ports d'entrepôt par des bâtiments étrangers"⁴⁵. Il remarquait ensuite que de telles mesures, dans une île où "les faveurs de Ferdinand VII ont accoutumé à une grande liberté de commerce" avaient "révolté tout le monde", au point qu'elles n'avaient pas été publiées dans les gazettes locales. Cependant, même lorsque de tels règlements n'entraient finalement pas en application (ce qui fut le cas du tarif de 1820 à Cuba)⁴⁶, ou n'étaient pas respectés, ils contribuaient cependant à opacifier la perception que les acteurs marchands pouvaient avoir du cadre réglementaire en vigueur pour leurs opérations.

44 CADN, Madrid, 396PO, série B, carton 168, courrier du 9 février 1818.

45 CADLC, CCC, La Havane, reg. 2, fol. 44, rapport de Louis de Mun, 15 juin 1821.

46 Fradera, 2005.

De fait, de multiples témoignages collectés dans les sources de la pratique commerciale quotidienne viennent confirmer que la situation légale des étrangers dans le commerce colonial espagnol demeura longtemps très confuse et marquée du sceau de la précarité et de l'incertitude. Un acte de notoriété enregistré à la chancellerie du consulat de France à Cadix en 1817 prouve que, à cette date, les principes du monopole demeuraient suffisamment dissuasifs pour que les marchands français de la ville qui souhaitaient prendre des intérêts dans le commerce et la navigation des Indes aient encore éprouvé le besoin recourir à des prête-noms par "crainte de se compromettre avec des comptes formels"⁴⁷. En Amérique, la situation des étrangers demeura également très contrainte, y compris là où ils étaient officiellement tolérés. Les ouvertures décrétées ponctuellement par les autorités locales, avant la proclamation des indépendances, étaient ainsi assorties de conditions discriminantes pour les étrangers qui en bénéficiaient. Un article du *Morning Chronicle* évoque par exemple la convention qui fut signée en 1819 entre le vice-roi du Pérou et le capitaine britannique Sherrif, commandant la frégate l'*Andromache*. L'article 10 de la convention autorisait bien les subrécargues du navire à résider à Lima pour y vendre leurs cargaisons, mais il leur interdisait en revanche d'y "former un établissement mercantile"⁴⁸. De telles mesures condamnaient *de facto* les intéressés à réaliser leurs ventes au comptant, puisque faute de garanties sur la pérennité de leurs établissements, ils n'étaient pas certains de pouvoir un jour recouvrer leurs créances si leurs acheteurs venaient à ne pas tenir leurs engagements. Cela explique pourquoi les Britanniques privilégiaient les ventes aux enchères pour écouler leurs cargaisons à Lima, une pratique qui offrait une solution satisfaisante compte tenu de la précarité de leurs établissements, mais qui fut justement combattue pour cette raison par le Consulado de la ville qui

47 Cela fut le cas pour l'armateur Joseph-François Lieutaud, qui déclare avoir fait "immatriculer sur les registres de la Marine espagnole" au nom de Roman Larue (un *jenízaro* d'origine française) le navire la *Purissima Concepción* qu'il souhaitait faire naviguer pour les colonies espagnoles. Le navire avait donc navigué au nom de Larue "mais pour compte et au risque dudit sieur François Lieutaud qui en surveillait toujours les expéditions et à qui les comptes lui en étaient rendus au moyen de simples notes" (CADN, Cadix, 136PO, reg. 250, fol. 83, acte de notoriété, 4 décembre 1817).

48 CADN, Cadix, 396PO, série B, carton 168.

finir d'ailleurs par obtenir l'interdiction des "casas del martillo"⁴⁹. Même à Cuba, qui était pourtant réputée être la colonie la plus ouverte et la plus accueillante, les marchands français installés dans l'île souffrirent pendant de nombreuses années encore de multiples discriminations susceptibles d'entraver la bonne marche de leurs affaires. En 1828, le consul général de France à La Havane déplorait que les capitaines et subrécargues français qui étaient autorisés à "séjourner" dans l'île, n'avaient en revanche pas le droit de "s'écarter des ports habilités", une mesure une fois encore susceptible de gêner des procédures de recouvrement qu'ils pourraient être amenés à réaliser auprès de planteurs situés à l'intérieur des terres⁵⁰. Dans le courrier suivant, il faisait également état des plaintes qu'avait émises les notaires de l'île auprès du gouverneur général pour l'empêcher de disposer d'une chancellerie et d'y recevoir les déclarations des capitaines français⁵¹. Le consul général de France à Madrid en était réduit à supplier le gouvernement français d'agir pour que les "Français fussent reçus [à Cuba et à Puerto Rico] sous la protection de traités ou conventions entre les deux gouvernements et non pas exposés à des dispositions ou des décisions vexatoires du Conseil des Indes, qui voudrait encore en revenir au commerce exclusif"⁵².

Au-delà de telles ou telles décisions adoptées ponctuellement, c'est donc bien cette opacité institutionnelle d'ensemble, dans laquelle demeurèrent les colonies espagnoles jusqu'à leur indépendance, qui avantageaient peut-être le plus les acteurs bien introduits institutionnellement – comme ceux du Consulado de Cadix en premier lieu – vis-à-vis de leurs potentiels rivaux, notamment étrangers. Or, la situation ne commença à évoluer que très progressivement au cours des années 1820, au fur et à mesure que les puissances européennes reconnurent les indépendances proclamées en 1821, qu'elles ouvrirent des consulats en Amérique, qu'elles accueillirent, sur leurs territoires, des diplomates et des agents consulaires représentant les nouvelles républiques et que des publications formelles furent faites

49 Mazzeo de Vivo, 2012, p. 257.

50 CADN, Madrid, 396PO, série B, carton 91, courrier du 28 septembre 1828.

51 CADN, Madrid, 396PO, série B, carton 91, courrier du 29 septembre 1828.

52 CADN, Madrid, 396PO, série B, carton 91, courrier du 9 mai 1829.

dans la presse européenne pour signifier aux marchands du vieux-continent qu'ils étaient libres d'opérer dans le nouveau monde⁵³. De ce point de vue, même s'il est certain que des brèches furent ouvertes dans le monopole espagnol bien avant les déclarations d'indépendance des années 1820, ces dernières, et plus encore leurs reconnaissances, n'en furent pas moins des événements déterminants pour l'ensemble des acteurs marchands qui souhaitaient pénétrer sur le marché américain : elles offraient des garanties juridiques qui réduisirent considérablement le climat d'incertitude et d'opacité dans lequel ils pouvaient opérer et permirent, *de facto*, une croissance spectaculaire et inédite du trafic commercial direct entre l'Europe et les anciennes provinces américaines de la monarchie espagnole.

Le Consulado de Cadix dans la tourmente finale de la Carrera de Indias

Si le Consulado de Cadix parvint à maintenir une certaine influence au sein du dispositif de régulation de la *Carrera de Indias* et à faire profiter ses membres de cette influence pour leur garantir des conditions commerciales privilégiées jusqu'au lendemain des proclamations d'indépendance des républiques du Mexique et du Pérou, il ne fait cependant aucun doute que son influence n'avait cessé de décroître au cours des deux premières décennies du XIX^e siècle. Le pouvoir et l'influence du Consulado de Cadix diminuaient notamment à chaque fois qu'il refusait d'honorer les demandes de prêt que lui adressait la couronne. C'est d'ailleurs pour se procurer les fonds que ne lui fournissait plus le Consulado de Cadix que le gouvernement espagnol développa alors, de plus en plus systématiquement, sa politique de ventes de licences qui lui rapportait de substantiels revenus de substitution. Si l'on en croit le témoignage suivant, émanant du consul de France à Cadix, le roi d'Espagne alla même jusqu'à menacer le Consulado de Cadix d'habiliter le port d'Algésiras pour le commerce colonial s'il refusait de lui fournir les services qu'il lui réclamait :

53 Voir *infra*, chapitre 9.

Le deux du courant, les négociants de Cadix s'assemblèrent dans la salle du tribunal de commerce, où ils avaient été convoqués, il leur fut donné connaissance d'une demande de 4 millions de réaux que faisait Mr le comte de Calderon au commerce de Cadix pour subvenir aux besoins de la troupe, annonçant qu'en cas de refus, il allait faire ouvrir le port d'Algésiras à tous les bâtiments venant d'Amérique et les autoriser à y prendre chargement en retour. Les négociants répondirent qu'après tous les sacrifices que Cadix avait faits et surtout dans la malheureuse circonstance où il se trouvait, il était impossible de satisfaire à la demande de Mr le capitaine général, qu'au contraire, il y avait lieu d'espérer que le gouvernement viendrait en secours d'un si grand nombre de malheureuses victimes de l'épidémie et de la misère⁵⁴.

De même que l'ascension du Consulado de Cadix au sein de la *Carrera de Indias* avait été liée à sa capacité à octroyer des financements à la couronne espagnole, de même la survie de ses privilèges était indexée à sa capacité à répondre favorablement aux besoins financiers de la couronne. Or cette capacité ne cessa de décliner au fur et à mesure que le commerce de la place se contractait. Deux ans plus tard, le Consulado de Cadix se déclara de nouveau dans l'incapacité de satisfaire une demande d'aide de 100 000 *pesos fuertes* que lui réclamait son homologue de Veracruz afin de financer une expédition de 1000 hommes, destinée à sauvegarder le maintien de la place dans le camp loyaliste à une époque où le mouvement indépendantiste était en train de triompher au Mexique⁵⁵.

En dépit du déclin de son influence, le Consulado de Cadix n'en demeura pas moins le plus fervent opposant à tout projet d'ouverture de la *Carrera de Indias* jusqu'au dernier moment faisant preuve d'un conservatisme extrême dans son analyse des problèmes auxquels se trouvait confronté le port de Cadix et des solutions susceptibles d'y être apportées. Consulté en mars 1819 par le ministère des Finances au sujet d'une généralisation du système des licences octroyées à des navires

54 CADN, Madrid, 396PO, série B, carton 70, courrier du consul de France à Cadix, 5 octobre 1819.
 L'épidémie évoquée dans le texte correspond à l'épidémie de fièvre jaune qui frappa la ville de Cadix durant l'été et l'automne 1819.

55 CADLC, CCC, Cadix, reg. 101, courrier du 14 août 1821.

neutres (qui aurait conduit *de facto* à l'abolition officielle du monopole des armateurs gaditans sur les liaisons maritimes entre l'Espagne et l'Amérique), il protesta avec résolution arguant que tous les problèmes que connaissait alors l'Espagne avec ses colonies provenaient non pas du système exclusif mais, au contraire, de son affaiblissement. Pour lui, la solution résidait plutôt dans la fermeture des deux "ports francs" qui avaient été tolérés au sein même de l'empire, à La Havane et à Panama, dans la suspension de l'octroi des licences et des permis, qui permettaient à des étrangers de s'introduire légalement dans la *Carrera de Indias*, dans la baisse des taxes qui pesaient exclusivement sur le commerce légal qui s'effectuait depuis l'Espagne et dans l'établissement de convois armés pour protéger la navigation qui se faisait entre la métropole et ses colonies⁵⁶. En quelque sorte, ce que proposait le Consulado en 1819 pour contribuer à un meilleur fonctionnement de la *Carrera de Indias* était le rétablissement du système des Flottes et Galions qui avait scandé le commerce dans l'Atlantique hispanique depuis le XVI^e siècle jusqu'à son abolition en 1778. À la même époque, le président du Tribunal de Arribadas de Cadix développait exactement le même type d'arguments monopolistes pour plaider, auprès de la cour, la suspension ou la limitation de l'octroi des licences aux navires étrangers⁵⁷. La documentation consultée révèle cependant aussi que ces positions, qui étaient défendues à Madrid, n'étaient pas unanimes au sein du Consulado, lequel apparaît divisé à cette époque entre deux groupes d'acteurs ayant des intérêts bien différents et des visions opposées de ce que devait être la politique commerciale impériale de l'Espagne.

Pour comprendre ces débats internes, qui n'ont jamais été analysés dans l'historiographie jusqu'à ce jour, il convient de prendre en

56 AHPC, Archivo Marqués de Purullena, caja 28, expediente 27, "Cargos administrativos y políticos", "Copia de la contestación del Consulado de Cádiz al interrogatorio que de Real Orden le remitió el ministro de Hacienda" (Cadix, 30 mars 1819).

57 Dans un courrier du 26 janvier 1819, il déclarait que "Yo no veo otra tabla de salud que en la estricta observancia de nuestra legislación de Indias y en el restablecimiento de nuestra Armada" et il proposait, parmi les mesures susceptibles de parvenir à ses fins, de fermer les ports d'Amérique aux étrangers (art. 1), d'organiser des convois réguliers protégés depuis Cadix et Santander (art. 2 et 3), d'instaurer un droit de 3 % pour leur financement (art. 4) et d'établir des patrouilles de garde-côtes en Amérique (art. 5), dans AGI, Arribadas, leg. 354, courrier de Barreda à Pedro de Imaz, 26 janvier 1819.

considération la diversité grandissante des acteurs qui étaient intéressés dans le système de la *Carrera de Indias*. Outre la couronne, qui était le plus souvent guidée par de strictes considérations financières, tous les acteurs marchands espagnols, qu'ils soient établis à Cadix, ailleurs en Espagne ou en Amérique, n'avaient pas les mêmes préoccupations et ne défendaient donc pas exactement les mêmes positions. En témoigne le débat qui eut lieu en 1822, au sein même du Consulado de Cadix, entre deux partis animés par des intérêts divergents : les armateurs d'une part, les *cargadores* de l'autre⁵⁸. Ces derniers étaient souvent les représentants d'exportateurs espagnols, actifs notamment en Catalogne ou à Malaga, et leur principal intérêt était commercial : il fallait que l'Espagne puisse à tout prix continuer à exporter ses productions sur les marchés américains, quitte à utiliser pour cela des armements étrangers ou à tolérer des assouplissements du monopole. Les armateurs gaditans, en revanche, s'opposaient vigoureusement à de telles mesures car ils savaient que, compte tenu des menaces spécifiques que les corsaires insurgés faisaient peser sur leurs armements (et donc du coût très élevé des primes d'assurances appliquées au pavillon espagnol), il leur serait difficile d'être compétitifs face à la concurrence étrangère. Ils soutenaient par ailleurs, probablement avec raison, que si la couronne laissait les navires étrangers fréquenter les ports américains, très rapidement des liaisons commerciales s'établiraient, par l'intermédiaire des capitaines étrangers, entre les marchands d'Amérique et ceux d'Europe et, à terme, ce sont donc l'ensemble des acteurs commerciaux espagnols qui se trouveraient ainsi court-circuités. Contrairement aux premiers, ils défendaient donc le maintien du système monopolistique, n'hésitant pas à envisager des solutions aussi improbables que le rétablissement des Flottes, déjà évoqué, ou encore la création de nouveaux dispositifs institutionnels visant à restreindre la concurrence à laquelle ils étaient de plus en plus soumis. Ainsi, en 1822, les armateurs gaditans qui avaient déjà obtenu gain de cause sur la suspension des licences deux ans auparavant, voulurent aller plus loin encore et proposèrent la mise en œuvre de nouvelles procédures visant

58 AGI, Consulados, libro 24, "Juntas de Gobierno celebradas desde 11 de febreo de 1822 hasta 19 de agosto de 1823".

à dissuader toute forme de commerce qui se faisait encore entre Cadix et les anciennes colonies américaines par l'intermédiaire d'armements étrangers⁵⁹. Lors d'une assemblée du Consulado célébrée en juillet 1822, fut discuté un projet qui avait été adressé peu auparavant à l'Intendant de la ville par "diversos individuos de este comercio"⁶⁰. Ce projet prenait acte du fait que de nombreux navires étrangers venaient charger à Cadix des produits espagnols qui demeuraient prisés dans l'Amérique hispanique et déclaraient les transporter dans des ports d'Amérique du Nord alors même que leur destination réelle était Veracruz. Les auteurs demandaient donc que soit exigé de ces capitaines le dépôt d'une garantie auprès des autorités douanières de Cadix qu'ils ne pourraient récupérer qu'à condition de présenter des certificats des consuls espagnols situés dans les ports où ils prétendaient se rendre de manière à attester qu'ils y avaient bien déchargés leurs cargaisons. Le projet prévoyait en outre que ces capitaines soient l'objet de sanctions dans le cas où ils ne respecteraient pas leurs engagements. À une époque où le Pérou et le Mexique avaient déjà proclamé leurs indépendances et où la présence espagnole sur le continent américain se limitait dorénavant aux forteresses de Callao et San Juan de Ulúa, les armateurs de Cadix envisageaient encore la création de dispositifs institutionnels visant à rétablir leur monopole sur la navigation entre l'Espagne et ses anciennes colonies. Prudemment, le Consulado, au sein duquel une telle proposition était loin de faire l'unanimité, refusa de statuer sur ce projet au prétexte que "no había el número de individuos que exige su delicadeza e importancia" et il repoussa sa délibération à l'assemblée suivante. Les registres des délibérations des dernières assemblées du Consulado apportent donc un témoignage tout à fait inédit aussi bien sur les ultimes efforts qu'effectuèrent les armateurs gaditans pour sauvegarder les vestiges de leurs anciens privilèges que sur l'absence de consensus existant au sein de la corporation sur un tel projet strictement réactionnaire.

59 AGI, Consulados, libro 24, compte-rendu de l'assemblée du 29 juillet 1822.

60 AGI, Consulados, libro 24, junta del 29 de julio de 1822

Conclusion

Le rôle du Consulado de Cadix dans la construction de la situation monopolistique dont bénéficièrent ses membres au XVIII^e siècle au sein de la *Carrera de Indias* a déjà été largement mis en valeur dans l'historiographie de l'Atlantique hispanique⁶¹. L'attitude qu'il adopta dans le contexte de la crise qui marqua les deux dernières décennies de la *Carrera de Indias*, est en revanche moins connue. Si Carlos Malamud a eu l'occasion de souligner son action décisive au sein de la Comisión de Reemplazo dans le financement de la lutte anti-indépendantiste, les débats et les délibérations qui internes de la célèbre institution gaditane, tout autant que l'influence réelle que le Consulado continua à avoir dans la détermination de la politique impériale espagnole étaient demeurées à ce jour insuffisamment étudiées. En mobilisant une documentation largement inédite issue de l'Archivo General de Indias (procès-verbaux des délibérations des assemblées du Consulado, pétitions, échanges épistolaires avec l'administration), la présente contribution a permis de mettre en évidence l'existence du projet fondamentalement conservateur que défendit l'institution gaditane : jusqu'à la dernière heure, elle lutta en effet pour limiter au maximum la pénétration des intérêts étrangers au sein de la *Carrera de Indias* et pour rétablir le "monopole de fait" dont avaient bénéficié ses membres. Elle a également amené à souligner le relatif succès qu'obtint cette politique dans la défense de certains bastions impériaux (La Nouvelle-Espagne, le Pérou), où les intérêts commerciaux espagnols demeurèrent préservés de la politique d'ouverture mise en œuvre par la Couronne dans d'autres territoires demeurés fidèles (Cuba, Panama). La documentation disponible montre cependant aussi que cette politique ultra-conservatrice devint de plus en plus inefficace au fur et à mesure que ces derniers bastions basculèrent dans le camp indépendantiste et qu'elle fut par ailleurs de plus en plus remise en cause, au sein même du Consulado par les exportateurs de produits espagnols, dont les intérêts divergeaient fondamentalement des armateurs gaditans : alors que ces derniers souhaitaient maintenir le plus fidèlement possible le système

61 Álvarez Nogal, 2003.

monopolistique antérieur (voire rétablir les Flottes !), les chargeurs des produits catalans ou andalous étaient pour leur part prêts à accepter une ouverture plus large de la *Carrera de Indias* à la navigation étrangère afin de maintenir le niveau de leurs exportations dans un contexte de plus en plus défavorable pour le pavillon espagnol. Les débats autour de la liberté du commerce n'opposaient donc pas uniquement le Consulado de Cadix à ses rivaux, mais avaient gagné du terrain parmi les propres membres du Consulado.

Bibliographie

- ALFONSO MOLA, Marina. 1828. El fin del libre comercio. In: MARTÍNEZ SHAW, Carlos, OLIVA MELGAR, José María (org.). El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX). Madrid: Marcial Pons Historia, 2005. p. 311-349.
- ALFONSO MOLA, Marina. El tráfico marítimo de la Carrera de Indias en las agitadas aguas de las independencias. In: ASDRÚBAL SILVA, Hernán (org.). Historia económica del cono sur de América. Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. La era de las revoluciones y la independencia. México: Insitution Panamericano de Geografía e Historia, 2010. p. 93-179.
- ALFONSO MOLA, Marina. El tráfico comercial hispano en el Pacífico en tiempo de las independencias. In: SAGREDO BAEZA, Rafael; MORENO JERIA, Rodrigo (org.). El Mar del Sur en la historia: ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico. Santiago: Universidad Adolfo Ibáñez, 2014. p. 493-554.
- ALVÁREZ NOGAL, Carlos. Instituciones y desarrollo económico: la Casa de Contratación y la Carrera de Indias (1503-1790). In: ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo; VILA VILAR, Enriqueta (org.). La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003. p. 21-51.
- BARTOLOMEI, Arnaud. La naturalización de los comerciantes franceses de Cádiz a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Cuadernos de Historia moderna, Madrid, n. 10, p. 123-144, 2011.
- BARTOLOMEI, Arnaud. L'impact des indépendances coloniales sur le commerce de Cadix dans la première moitié du XIX^e siècle. In: HUETZ de LEMPS, Xavier; LUIS, Jean-Philippe (dir.). Sortir du labyrinthe. Études d'histoire contemporaine de l'Espagne offertes à Gérard Chastagnaret. Madrid: Casa de Velázquez, 2012. p. 241-273.
- BARTOLOMEI, Arnaud; HUETZ DE LEMPS, Xavier; RODRIGO Y ALHARILLA,

- Martín. L'impérialisme informel de la France et de l'Espagne au XIX^{ème} siècle. Introduction. Outre-Mers, Paris, n. 410-411, p. 5-16, 2021.
- BASKES, Jeremy. Staying afloat: risk and uncertainty in Spanish Atlantic World Trade, 1760-1820. Stanford: SUP, 2013.
- BERNAL, Antonio Miguel. España, proyecto inacabado. Los costes-beneficios del imperio, Madrid. Madrid: Marcial Pons Historia, 2005.
- CARDIM, Pedro, HERZOG, Tamar, RUIZ IBÁÑEZ, José, SABATINI Gaetano (org.). Polycentric monarchies: how did early modern Spain and Portugal achieve and maintain a global hegemony ? Brighton: Sussex Academic Press, 2012.
- CHÁVEZ OROZCO, Luis (org.). La libertad del comercio en la Nueva España en la segunda década del siglo XIX. Mexico: Secretaría de Hacienda y Crédito público, 1943.
- COSTELOE, Michael P. Spain and the Latin American Wars of Independence: the Free Trade Controversy, 1810-1820. Hispanic American History Review, Durham, n. 61/2, p. 209-234, 1981.
- CUENCA ESTEBAN, Javier. Statistics of Spain's Colonial Trade, 1792-1820: Consular Duties, Cargo Inventories, and Balance of Trade. Hispanic American History Review, Durham, n. 61/3, p. 381-428, 1981.
- DELGADO RIBAS, José María. Dinámicas imperiales (1650-1796): España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español. Barcelona: Edicions Bellaterra, 2007.
- FERNANDEZ DE PINEDO ECHEVARRÍA, Nadia. Las balanzas del comercio exterior de La Habana, 1803-1807. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2000.
- FISHER, John R. El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820). Madrid: Banco de España, 1993.
- FRADERA, Josep M. Colonias para después de un imperio. Barcelone: Bellaterra, 2005.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. El comercio de neutrales en Venezuela (1796-1802). Tópico y cambio en las actitudes políticas de las elites venezolanas. Revista de Indias, Madrid, n. 44/173, p. 237-271, 1977.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. El libre comercio a examen gaditano: crítica y opinión en el Cádiz mercantil de fines del siglo XVIII, Cádiz: Universidad de Cádiz, 1998.

- GARCÍA-MAURIÑO MUNDI, Margarita. La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765). Sevilla: Universidad de Sevilla, 1999.
- GOEBEL, Dorothy B. British Trade to the Spanish Colonies, 1796-1823. *Hispanic American History Review*, Durham, n. 43/2, 1938, p. 288-320.
- GONZÁLEZ MIRELES, Gabriela Sofía. La trayectoria de Tomás Murphy Porro: cambios y permanencias en las élites económicas del virreinato en el México independiente. 2014. Tesis (Doctorado en Historia). Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2014.
- GRAFE, Regina. On the spatial nature of institutions and the institutional nature of personal networks in the Spanish Atlantic. *Culture & History Digital Journal*, Madrid, v. 3, n. 1, p. e0006, jun. 2014.
- HAUSBERGER, Bernd. La red social del alavés Tomás Ruiz de Apodaca, comerciante en Cádiz. In: ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo; VILA VILAR, Enriqueta (org.). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003. p. 885-909.
- HERZOG, Tamar. *Defining nations: Immigrants and citizens in early modern Spain and Spanish America*. New Haven/London: Yale University Press, 2003.
- KRASELSKY, Javier Gerardo. Las corporaciones mercantiles y los comerciantes ingleses en el Río de la Plata. Surgimiento, apogeo y declinación del Consulado de Buenos Aires, 1794-1821. *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 36, n. 72, p. 639-678, 2020.
- LAMIKIZ, Xabier. *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World. Spanish Merchants and their Overseas Network*. Woodbridge: Boydell Press, 2010.
- MALAMUD, Carlos. "Sin marina, sin tesoro y casi sin soldados". La financiación de la reconquista de América, 1810-1826. Santiago: Centro de Estudios Bicentenario, 2007.
- MAZZEO DE VIVO, Cristina. *Gremios mercantiles en las guerras de la independencia: Perú y México en la transición de la Colonia a la República, 1740-1840*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú, 2012.
- MORINEAU, Michel. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux : les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises : XVI^e-XVIII^e siècles*. London: Cambridge University Press ; Paris : Éd. de la Maison des Sciences de l'Homme, 1985.
- OGILVIE, Sheilag. *The European Guilds. An Economic Analysis*. Princeton, Oxford: Princeton University Press, 2019.

- ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, Javier. El comercio exterior de Veracruz, 1778-1821: crisis de dependencia. Sevilla: Escuela de Estudio Hispano-Americanos, 1978.
- PARRÓN SALAS, Carmen. La dislocación del comercio americano y las últimas tentativas normalizadoras (1808-1818). *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* – Anuario de Historia de América Latina, Munchen, n. 30, p. 153-181, 1993.
- RUIZ RIVERA, Julián Bautista. Patiño y la reforma del Consulado de Cádiz, 1729. *Temas Americanistas*, Cádiz, n. 5, p. 16-21, 1985.
- SMITH, Robert S. The institution of the Consulado in New Spain. *Hispanic American History Review*, Durham, v. 24, n. 1, p. 61-83, 1944.
- SOUTO MANTECÓN, Matilde. Política y comercio de una corporación tardía: el Consulado de Veracruz (1781-1824). 1996. Tesis (Doctorado en Historia). El Colegio de México, México, 1996.
- TRIVELLATO, Francesca. The familiarity of strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and cross-cultural trade in the Early Modern Period. New Haven: Yale University Press, 2009.
- TRUJILLO BOLIO, Mario. El péndulo marítimo-mercantil en el Atlántico novohispano (1798-1825). Cádiz: Casa Chata, 2009.
- VALLE PAVÓN, Guillermina del. Finanzas piadosas y redes de negocios. Los mercaderes de la ciudad de México ante la crisis de Nueva España, 1804-1808. México: Instituto Mora, 2012.
- VALLE PAVÓN, Guillermina del. Negociación, lágrimas y maldiciones: la fiscalidad extraordinaria en la Monarquía hispánica, 1620-1814, México: Instituto de Investigaciones Dr Josa María Luis Mora, 2020.
- VALLS JUNYENT, Francesc. La Catalunya atlántica. Aguardientes y tejidos en el arranque industrial catalán. Zaragoza: Universidad de Zaragoza, 2004.

Disponibilidade de dados

Os dados e demais informações obtidas para o presente estudo estão no próprio texto.