

La flotte marchande des Mers du Sud et le trafic maritime du Callao au 18^{ème} siècle.

A la fin du 17^{ème} siècle, le vice-roi du Pérou Monclova établissait pour la première fois une liste complète des navires en activité dans les Mers du Sud. Cette liste recensait en 1695 quelques 70 embarcations qui auraient sillonné le Pacifique entre Acapulco au Mexique et Chiloé à l'extrême sud du Chili espagnol. Mais par la suite, et jusqu'à la fin du 18^{ème} siècle aucun autre recensement de la flotte marchande ne semble avoir été réalisé et aucune description contemporaine ne détaille pendant un siècle la fortune de la marine mercantile coloniale de cette « mer intérieure » espagnole qu'était le Pacifique ibérique à l'époque coloniale¹.

Si les échanges dans l'Atlantique ont donné lieu à d'importantes publications, il n'en va pas de même pour ce Pacifique ibérique où l'étude du commerce maritime et de la marine marchande au 18^{ème} siècle a été délaissée. Hormis les travaux de Moreyra Paz-Soldán et malgré plusieurs monographies, plus nombreuses en particulier sur la période dite du « commerce libre » à la fin de la période coloniale, un tableau de plus longue durée sur l'évolution de la flotte marchande et des échanges inter-coloniaux sur le versant occidental de l'Amérique espagnole manque².

Pourtant, l'évolution économique du vice-royaume péruvien et de l'ensemble du littoral des Mers du sud fut en bonne partie dépendante des liens maritimes avec l'Espagne bien sûr, mais aussi beaucoup des échanges intercoloniaux. Une étude détaillée du commerce ainsi que des capacités de transport de la flotte du Pacifique sur le dernier siècle de la période coloniale s'avère ainsi un excellent moyen de découvrir les conjonctures économiques affectant la capitale vice-royale et les principales provinces de son orbite, au cœur d'une période clef pour la compréhension du sous-développement de ces régions aujourd'hui.

Les multiples droits que devaient payer les navires à l'entrée et à la sortie des ports ont laissé la trace de l'activité maritime dans de nombreux registres fiscaux et nous permettent d'approcher de manière exhaustive l'évolution de la flotte et le mouvement du Callao - le principal port du Pacifique ibérique - entre 1725 et 1775. Mais le choix de ces dates n'est pas seulement tributaire de sources documentaires : la troisième décennie du 18^{ème} siècle sonne la fin de la contrebande française dans les Mers du sud et une première reprise en main de la fiscalité par l'administration royale

¹ En dehors du rapport de Juan et Ulloa dans « Noticias Secretas de Americas » (Luis J. Ramos Gómez, 1985)

² Voir le classique article de Manuel Moreyra y Paz-Soldán sur les exportations du Callao entre 1701 et 1704, (Moreyra y Paz-Soldán, 1944) ; les compilations documentaires de Manuel Rubio Sánchez sur les ports de Sonsonate et Realejo (Rubio Sánchez 1977a et 1977b) ; les travaux de Maria Luisa Laviana Cuetos sur la province de Guayaquil (Laviana Cuetos, 1987) et de Carmen Salas Parrón sur la transition vers le commerce dit « libre » et les liens avec Cádiz (Parrón Salas, 1997), mes propres recherches sur le port de Païta, de Trujillo et les exportations des ports chiliens, (Schlüpmann, 1993, 1995 et 2002). Plus généralement peuvent servir également les informations contenues dans la thèse de Samud Alberola sur Panama dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle (Alberola, 1975) ; les articles de Juan Carlos Solórzano sur le commerce déclinant du Costa Rica avec Panama dans la première moitié du 18^{ème} (Solórzano, 1994) et, les publications de Cristina Mazzeo de Vivó sur le commerce à la fin de l'époque coloniale (Mazzeo de Vivó, 1994, 1999). Enfin aussi Pablo Pérez-Mallaina et Bibiano Torres Ramírez sur l'Armada des Mers du Sud pourtant principalement centré sur le 17^{ème} siècle (Pérez-Mallaina & Torres Ramírez, 1987).

de la capitale du vice-royaume, une douzaine d'années après la fin de la guerre de succession. Cette étude observe ainsi indirectement les effets économiques de la longue période du réformisme bourbonien et s'arrête avant les dernières décennies du 18^{ème} siècle avec l'avènement du règlement sur le "commerce libre" en 1778, lorsque le système fiscal et l'organisation de la navigation se modifient profondément.

Mais l'interprétation des séries fiscales sur les échanges maritimes du Callao exige au préalable une compréhension détaillée de la flotte mercantile, une analyse approfondie de l'évolution du gabarit des embarcations impliquées. Dans un premier temps, il sera donc nécessaire, dans un exercice – il est vrai - quelque peu méticuleux, de s'attacher à décrire, bateau par bateau, cette marine marchande des Mers du Sud, étape qui nous servira pour confirmer la pertinence des indicateurs fiscaux.

Dans un deuxième temps, l'examen rigoureux des mécanismes de la fiscalité du trafic maritime permettra d'approcher au plus près du mouvement réel du Callao, baromètre essentiel de la conjoncture des échanges maritimes dans le Pacifique ibérique.

Enfin, dans une dernière partie, le décorticage de quelques registres d'*alcabala* fera l'inventaire des principaux produits échangés dans les Mers du Sud, esquissera l'évolution des circuits commerciaux et son impact sur les grands équilibres du littoral américain du Pacifique à l'époque coloniale.

I. La flotte marchande des Mers du Sud au 18^{ème} siècle

Dès l'époque coloniale, l'activité maritime sur la façade pacifique de l'Amérique ibérique est consignée par de nombreuses sources fiscales. Dans des articles précédents, le droit de l'*almojarifazgo*, taxe sur les entrées et sorties maritimes, a été utilisé pour étudier le mouvement des ports de Paita et de Trujillo sur la côte nord du Pérou³. Les cahiers du droit de *Balanza* ont aussi largement été exploités pour saisir le trafic au départ de Valparaiso et le commerce maritime avec le Chili⁴. Mais pour comprendre la dimension de la flotte marchandes des Mers du Sud, il est d'abord indispensable d'observer les embarcations qui entraient et sortaient de son principal port : le Callao.

Pour le Callao au 18^{ème} siècle et particulièrement à partir de 1725, les sources sont pléthoriques. Les registres d'*almojarifazgo* constituent encore une fois la source de référence, mais ils sont accompagnés par une série d'autres données fiscales qui complètent les années manquantes et apportent des informations supplémentaires essentielles. Car, nous l'avons déjà souligné, il n'est pas évident d'évaluer la dimension d'une flotte simplement à partir de registres fiscaux de l'époque coloniale. Trop de navires portaient le même nom et les officiers royaux, trop souvent, n'étaient pas rigoureux dans l'enregistrement de ces noms. Citons l'exemple des deux « Santo Cristo de Leso » qui circulaient dans les Mers du Sud dans la première moitié du 18^{ème} siècle, l'un empruntant plutôt sur la route Nicaragua-Callao, l'autre le circuit Callao-Valparaiso. Le premier disparût des registres en 1746. Le second continua allègrement ses périples vers le Chili jusqu'en 1763.

De même, jusqu'à trois « Nuestra Señora de la Concepción » homonymes relâchaient au cours d'une même année au Callao dans la première moitié du 18^{ème} siècle. Si la

³ Schlüpmann, 1993, 1995

⁴ Schlüpmann, 2002

première n'avait d'autre dénomination que « la Concepción », la deuxième se voyait parfois attribuer son alias « La Urca » et la troisième prolongeait son nom de « la Bien Aparecida ». En 1775 encore, pas moins de trois embarcations se disputaient toujours cette dénomination mais chacune avec son alias : la Aurora, La Centella, la Balandra. Et ceci sans compter la barque « la Concepción y Animas », ou, plus court, la Concepción qui naviguait entre Panama et le Callao.

La même année, il faut aussi discerner entre trois « Nuestra Señora del Rosario » : El Chinchorro, El Rayo - deux barques, la première commerçant intensément avec Pisco, la seconde transportant régulièrement du sel depuis les salines de Huaura - et une frégate de ce nom sans alias, naviguant entre le Chili et le Pérou.

La difficulté d'établir parfois l'identité certaine des navires laisse donc une marge d'erreur quant à l'appréciation exacte du nombre de navires différents ayant relâché au Callao. Mais le recoupement de tout un ensemble d'informations – type d'embarcations, capacité de charge en arrobes et en quintaux, noms du maître et du propriétaire, dates précises de relâches, destination et provenance, nous permettent finalement à quelques exceptions près d'avoir une bonne connaissance des embarcations qui composaient la flotte mercantile. Ce minutieux croisement d'informations provenant des sources les plus diverses (*alcabala, almojarifazgo, derrama, media anata* etc..) pour chacune des embarcations paraît de prime abord quelque peu disproportionné pour brosser un simple tableau de la marine marchande dans le Pacifique ibérique, mais il est fondamental pour une estimation juste du nombre des bâtiment et une appréciation précise des tailles - donc des tonnages en jeux. Il servira par la suite à établir l'évolution des capacités de transport de la flotte des Mers du Sud au cours du 18ème siècle.

Types et gabarits des embarcations

Sur la base des termes enregistrés par les officiers royaux dans les registres fiscaux, la grande majorité du mouvement du Callao était assuré par 4 types d'embarcations. Sur la période 1727 à 1772, 44% des entrées était le fait de frégates, 28% de barques, 22% de *chinchorros* et 6% de navires. Les autres types d'embarcations – *balandra, batel, chata, galeon, lancha, paquebot* ou *piragua* – ne représentaient même pas 1% du trafic du Callao.

Bien sûr, ces dénominations étaient approximatives et pouvaient évoluer dans le temps. Il est à noter qu'au Callao, les officiers n'enregistrèrent pratiquement pas de « *chinchorros* » avant 1740. Ce terme vint en usage après 1745 et qualifiait souvent les mêmes embarcations qui auparavant entraient sous la dénomination de « *barco* ». Les grandes frégates où les petits navires entraient aussi tantôt dans la catégorie « *fragata* », tantôt dans celle de « *navío* » au gré des fonctionnaires annotant le registre. Vers 1770, apparut par ailleurs de plus en plus souvent le terme « *paquebot* » pour des embarcations qui sans être des barques ou *chinchorros*, étaient plus petites que les frégates.

A partir de cette typologie, une première approximation de la taille des embarcations des Mers du Sud est permise. Vers 1770, le *cabildo* de Guayaquil faisait payer l'affermage du terrain nécessaire à la construction des embarcations selon leur catégorie, catégorie qu'il liait à la taille de la quille⁵: une embarcation de plus de 24 *varas* de quille était un navire, autour de 18 *varas* une frégate, entre 15 et 18 *varas*

⁵ Laviana Cuetos, 1987 : 295.

une barque et entre 12 et 16 varas un *chinchorro*⁶. Mais si ces fourchettes de mesures nous esquissent grosso modo les proportions des bâtiments qui entraient au Callao, elles ne sont pas suffisantes pour évaluer leur tonnage.

Une approche plus précise est possible grâce aux registres de la *media anata*. Les livres de cette taxe plus connue pour grever salaires et charges vénales, enregistrent dès la première moitié du 17^{ème} siècle le « *buque* » des embarcations tenues de verser 77 réaux par 1000 arrobes au départ du Callao⁷. Cependant seules les embarcations à destination du Chili, de Panama ou de l'Amérique centrale étaient concernées. Une bonne partie de la flotte de cabotage et de ravitaillement de Lima, mais aussi les navires à destination de Guayaquil échappèrent ainsi à cet indicateur.

Mesure de déplacement du navire, de son volume ? L'affaire qui opposa les officiers royaux aux armateurs en 1745 sur une nouvelle évaluation de la jauge des navires après des années de laissez-aller nous permet d'en saisir l'origine⁸. Alors que les départs furent même un temps retardés en attente d'une décision de justice au grand déplaisir des propriétaires, les cas de cinq embarcations adjoints au dossier montrent que l'appréciation du « *buque* » - du gabarit - des navires était un calcul de volume pratiqué par le mathématicien de l'Université de San Marcos sur la base des mesures de l'embarcation.

⁶ 1 vara = 83.6 cm au Pérou.

⁷ Cette taxe avait augmenté en 1731 : de 66 réaux par 1000 arrobes, elle était passée à 77 réaux. Jusqu'en 1746 néanmoins, de nombreuses embarcations continuaient d'être assujetties à l'ancien taux. Pour les bâtiments à destination de l'Amérique centrale, la *media anata* était souvent multipliée par deux ou trois, voir plus.

⁸ Archivo General de la Nación del Perú (AGNP) C7-756-373 "En la ciudad de los reyes del Peru en 26 de marzo de 1745.... mando que con citazion de los dueños de los nabíos y demas embarcaciones que deben sacar registro para la espedizion de su biaje se aga arqueo y regulazion de las arrobas o quintales que cada una de dhas embarcaciones puede cargar en su buque para lo qual nombraba y nombro a don Luis Godin catredatico de matematicas en esta Rl hunibersidad para que precediendo la azeptazion y juramento lo hejecute con asistencia del presente escribano quien actuara las diligencias y pondra razon en forma del dho arqueo y regulazion que se hiziere... »

« ... que se haga nuebo arqueo y regulacion de los quintales que son capaces de cargar en su buque las embarcaciones que trafican en el mar de unos a otros puertos... sacar registro para señalar prop[...] de cada una la cantidad que por el Real Derecho de Media Anata deven en cada viage enterar sus dueños o maestros por no estar al presente bien arreglado el arqueo de cada embarcacion... ».

Tableau 1 : Mesures et « buque » de cinq embarcations des Mers du Sud, 1745

Embarcation (mesures en codos ⁹)	Type	Eslora	Quilla	Manga	Puntal	Plan	Buque en @
Nuestra Señora de los Dolores y San Antonio	Fragata	34	28.33	10.8	4.5	5.1	5400
El Señor San Joseph y San Francisco de Paula	Navío	41	33	12	6	0	8427
Nuestra Señora de las Mercedes de Viterbo	Navío	47	38	14	5	3	9419
Nuestra Señora de la Encarnación	Fragata	32	26	9	4.25	3	3733
Nuestra Señora de la Begoña y Santa Getrudis	Barco	27	21	7.5	3.5	0	1992

Source : AGNP, C7, leg. 756, cuad. 373. Autos sobre el arqueo de los navíos de este Mar del Sur.

S'il est rare d'avoir des mesures aussi détaillées des bâtiments, de temps à autre, les inventaires, les contrats de vente nous informent au moins sur la taille de la quille, parfois sur les principales dimensions de sa coque.

En 1724, l'inventaire de la frégate San Miguel y Santa Rosa détaillait par exemple ses dimensions les plus importantes : une quille de 23 *varas* et demi, une « ouverture » (largeur) de 30 *tercias* (1 *tercia*=1/3 de *vara*) et 23 *tercias* de *puntal* (hauteur depuis la quille) pour un port de 2300 arrobes selon la *media anata* et une capacité de charge de 7500 quintaux selon le *derecho de balanza* (9000 quintaux effectivement selon son propriétaire).

D'après l'inventaire des biens de Francisco de Barrionuevo en 1716, la quille de la frégate Espiritu Santo mesurait 23 ou 24 *varas*, pour un volume de 5000 arrobes et une capacité de charge de 7000 quintaux.

En 1733, l'inventaire du navire Nuestra Señora del Socorro y las Animas mentionnait une quille de 28 *varas* pour 5700 quintaux¹⁰, en 1735, le contrat de vente du navire Santa Theresa une quille de 24 *varas*, celui de la frégate du même nom une quille de 22 *varas*, tandis que celle de la Nuestra Señora de la Concepción comptait 18 *varas*¹¹.

En janvier 1737, don Bernave Balderas cédait la barque Santa Rosa qu'il avait fabriqué à Chiloe : sa quille mesurait 16 *varas*¹². Ces exemples confirment ainsi les fourchettes de tailles avancées par le *cabildo* de Guayaquil pour chaque catégorie d'embarcations et montrent que depuis la barque d'une quille de 10 mètres jusqu'au navire d'une longueur hors tout dépassant les 40 mètres aucun bâtiment n'échappait aux registres fiscaux. Selon Juan et Ulloa, ces bâtiments des Mers du Sud ne suivaient cependant pas les proportions appliquées en Europe. Ils les considéraient difformes et

⁹ 1 *codo* (« *de ribera* ») = 0.575 mètres. Rapport qu'utilisèrent Juan et Ulloa dans « Noticias Secretas de Americas », en évoquant la longueur des quilles de la Concepción et du Sacramento, puisque 33 *varas* (soit 27,6 mètres) équivalaient à 48 *codos*.

Selon Carlos López Urrutia (1998: 295), en 1742, la couronne espagnole réforma un système de mesure du tonnage qui datait de 1663, et imposa la formule suivante : « ... *se añadirán los dos largos de la Eslora y quilla Limpia y se tomarán la mitad de ellas, la cual se ha de multiplicar por tres quartas partes de la manga y mitad del Plan, y el producto se multiplicará por la mitad del Puntal...* ». En fonction de la hauteur des entreponts, il fallait toutefois encore majorer de 10 à 14 % le résultat en *codos* cubiques de ce calcul et le diviser par 8 pour obtenir une mesure en *toneladas*. Cette formule nous approche en tout cas assez des volumes proposés par le mathématicien de la San Marcos au Callao en 1745, si l'on considère que le *codo* cubique est équivalent à 6.875 arrobes.

¹⁰ Propriété du défunt don Estevan Diaz, vecino de Trujillo, l'embarcation avec 15 esclaves fut évaluée à 43278 pesos. AGNP Escribano Pedro de Espino Alvarado, prot. 287, f.259, 1733.

¹¹ AGNP Pedro de Espino Alvarado, 1735, prot. 292, f. 750 ; f.925vta. Francisco Melendez Estacio, 1734, prot. 347, f. 143.

¹² AGNP Alejo Melendez de Arce, 1737-1739, leg. 704, f. 96, 26-01-1737

beaucoup trop larges, la seule préoccupation des marchands étant d'optimiser au maximum la capacité de charge¹³.

Au cours du 18^{ème} siècle, le gabarit moyen des embarcations de la flotte marchande évolua. D'après la *media anata*¹⁴, les embarcations passèrent d'une moyenne de quelques 3200 arrobes dans la première décennie du 18^{ème} siècle à près de 6000 arrobes pour la décennie de 1770, soit un doublement de leur port.

Tableau 2 : L'évolution de la capacité de charge en volume de la flotte des Mers du Sud.

Décennie	Moyenne @	min.	max.
1700	3221	1200	8600
1710	3282	500	6500
1720	2888	500	6500
1730	2049	400	6000
1740	1273	300	3000
1750	4043	600	11237
1760	4689	500	11830
1770	5778	800	11830

Cette augmentation du port de la flotte des Mers du sud ne se fit cependant pas de manière linéaire. Si l'on observe la moyenne annuel du volume enregistré par la *media anata* pour chaque embarcation, nous constatons une stagnation voire une baisse dans les deux premières décennies du 18^{ème} siècle. Elle impliquerait a priori une diminution du gabarit moyen des embarcations au cours des trois décennies allant de 1720 à 1740.

Mais prudence. Au cours de la période 1730-1740, la fiscalisation du commerce maritime, et le recouvrement de la *media anata* en tête, atteignirent un sommet d'incohérence et de relâchement. Un même navire payait rarement la même taxe d'un voyage à l'autre et l'évaluation approximative de son volume diminuait constamment au cours de cette période. Ce fut par exemple le cas de la frégate Nuestra Señora de la Aurora, évaluée à 3000 arrobes au cours des années 1720-1730, mais qui en 1739 et 1746, passa à 2000 arrobes seulement. Autre cas : le Santo Christo de Leon était mesuré à 5000 arrobes jusqu'en 1731. En 1739, il ne comptait plus que 1700 arrobes, et en 1740 s'abaissait même à 1200. Pourtant parallèlement, au départ de Valparaíso, la frégate continuait de payer un *derecho de Balanza* exactement équivalant à une capacité de charge de 7189 quintaux.

En 1740 et 1746, aucune embarcation ne dépassait 3000 arrobes selon la *media anata*, alors que dans les décennies précédentes les navires les plus importants atteignaient encore quelques 6000 arrobes. A partir de 1745 néanmoins, le réajustement fut sévère.

¹³ « Por esto son todos los navíos tan poco regulares que parecen disformes, y en realidad lo son, porque comúnmente dan, a cuarenta y cinco codos de quilla, dieciocho de manga, o , cuando menos, le dan hasta la cubierta principal tanto como la mitad de la manga ; tampoco acostumbran dar recogimiento en el portalón, y así salen los costados tan derechos como paredes. Todo esto lo practican así con el fin de que los navíos carguen mucho y les dejen ganancias más sobresalientes, y con esta mira lo disponen sus dueños, que son los que dan las medidas, por cuya razón, aunque el constructor quisiera seguir otras más regulares, no le queda arbitrio para ello. A la desproporción de la manga y la irregularidad del puntal, se agrega la imperfección de los arrufos que les dan a popa con el fin de que tengan tres cámaras, y así, las fragatas de veintisiete a treinta codos tienen dos, además de la santa bárbara. » Juan y Ulloa, *Noticias secretas...*, p.577.

¹⁴ Mais, il faut le rappeler, uniquement pour les navires à destination de l'Amérique centrale, le Panama et le Chili, seules embarcations enregistrées par la *Media Anata*.

Les protestations offusquées des armateurs qui se voyaient notifier les nouvelles jauges calculées par Louis Godin, l'académicien français qui occupait la chaire de mathématiques de l'Université de San Marcos, montrent l'abîme entre les pratiques d'avant 1745 et une certaine rigueur et stabilité qui s'installa après cette date. Cette reprise en main de la fiscalisation du commerce maritime fut perceptible tant au Callao qu'à Valparaíso d'ailleurs où fut parallèlement pratiqué une réévaluation du *derecho de Balanza*. L'augmentation de la pression fiscale impliquait souvent un doublement ou triplement du montant de la *media anata* que les propriétaires des embarcations ne furent pas immédiatement prêt à payer. Ainsi, le Marquis de Negreiros, propriétaire de la frégate Nuestra Señora de la Encarnación refusa d'avancer plus que l'équivalent d'une *media anata* de 1000 arrobes pour son embarcation¹⁵. En 1745, cette mesure lui semblait un sommet absolu pour ce type de frégate : Luis Godin cependant avait réévalué l'Encarnación à 3733 arrobes !

Au-delà des fluctuations de la pression fiscale, deux catastrophes affectèrent réellement la moyenne de la taille des bâtiments et la composition de la flotte des Mers du Sud au cours des années 1740. Ce fut en premier lieu le raid du corsaire anglais Anson dans le Pacifique qui se termina par la prise et la destruction de plusieurs navires importants. Devant les côtes chiliennes, l'escadre anglaise s'empara en particulier de l'Aranzazu que Anson crédita alors de 600 tonneaux comme l'un des plus gros bâtiments marchands des Mers du Sud et du Nuestra Señora de Monte Carmelo, un vaisseau de 450 tonneaux et 53 hommes d'équipage selon le commodore de l'escadre anglaise. D'après les registres du *derecho de Balanza* cependant, la capacité de charge de l'Aranzazu était avec 10000 quintaux (500 tonneaux) inférieure à celle du Monte Carmelo qui s'élevait à 12000 quintaux (600 tonneaux)¹⁶. Au total en tout cas, plus d'une douzaine d'embarcations furent rayées des rangs de la flotte mercantile par l'activité des corsaires anglais entre septembre et décembre de l'année 1741.

Tableau 3 : Les principales embarcations saisies et détruites par Anson, 1741.

Nom	tonnage	date de prise	lieu de prise
Santa Teresa	300	5-09-1741	Barranca
Monte Carmelo	450	12-09-1741	Juan Fernandes
Aranzazu	600	18-09-1741	Côtes du Chili
N.S del Carmen	170	11-11-1741	Islas de Lobos
Nuestra Señora de la Soledad	?	14-11-1741	Paita

Puis vint en deuxième temps, le terrible tremblement de terre de 1746 qui ruina entièrement Lima et qui fut accompagné d'un raz de marée qui fit disparaître le port du Callao. Cette tragédie affecta sérieusement la flotte des mers du sud : selon les témoignages contemporains, 23 embarcations à l'ancre au Callao furent emportées et détruites dans le cataclysme. Par chance, une bonne partie de la flotte, dont les plus gros navires du commerce céréalier, n'était pas encore de retour du Chili et échappa ainsi au désastre.

¹⁵ AGNP, C7-756-373. Le Marquis de Negreiros : “y respecto de que los dueños de navíos tienen pleito pendiente sobre este asunto estoy pronto a pagar a razon de mill arrobas que es el mas precio y alto que pueden pagar otras fregatas de mucho mayor buque y afianzar la restante cantidad...”

¹⁶ La *media anata* ne crédita cependant l'Aranzazu que de faibles volumes : 2500 @ en 1731 et même seulement 1500 @ en 1740, signe encore une fois de l'incohérence des mesures appliquées au cours de ces années.

Comme nous le verrons ultérieurement, plusieurs embarcations de poids disparurent néanmoins des registres en 1746 : La Santa Cruz alias el Patache, la Nuestra Señora del Carmen y Jesus Cautivo, la Nuestra Señora de la Soledad alias el Chancayano, la Nuestra Señora de la Aurora, la Nuestra Señora de la Concepcion y la Bien Aparecida, la Nuestra Señora de Chinquiquira... Il est probable que le raz de marée sur le Callao en fut la cause.

Après les calamités des années 1740, des navires furent mis en chantier pour compenser la perte en capacité de transport. Entre 1748 et 1752 apparurent plusieurs des plus gros vaisseaux de la flotte des Mers du Sud de la seconde moitié du 18^{ème} siècle. Furent incorporés le Valdiviano en 1748 (9116@), la Perla (11236 @) et la Sacra Familia (11830@) en 1749, le Fenix en 1750 (6516@), le Santa Barbara (8630@) et le Nuestra Señora de las Mercedes (9419@) en 1752. L'emploi de ces navires sur la ligne Callao-Valparaiso fit alors bondir la *media anata* et la jauge moyenne des embarcations au départ du Callao.

Vers la fin des années 1750, de nouvelles embarcations rejoignaient encore la flotte : vers 1757, les bâtiments « La Balbanera », « San Pedro de Alcantara » n'étaient pas encore « jautés » selon le *derecho de Balanza*, indication de leur incorporation récente au circuit du Chili. La barque « El Gran Poder de Dios » avec une capacité de charge évaluée à 2500 quintaux effectua son premier voyage en 1760.

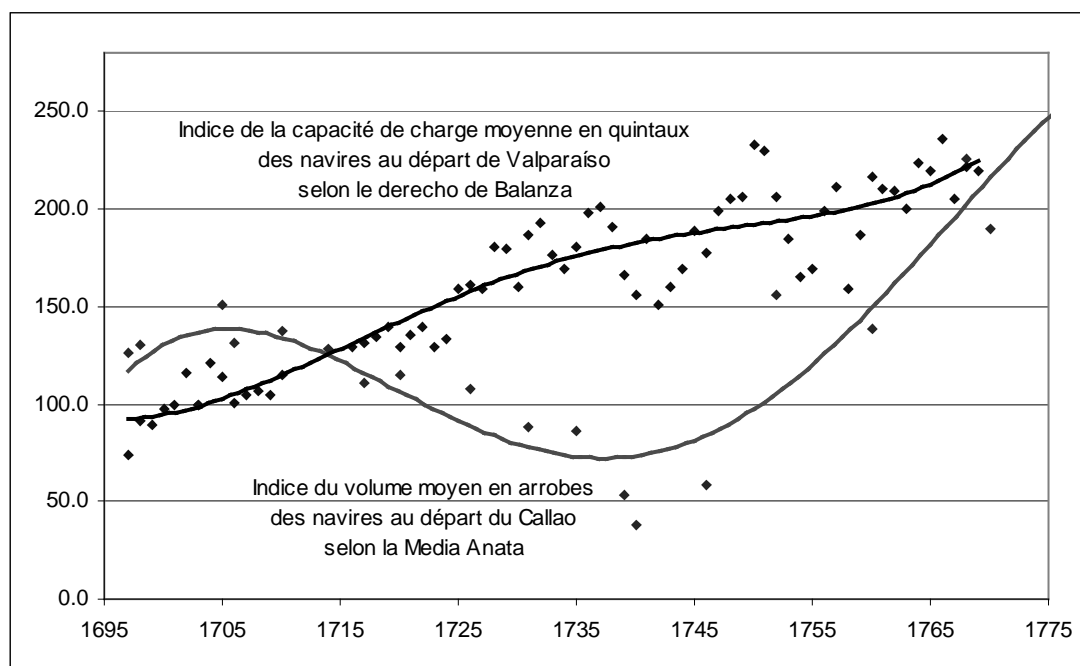
La jauge moyenne continua donc d'augmenter au cours des deux décennies de 1750 et 1760 par l'arrivée répétée de nouvelles unités. Dans l'ensemble près d'une trentaine d'embarcations semblent avoir rejoint les rangs de la flotte marchande des Mers du Sud entre 1746 et 1765.

Par la suite cependant et jusqu'en 1780 environ, la marine marchande se renouvela moins – les chantiers navals de Guayaquil périclitèrent d'ailleurs - mais l'usage toujours plus intense des grosses embarcations sur les liaisons principales vers le Chili, la relégation de frégates de petite taille fit croître encore la moyenne de la *media anata* qui n'enregistrait pas le cabotage à court rayon, l'activité où furent confinées ces embarcations.

En résumé, il faut être prudent quant à une interprétation littérale de l'évolution de la taille des navires d'après cette source fiscale. L'affaire entre les armateurs et la couronne sur la nouvelle jauge des navires en 1745 nous l'a montré : le bond de la *media anata* au début des années 1750 est aussi redevable à une réévaluation complète du gabarit des bateaux. Pour certaines embarcations, les sources fiscales mentionnent d'ailleurs explicitement le « nouveau » droit réglé au titre de la *media anata*, expression de la reprise en main de la fiscalité sur le trafic maritime. De fait, les mesures se firent beaucoup plus pointilleuses, passant de chiffres arrondis aux centaines à des volumes calculés à l'arrobe près : à partir de cette époque, les droits payés par chaque navire resteront rigoureusement invariables et permettent ainsi de mieux l'identifier.

Existait-il cependant un rapport entre le « *buque* » en arrobes – le volume de l'embarcation - relevé par les cahiers de la *media anata* et la capacité de charge en quintaux – le tonnage - enregistrée par le *derecho de Balanza* à Valparaiso ? Analysée embarcation par embarcation, une certaine concordance est perceptible, les variations soulignant probablement les différences de « performances » entre les navires. Il est fort à parier qu'en général les « meilleures » embarcations étaient celles dont les capacités de charge en poids étaient élevées pour un port réduit, par conséquent dont la flotabilité et les qualités de voilier étaient supérieures.

Toujours est-il que les dix premiers navires en terme de capacité de charge correspondent aux 9 plus importantes mesures du « *buque* » en arrobes. Dans ce groupe des plus grosses embarcations, seul le Nuestra Señora del Carmen alias le Phénix se distinguait par un rapport disproportionné entre port et capacité de charge en poids. Le *Derecho de Balanza* établissait son tonnage à 11179 quintaux, alors que la *Media Anata* ne relevait qu'un « *buque* » de 6516 arrobes, soit environ 30 pour cent de moins que le rapport moyen constaté pour les autres embarcations.



Graphique 1 : évolution de la taille moyenne des embarcations au départ du Callao et de Valparaíso, 1697-1776 (indice 100 = 1703)

Malgré les fluctuations de la *Media Anata*, il est indéniable que la taille des plus grands navires des mers du sud augmenta constamment et considérablement au cours du 18^{ème} siècle. Le *Derecho de Balanza* qui taxait les navires au départ de Valparaíso et dont la pertinence comme mesure de capacité de charge a été démontrée¹⁷, souligne aussi cette croissance constante du tonnage des navires actifs sur la ligne Valparaíso-Callao. Entre le début du 18^{ème} siècle et 1770, la capacité des navires de la route du Chili doubla pratiquement, l'augmentation de la capacité de transport de la flotte marchande des Mers du Sud dans son entier.

A la fin de la décennie de 1770 furent mises en chantier quelques vaisseaux dont les capacités dépassaient largement les normes alors habituelles pour la marine marchande des Mers du Sud : le San Juan Nepomuceno, la Piedad, le Nuestra Señora del Tránsito excédaient tous trois les 18000 quintaux, le San Miguel construit à La Concepción au Chili atteignant même 36000 quintaux. Les constructions impulsés par l'exportation du cacao de Guayaquil renouvelèrent encore une fois la flotte au cours de la décennie de 1780¹⁸. La liste publiée dans le Mercurio Peruano des embarcations naviguant dans les mers du sud fin décembre 1789 montre que 8 bâtiments dépassaient alors les 15000 quintaux de capacité de charge. Même en considérant que les chiffres avancés dans le Mercurio Peruano dépassaient en moyenne de 20 à 25

¹⁷ Schlüpmann, 2002.

¹⁸ Laviana Cuetos, 1987 : 288

pour cent ceux des sources fiscales¹⁹, le tonnage des plus grandes embarcations doubla de nouveau. Sur l'ensemble des 33 bâtiments alors recensés dans la liste, la moyenne du tonnage atteignait près de 10000 quintaux et celle de la catégorie des « *navíos* » dépassait même 20000 quintaux.

Valeur et architecture des bâtiments

La valeur des bâtiments constatée sur les contrats de ventes, les inventaires et les prix à la fabrication ne fait que confirmer l'évolution du gabarit. Cette valeur était cependant sujette à de très fortes variations selon l'âge et l'état de la coque de l'embarcation : elle pouvait dupliquer, voire tripler après un carénage complet dans les arsenaux de Guayaquil.

Pour la première moitié du 18^{ème} siècle, l'*alcabala de « escrituras »*, taxe de 4% sur les ventes d'haciendas, d'esclaves, de cens et d'embarcations nous permet une approche plus systématique des transactions concernant les bâtiments de la flotte marchande. Sur 80 ventes recensées par les registres existants sur la période 1711-1745, une bonne moitié furent des frégates, un quart des « navires » et un dernier petit quart des barques, soit des proportions qui approchent celles constatées par les registres de l'*almojarifazgo* - les *chinchorros* en moins : ces ventes seraient donc représentatives de la flotte en générale sauf pour les plus petites embarcations qui n'y étaient probablement pas enregistrées. Sans surprise, la moyenne du prix de vente des barques était le plus faible – près de 3400 pesos -, et celui des frégates – un peu moins de 15000 pesos – légèrement inférieure à celle des « *navíos* » – 16400 pesos environ. Sur les quatre décennies documentées, la transaction moyenne atteignait presque 13000 pesos. Mais moyenne et fréquence de ces transactions évoluèrent bien sûr au cours de ces décennies.

Entre 1711 et 1718 par exemple, les livres de cette taxe dénombrent 18 ventes de navires en 8 ans, soit un peu plus de 2 ventes par année, depuis la frégate Nuestra Señora de la Soledad acquise pour 2000 pesos seulement par le capitaine Francisco Alday en février 1711, à la frégate la Sacra Familia achetée par le capitaine don Luis Carrillo de Cordoba en août 1714 pour 21500 pesos²⁰. La moyenne des transactions s'élevait alors à un peu plus de 10000 pesos par embarcation.

Dans les premières années de la décennie de 1720, les cessions d'embarcations furent peu nombreuses. En exemple, un seul navire changea de propriétaire en 1723. Par contre, à partir de 1726, une augmentation conséquente des ventes est notable dans une longue série de registres presque complète. Cet accroissement des cessions fut probablement redevable à la crise du transport maritime provoquée par la reprise des cultures de blé autour de Lima concurrençant les importations chiliennes : en 1729, par exemple, les registres font état de 7 ventes de navires (certaines ventes dataient de 1726 cependant), en 1735, 6 navires furent vendus et 7 en 1741. Avec une moyenne de plus de 4 cessions par an au cours de cette époque, pour une flotte numériquement comparable comme nous le verrons, le taux de rotation des embarcations avait doublé depuis les années 1710. Au cours de cette époque – les décennies 1720 et 1730 -, la valeur moyenne des ventes d'embarcations se situait un peu au-dessus de 12000

¹⁹ La frégate Mercedes de 14000 quintaux mentionnée par le Mercurio Peruano en 1789, ne comptait que quelques 13000 quintaux selon le *Derecho de Balanza* en 1769. Le Valdiviano, 13000 quintaux selon le Mercurio Peruano en 1789, 9885 quintaux selon le *Derecho de Balanza* en 1669. Le navire Nuestra Señora del Rosario, 12000 quintaux selon le Mercurio Peruano, 9891 quintaux selon le *Derecho de Balanza* en 1769. Le Nuestra Señora de Begoña, 15000 quintaux selon le Mercurio Peruano, un peu plus de 12000 selon le *Derecho de Balanza* en 1769, etc.

²⁰ AGNP, TC-GO4, caja 27, doc 57.

pesos. Quelques-unes des plus importantes transactions s'effectuèrent au début des années 1730, à la suite des faillites des armateurs Joseph de Frías et Esteban de Rucoba. Mais la plus importante cession de l'époque fut celle du vaisseau « El Santo Cristo del Buensuceso », le deuxième en capacité de transport avec près de 12000 quintaux de jauge, que don Pedro de Garay Secadura (pour le compte de la succession de Joseph Guerrero) céda à don Joachin Manuel del Rio pour 40000 pesos en novembre 1728.

A partir de 1740, la valeur des embarcations cédées augmenta considérablement. Au cours de la seule année de 1741, les six bâtiments qui changèrent de propriétaire cumulèrent une valeur de 133000 pesos, soit en moyenne plus de 22000 pesos par embarcation. Cette année là, le Santa Rosa, alors le plus gros navire de la flotte avec 16569 quintaux, fut acquis par don Francisco Pimentel pour le montant record de 47000 pesos.

Tableau 4 : Les plus importantes acquisitions d'embarcations dans la première moitié du 18^{ème} siècle selon l'alcabala de escrituras.

Type	Nom	Acquéreur	date	prix
Navío	Santa Rosa	Don Francisco Pimentel	23-08-1741	47000
Navío	El Santo Cristo del Buensuceso	don Joachin Manuel del Rio	22-11-1728	40000
Fragata	Nuestra Señora de Begoña	don Geronimo Gonzales Ortiz	8-10-1733	38500
Fragata	Nuestra Señora del Socorro y las Animas	don Balthasar Gonzales Borbollon	3-08-1733	29411
Fragata	El Santo Christo de Leso	Don Pedro Gonzales de la Peña y Lillo	6-08-1744	28000
Fragata	Nuestra Señora del Carmen	don Antonio de Jauregui y don Esmereildo de Prado	6-10-1727	26000
Navío	El Santo Christo del Auxilio	Marques de Soto Hermoso	9-02-1731	26000
Fragata	La Santissima Trinidad	-	6-03-1732	25000
Navío	Nuestra Señora de Aranzazu	don Martin de Olavide	11-01-1738	23333
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad	Doña Ysabel Carrillo de la Presa	11-04-1741	23000
Navío	San Jorge y Santo Domingo	Don Juan de Silva y Santiesteban	17-07-1727	22000
Fragata	La Sacra Familia	Capitan don Luis Carrillo de Cordova	18-08-1714	21500
Navío	San Miguel	Don Pedro de Murga	19-9-1726	21500
Fragata	Nuestra Señora del Socorro	Don Domingo Unazumuraga	15-12-1741	21000

Source : AGNP, Cajas Reales C7, leg. 717-752.

A noter qu'un certain nombre d'années sont indisponibles

Au milieu du 18^{ème} siècle, dans leur « Noticias Secretas de las Americas », Juan et Ulloa estimaient que le coût de fabrication des navires dans les Mers du Sud était élevé comparé à l'Espagne²¹. Mais leur appréciation se basait probablement sur les dépenses réalisées par le vice-roi lors de la construction du San Fermin en 1730. La fabrication de ce navire du Roi de 29 mètres de quille et le préalable démantèlement de son prédécesseur le Brillante coûta en effet 81151 pesos aux arcanes royaux. Selon les sources fiscales cependant, rares étaient les bâtiments marchands qui atteignaient les dimensions signalées par Juan et Ulloa, et encore moins les prix qu'ils leur attribuaient. Ce constat de cherté était d'ailleurs réfuté par Francisco Requena vers 1765, ventant les mérites des chantiers de Guayaquil et ajoutant précisément que les prix élevés des navires fabriqués pour le roi au 18^{ème} siècle n'étaient pas directement dûs à des coûts de fabrication.

²¹ « Sin embargo de esto y de ser la madera tan barata como se ha dicho antes, es muy crecido el costo que tiene allí qualquiera embarcación, pues un barco del porte de diez y seis a diez y siete mil quintales, esto es de ochocientas a ochocientas y cincuenta toneladas, cuesta de sesenta a setenta mil pesos ». Jorge Juan, Antonio de Ulloa. *Noticias secretas de America*. p. 57

Dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle, l'*alcabala de escrituras* nous fait malheureusement défaut pour vérifier exhaustivement ces appréciations. Mais, quelques ventes relevées dans les livres de notaires et la liste des constructions de navires entre 1777 et 1788 montrent qu'une « inflation » de la valeur accompagnait l'augmentation de la taille des bâtiments. Le coût des 8 bâtiments qui sortirent des chantiers de Guayaquil vers 1780, atteignait en effet près de 58000 pesos en moyenne par embarcation, soit de 5 à 6 pesos et demi par quintal de capacité de charge. Or comparé avec le prix de vente des navires et frégates à Lima en 1740, cela correspondrait à une augmentation notable de 50 à 100% de la valeur des grands bâtiments.

L'absence de représentations des navires de la flotte marchande au 18^{ème} siècle ne nous permet pas d'avoir une idée précise de leur architecture. Seuls les commentaires de Juan et Ulloa nous dessinent un tableau, peu flatteur cependant, des embarcations marchandes fabriquées à Guayaquil. Comme déjà évoqué, ces zélés réformateurs insistaient sur les aspects difformes, peu réguliers, les côtés « droits comme des murs » de ces navires où proue et poupe auraient été pour ainsi dire indifférenciables²².

Inventaires et évaluations permettent cependant de suppléer en partie à ce manque et corriger les affirmations tendancieuses de nos deux envoyés de la couronne espagnole. Ils nous permettent de comprendre quels étaient les éléments les plus valorisés de ces voiliers et surtout d'offrir quelques indices quant à une autre façon usitée de classer la flotte marchande : le nombre de mâts que portait chaque embarcation.

Généralement, les inventaires soulignent que la grande valeur des embarcations était bien sûr la coque. Celle-ci représentait entre un tiers et la moitié du prix des bâtiments, parfois plus lorsque la mâture était incorporée sous la même rubrique. Pour le Santo Cristo de Leso, vaisseau important de la flotte dans la première moitié du 18^{ème} siècle (10000 quintaux), la coque seule constituait 44% de sa valeur ; dans le cas de la frégate San Miguel, 48% du montant total de son estimation en 1729, et pour le Santo Domingo 53% en 1736. Dans le cas de la Santa Trinidad, mâts compris, cette rubrique atteignait même 65% de la valeur totale de la frégate.

²² « Ya se ha dicho que la construcción de los navíos del Perú, tanto marchantes como de guerra, hace unos vasos de desproporcionadas medidas y figura monstruosa, de suerte que, a poca diferencia, les viene bien a todos lo que un inglés constructor, que pasó a aquel mar pocos años ha, le dijo a un sujeto con quien tuvimos conocimiento, proponiéndole que le carenase y compusiese una fragata. Uno y otro, dueño y constructor, estaban en Guayaquil, y habiendo pasado a bordo de la embarcación, después de haberla reconocido, empezando a tratar entre los dos de la obra que necesitaba, dijo el inglés al interesado que lo primero de todo era ver hacia qué parte se le había de poner la proa, porque respecto de hacer toda la embarcación una mima figura, por cualquier parte podía, como dueño de la alhaja, determinar lo que le pareciese, que allí se la haría ; dando a entender lo irregular de aquellos navíos, fabricados con tal desproporción con el fin de que carguen mucho, que es a lo que se reduce toda la idea de los que los mandan hacer. (Juan & Ulloa dans Ramos Gómez, 1985 : 632)

Tableau 5 : évaluation du vaisseau Santo Cristo de Leso, 1724

	Valeur en pesos	%
Casco	7000	44%
4 anclas con 45 quintales	2450	15%
6 esclavos	2400	15%
4 palos principales	1500	9%
Jarcia	950	6%
3 cables	680	4%
Vergas, mastelero	650	4%
Belambre	350	2%
	15980	100%

Source : AGNP Escribano Francisco Escudero Sicilia, prot. 235, f.592, 1720-1726

Le deuxième poste en valeur était constitué par les trois ou quatre ancres nécessaires aux manœuvres du navire. Pour le Santo Cristo de Leso, les 4 ancres cumulaient 45 quintaux (2 tonnes) de fer d'une valeur de 2450 pesos soit 15% de la valeur totale de l'embarcation. Sur la Santissima Trinidad, 4 ancres encore dont 2 moins importantes « à jet » pesaient ensemble 47 quintaux de fer, valaient 2350 pesos et représentaient 10% de la valeur de l'embarcation en 1722. Sur le Nuestra Señora del Carelmapu, trois ancres et une ancre à jet au poids total de 33 quintaux étaient valorisées à 1650 pesos et représentaient même 18% de la valeur du bâtiment. Enfin sur le Santo Cristo de Leon en 1720, 4 ancres pesant 40 quintaux valaient 1600 pesos et constituaient 9% du prix de la frégate.

Les marins esclaves, lorsque comptabilisés dans les inventaires, pouvaient parfois représenter une autre part très importante du prix des embarcations. Mais souvent énumérés séparément de l'inventaire principal, variant beaucoup en nombre selon les conditions dans lequel était effectué l'inventaire, il est difficile d'établir une règle à leur sujet. Dans les évaluations où les esclaves étaient présents, leur valeur représentait entre 8 et 16 pour cent du total de l'embarcation.

Tableau 6 : Inventaire du vaisseau Nuestra Señora del Socorro y las Animas en 1733

	Valeur en pesos	%
Casco	22000	51%
15 esclavos	6450	15%
4 anclas	3600	8%
Jarcia	2700	6%
Palo mayor + palo de trinquete	2000	5%
Lancha + bote (nuevos)	1400	3%
otro	5128	12%
	43278	100%

Source : AGNP Escribano Pedro de Espino Alvarado, prot. 287, f. 635, 1733

Les mâts, lorsqu'ils n'étaient pas inventoriés avec le *casco*, venaient régulièrement en quatrième position dans le prix des bâtiments. Ainsi les quatre mâts principaux du Santo Cristo de Leso (beauprés, mât de misaine, mât principal et mât d'artimon) étaient évalués à 1500 pesos soit 9% de la valeur de l'embarcation. Dans le cas du San Miguel, les trois principaux mâts étaient estimés à 2700 pesos, soit 8% de sa valeur total, sans compter un petit mât d'artimon comptabilisé parmi les mâts de hune et vergues. L'inventaire du Santo Domingo en 1736, l'évaluation du Carelmapu en 1721, n'énuméraient que les mâts principaux, de misaine et beauprés et les estimaient

respectivement à 625 pesos soit 7% de la valeur total, et à 1300 pesos soit 15% de la valeur total de l'embarcation. Ces frégates de moindre importance semblaient donc être de deux mâts si l'on écarte le beauprés, le mât incliné de la proue. D'une manière générale, ces inventaires montrent que ce fut pour des ports supérieurs à 6000 quintaux qu'un mât d'artimon venait s'ajouter à la mâture des frégates

Les amarres et le gréement en général représentaient eux aussi une certaine valeur. Les 3 grands câbles et l'équivalent de 70 quintaux de gréement valaient 2130 pesos sur le Carelmapu, un quart environ du prix du bâtiment. Sur le San Miguel, 80 quintaux de *jarcia* (soit plus de 3 tonnes et demi) et les amarres constituaient environ 10% de la valeur de la frégate, comme les 3 câbles et le gréement du Santo Cristo de Leso, qui valaient 1630 pesos. Exemples qui contredisent en tout cas les affirmations à l'emporte pièce de Juan et Ulloa sur la carence des câbles à bord des embarcations des Mers du Sud, source de naufrage²³. Enfin, chaloupes et gondoles qui équipaient ces voiliers pouvaient elles-aussi parfois dépasser les 1000 pesos en valeur et avoir une place significative dans leur inventaire.

Comme le soulignait Juan et Ulloa vers 1740, la presque totalité des bâtiments qui composaient la flotte des Mers du Sud – de 30 à 40 selon les deux envoyés du roi – étaient originaires des chantiers de Guayaquil. L'abondance et la qualité du bois en faisait un arsenal de choix qui autorisait la construction d'embarcation d'une solidité à toute épreuve²⁴. Pour autant la carrière des navires du Pacifique était-elle plus longue que celle des bâtiments construits en Europe ou d'autres arsenaux de l'Atlantique ?

Durée de vie des embarcations

Selon Juan et Ulloa, citant en particulier le cas du « Christo Viejo » dont on avait jusqu'à perdu la mémoire de son année de construction, la durée de vie des navires des Mers du Sud était couramment de 50 années et plus²⁵. D'après Ramos Gómez, Alsedo lui aussi soutenait dans son « *Compendio histórico* » sur Guayaquil que de nombreuses embarcations du Pacifique ibérique « avaient survécu soixante et soixante-dix ans, malgré les mauvais traitements qu'elles subissaient... »²⁶.

²³ « *se sigue que se pierdan los navíos en las costas, hallándose empeñados en algún cabo, por no poderlo montar, ni tener cables suficientes para mantenerse fondeados al abrigo de alguna ensenada mientras pasa la contrariedad del tiempo o de la corriente...* » idem p. 632, « *las amarras se reducen a un cable y a un calabrote para amarrarse en cualquier puerto...* » idem, p.633

²⁴ « *No solamente da Guayaquil los navíos que navegan en aquellos mares, porque, a excepción de tal o cual, son todos los que mantienen el comercio de sus costas, en número de treinta a cuarenta que hay existentes entre chicos y grandes, hijos de aquellas montañas, sino que da maderas para que se carenen y reparen de los percances del tiempo, tanto dentro de aquel río como en el puerto del Callao. A cuyo fin no cesan en todo el discurso del año las embarcaciones de acarrear maderas, unas para el fin de la marina y otras para el de las fábricas de casas de Lima, del Callao y de todas las ciudades y poblaciones grandes de valles, donde casi todo el edificio se empieza y se concluye con madera* ». (Juan & Ulloa dans Ramos Gómez, 1985 : 579)

²⁵ « *... y los navíos que se fabrican con ella son de una duración nunca oída en Europa, como se experimenta allí, pues dejando aparte los navíos que hay en aquella mar con cincuenta o más años de servicios, todavía alcanzamos uno a quien llamaban el "Christo Viejo", cuyo nombre le habían puesto por ser tal su antigüedad que se había perdido la memoria del tiempo y constructor que lo fabricó, siendo así que la hay de los constructores que han conocido en Guayaquil desde ochenta o más años a esta parte, entre los cuales ninguno lo había fabricado, y era anterior a todos* ». (Juan & Ulloa dans Ramos Gómez, 1985 : 571).

²⁶ Alsedo y Herrera, [1741] 1946 : 28-29 dans Ramos Gómez, 1985

Commentant la prise du Monte Carmelo en 1741, embarcation qu'il indiquait agée de plus de trente ans, le corsaire Anson expliquait qu'il passait encore pour un bon vaisseau car « ... on ne navigue dans ces mers que pendant la belle saison et ... le climat y est très doux » (Anson, p. 152). Plus que la « douceur du climat », ce fut aussi et avant tout l'absence de la « broma » - un mollusque rongeur des coques - au moins à partir des latitudes du port de Guayaquil qui permirent à ces bâtiments de vivre un âge aussi avancé. Mais quelle était pour autant la durée de vie réelle de ces embarcations ? Tachons d'en avoir un aperçu à travers quelques exemples de « biographies » d'embarcations dont il a été possible de retracer un tant soit peu le parcours.

La Frégate Nuestra Señora de la Encarnación

Cette frégate fut évaluée en 1736 pour 16589 pesos lors de la faillite de son propriétaire don Antonio Marselino de Arechua, mais fut ensuite endommagée en s'échouant sur un banc de sable à Guayaquil où elle fut entièrement carénée à neuf fin 1745, début 1746. Le Marques de Negreiros en fit alors l'acquisition pour 16000 pesos²⁷. Selon l'affaire sur la nouvelle jauge des embarcations et la *media anata* en 1745, la frégate n'avait jamais encore effectué de traversée depuis le Callao lorsqu'elle mit voile pour le Panama en août 1745. Elle mesurait 32 de *codos* de long hors tout, sa quille 26 *codos*, avait une largeur de 9 *codos* et déplaçait quelques 3733 arrobes, soit une embarcation de taille moyenne, bien inférieure aux principaux navires, trois fois plus gros, qui reliaient Valparaíso au Callao²⁸.

A son départ pour Sonsonate en 1747, elle comptait un équipage de 18 hommes. Le maître don Joseph Goyenechea faisait office d'*escribano*. Francisco Rodrigues était le pilote, Domingo Alarcon le contremaître et Thomas Alvarado le gardien. Ces officiers commandaient 8 marins et 6 mousses (*grumetes*).

Entre 1745 et 1762, elle effectua non moins de 8 voyages vers Sonsonate le port du Guatemala, accompagnés jusqu'en 1751 de relâches et excursions vers Guayaquil. Début 1751, l'embarcation réalisa une première traversée vers Chiloé, l'extrême sud du rayonnement espagnol dans le Pacifique ibérique. Puis elle reprit la route du Nord, d'abord vers Guayaquil, avant de relater de nouveau Sonsonate. A partir du milieu de l'année 1753 et jusqu'en 1756, la frégate effectua trois traversées vers le Panama. Au cours de l'année 1757, elle effectua sa sixième traversée vers l'Amérique centrale. Puis relia en 1758, Arica, Aranta et les ports "intermédiaires" du Nord du Chili. Entre 1760 et 1762, elle réalisa de nouveau des voyages vers le Guatemala. Enfin, elle effectua un deuxième mais fatal voyage vers Chiloé : un mois après son départ du Callao, le 25 novembre 1762, la Nuestra Señora de la Encarnación naufraga sur les côtes de l'île de Chiloé face à Tilduco. Sa trajectoire plutôt courte en durée pour une embarcation des mers du sud est néanmoins remarquable, puisqu'elle fut l'une des rares frégates à relier régulièrement les extrêmes de la façade pacifique de l'Amérique ibérique avec une vingtaine de traversées, dont la moitié pratiquement vers le Guatemala au cours d'une carrière de vingt années.

La frégate Nuestra Señora de la Hermita y San Ramon alias el Marfil

Cette frégate probablement construite en 1750 à Guayaquil, fut dédiée au commerce avec le Chili. Lorsqu'elle mit voile vers La Concepción en 1756, elle comptait 38 membres d'équipage dont 4 esclaves et sa capacité de charge dépassait les 9000

²⁷ AGNP Francisco Escudero Sicilio, prot. 238, 1745-1746, f. 75 vta. Remate de la fragata Nuestra Señora de la Encarnación.

²⁸ AGNP C7, leg. 756, cuad. 373, 1745.

quintaux selon le *derecho de Balanza*. Elle faisait ainsi partie des plus gros navires des Mers du Sud.

Après son incorporation à la flotte marchande en 1751, elle relia d'abord La Concepción au Callao pendant cinq années. En 1757, elle effectua une traversée vers Chiloé. Puis, à partir de 1759 engagea des rotations constantes avec Valparaiso, entrecoupées une seule fois en 1764, par une descente à Guayaquil. Le 28 septembre 1769, elle naufragea dans la rade de Valparaíso. Au cours de 19 années de navigation, elle effectua près d'une trentaine de traversées vers des ports chiliens.

Le navire Nuestra Señora de las Caldas

Le Nuestra Señora de las Caldas se manifeste pour la première fois dans les registres de 1734 en provenance de Panama, mais s'évapore aussitôt pour près de trois années avant de réapparaître en 1737 en provenance de Guayaquil. Avant 1746, il était réputé charger 11500 quintaux, mais fut ensuite réévalué à 14711 quintaux, ce qui fit de lui longtemps l'un des plus gros navires des Mers du Sud. En février 1755, sur la route Valparaiso-Callao, son rôle d'équipage comptait 6 officiers, 22 marins et 35 esclaves soit 63 membres au total.

Il fut la propriété don Pedro Velarde jusqu'en 1737, puis de Gaspar de Velarde 1738-1739, avant d'être au nom du Conde de Torre Velarde au moins jusqu'en 1756.

Ce navire fut lui aussi essentiellement dédié au commerce avec le Chili, même si de temps à autre il effectua des liaisons avec le Panama. Sa durée de vie fut longue, puisque encore en 1776, il était actif, relachant au Callao en provenance d'Acapulco avant de repartir sur Valparaiso.

Pendant ce demi-siècle de tribulations, selon les registres, le navire effectua près d'une trentaine de traversées vers le Chili, une douzaine vers Guayaquil et trois voyages vers le Panama. Entre 1737 et 1772, en tenant compte des 8 années manquantes dans les registres, le navire effectua donc en moyenne un peu moins de deux traversées par an.

La frégate Santissima Trinidad

La frégate Santissima Trinidad apparaît pour la première fois dans les registres fiscaux de l'année 1714. Le *derecho de Balanza* du port de Valparaíso fixa d'abord son tonnage à 8000 quintaux puis plus précisément 9474 quintaux après l'année 1746. Le premier propriétaire de ce navire semble avoir été le capitaine don Nicolas de Cardenas. En 1722, au moment de la dispersion des biens de Cardenas qui avait fait faillite, ce navire se cotisait à 24500 pesos, dix ans plus tard en 1732 à 25000 pesos. A Valparaíso en novembre 1729, alors que l'embarcation s'apprêtait à faire voile pour le Callao, son équipage se composait de 6 officiers, 12 marins et 10 esclaves, soit 28 membres au total.

Cette frégate naufragea le 7 septembre 1754 devant Chuapa (Chili) selon Vidal Gormaz, ce que confirment les registres du droit de Balanza à Valparaíso qui mentionnent un ultime départ en août de la même année. Elle navigua pendant quelques 40 années dans les mers du sud. Entre 1727 et 1754, les trois quarts de ses voyages furent à destination du Chili, les deux tiers vers Valparaiso.

Le vaisseau la Sacra Familia

Le vaisseau Sacra Familia fut construit entre 1747 et 1749²⁹ pour un coût élevé de plus de 84000 pesos. Il resta au moins jusqu'en 1772 la plus grosse embarcation de la marine marchande des mers du sud, avec une capacité de charge initialement fixée à 15503 quintaux, puis ramenée à 14500 quintaux, et un volume de 11830 arrobes selon la *media anata*. En 1761, sur la route Valparaíso-Callao, son équipage comptait 54 hommes : 6 officiers, 28 marins et 20 esclaves.

Propriété du Conde de San Isidro, l'embarcation fut employée en alternance sur les destinations de Valparaíso et Guayaquil exclusivement, dans un rapport de 4 à 1 environ. En 1776, le registre de l'almojarifazgo mentionne cependant une traversée vers Valdivia.

La Sacra Familia naufragea devant Colan en 1779, environ trente années après sa construction, entraînant - cargaison comprise - une perte de 45000 pesos.

La Frégate Nuestra Señora de Belen alias la Estrella

La frégate Nuestra Señora de la Estrella est mentionnée pour la première fois dans les registres fiscaux de l'année 1691. D'après les livres de *media anata*, sa jauge était calculée à 3372 arrobes dans la première décennie du 18^{ème} siècle. Elle fut la propriété des Carrillos entre 1700 et 1730.

Employée au début de sa carrière sur la route nord, Saña et Panama, elle fut ensuite comme beaucoup d'embarcations affectée au transport du blé du Chili dans les premières années du 18^{ème} siècle. Entre 1708 et 1723, elle fut réduite au petit cabotage entre Nasca, Pisco et le Callao. A cette époque, lors d'une traversée depuis Nasca, elle enregistrait un équipage de 13 hommes seulement.

A partir de 1727 et jusqu'en 1744, elle reprit une navigation à plus long cours entre le Callao, Guayaquil, Panama et Sonsonate, toujours sous la férule du même propriétaire. Cependant, l'évolution vers cette époque de son nom, de Nuestra Señora de la Estrella à Nuestra Señora de Belen alias el Fenix de la Estrella laisse un doute sur la continuité de l'embarcation. Son propriétaire l'avait-il caréné à neuf ou l'avait-il désossé pour construire un nouveau bâtiment dont il changea légèrement le nom ? Toujours est-il que l'embarcation continua sa carrière comme auparavant sous la dénomination principale de la « Estrella ». En février 1745, elle s'échoua sur un banc de sable du Guayas et fut mise en pièce. Son propriétaire était alors don Damian Luis de Rivas, un armateur vivant à Lima³⁰. En supposant que la frégate de 1727 n'était pas une nouvelle fabrication, l'embarcation aurait donc navigué dans les mers du sud pendant plus d'un demi-siècle.

La Frégate Nuestra Señora de las Mercedes

Au cours de l'année 1745, le capitaine don Joseph A. de Ugarte et le général don Antonio del Villar avaient construit à Guayaquil une embarcation nommée las Mercedes.

L'embarcation apparut dès 1746 au Callao et relia exclusivement à partir de cette date le Callao à Valparaíso, effectuant avec la régularité d'une horloge rarement moins de trois traversées dans l'année.

²⁹ AGNP. TC pleitos, leg. 183, 04-07-1761, leg. 184, 18-09-1765, sobre rendición de cuentas de la fabrica del navío « la Sacra Familia ».

³⁰ Archivo Histórico del Guayas (AHG) EP / J 3058. Don Esteban Domingo Yepe contra don Damian Ruis de Rivas propietario del navio la Estrella perdido en el puerto de las Balsas en el rio de Guayaquil por los despojos de ella. 11-11-1745, 477 fls.

Le derecho de *Balanza* fixa pendant les sept premières traversées à 13821 quintaux la capacité de charge du navire. En 1750, cette capacité fut ramenée 12963 quintaux. Parallèlement, le volume du navire était précisément calculé à 9419 arrobes pour une longueur hors tout de 47 codos (soit quelques 27 mètres). En mai 1751, l'équipage se composait de 6 officiers, 30 marins et 10 esclaves soit un total de 46 membres. Après quelques quarante années de navigation et donc probablement plus d'une centaine de traversées vers Valparaiso, le *Mercurio Peruano* relève que « Las Mercedes » avait été retirée de la circulation et était en 1789 sur le point d'être désossée dans les chantiers de Guayaquil.

Si les grandes embarcations sont relativement bien décrites par les sources fiscales, il n'en va pas de même pour ces *chinchorros* et barques qui reliaient Pisco au Callao et qui étaient pourtant pour une bonne part dans l'activité du principal port du Pacifique ibérique. Bien qu'enregistré par les livres d'*almojarifazgo* et d'*alcabala*, ce cabotage à faible rayon n'était pas soumis au même procédure que la navigation au long cours : avec un registre allégé sans rôle d'équipage à fournir, exonéré de *media anata*, ces embarcations sont moins bien saisissables. Voyons cependant quelques exemples de ces « *peruleros* » aux équipages réduits de 5 à 10 hommes qui au 18^{ème} siècle convoyaient principalement l'aguardiente et le vin de la région de Pisco, Ica et Nasca vers le Callao.

Le *chinchorro* Jesus Nazareno

Le *chinchorro* Jesus Nazareno propriété des Ramos apparaît dans les registres de l'*almojarifazgo* en 1731. Pendant une quinzaine d'année cette embarcation relia principalement Paita et Sechura, occasionnellement Guayaquil et Trujillo au Callao. Mais à partir de 1748, alors propriété des Fernandez, il effectua en essentiellement des rotations vers Pisco à raison de 6 à 7 par an. Au départ de Pisco en avril 1753, 8 marins accompagnaient le maître et propriétaire don Francisco Fernandes dans le convoi de près de 500 *botijas* d'aguardiente (316 pour le compte de la Compagnie de Jesus). Trois mois plus tard, toujours au départ de Pisco, son équipage ne comptait que 6 marins³¹. En 1772, cette embarcation continuait toujours d'opérer entre le Callao et Pisco.

Les barques San Joseph

Pléthores sont les embarcations nommées San Joseph et les variantes tout aussi nombreuses : « Señor San Joseph », « San Joseph y las Animas », « San Joseph y San Francisco » sont quelques exemples de noms récurrents dans les registres portuaires tout au long du 18^{ème} siècle. Difficile alors de suivre une barque en particulier portant ce patronyme. Un registre au départ de Pisco, nous éclaire cependant mieux l'une de ces petites embarcations. En avril 1729, la barque San Joseph y las Animas se préparait à faire voile pour le Callao avec son maître Cipriano de Torres et 4 mouses à bord : soit un équipage de 5 hommes seulement. Un commentaire dans le registre précisait que l'embarcation était nouvelle et avait été construite sur les berges de Lurinchincha à quelques encablures au sud de Lima. Il y était souligné aussi que le bateau, avec sa voile « de gavia » n'était pas un *chinchorro*³². Dans les registres d'*almojarifazgo* en tout cas, le San Joseph avec son maître Cipriano de Torres

³¹ AGNP C7-769-465. Registros de entrada, 1753.

³² « *dicho varco es nuevo y de vela de gavia fabricado en las riveras de Lurinchincha y no chinchorro que son prohibidos por el real acuerdo de justicia...* ». C17 Cajas Reales Lima, leg. 723, 1729, cuad. 181

apparaît dès 1728. Il sembla exclusivement se dédier à des traversées entre Pisco et le Callao et paraît actif au moins jusque vers la fin des années 1730.

A la même époque cependant, une autre barque homonyme, mais sous le commandement de Phelipe Gonzales s'activait elle aussi dans le transport des alcools du *Corregimiento* de Ica. En février 1729 par exemple, elle aussi effectuait une traversée entre Pisco et le Callao, mais avec à son bord un équipage de 7 hommes. Pendant au moins une quinzaine d'années et ce environ jusqu'en 1740, ces deux embarcations opérèrent parallèlement sur la route de Pisco.

Les *chinchorros* San Antonio

Entre 1725 et 1750, pour le moins trois barques ou *chinchorros* portèrent le nom de San Antonio. Ces trois embarcations indissociables naviguèrent généralement elles aussi de concert sur la ligne Callao-Pisco. Un registre d'avril 1725, précisait par exemple que le *chinchorro* San Antonio commandé par Pedro Pineda se destinait comme d'habitude avec 4 « *mozos* » - mousses - pour Cañete et Pisco afin de charger du « ravitaillement » pour la capitale. En septembre 1726, par contre, il cinglait vers Guayaquil en projetant un arrêt à Huarmey. Mais c'était là l'exception pour ces barques qui dans plus de 90% des cas arrivaient au Callao en provenance de Pisco. D'après le nombre d'entrées de ces embarcations au port de la ville des Rois et les noms des maîtres enregistrés, c'est au cours des années 30, qu'elles furent les plus nombreuses – trois certainement - avant probablement de revenir au nombre de deux dans les années 1740 et finalement disparaître des registres dans les premières années de la décennie de 1750. Par approximation, ces informations laissent supposer des durées de vie d'une vingtaine d'années pour ces plus petites embarcations de la marine marchande du Callao.

Globalement et toutes tailles confondues, la longévité des embarcations des Mers du Sud pouvait donc être remarquable, même s'il faut considérer que les bâtiments qui régulièrement se faisaient caréner pendant un demi-siècle, n'avait parfois plus grand chose de commun avec la construction initiale.

Accident et naufrages furent ainsi certainement souvent la principale raison d'une carrière courte, ou de la fin d'une embarcation des Mers du Sud. De manière récurrente, des voix se faisaient entendre sur le peu de « professionnalisme » des armateurs et maîtres de navire. Un tableau particulièrement critique fut dressé par Juan et Ulloa au milieu du 18^{ème}, narrant maintes anecdotes des manquements des pilotes et maîtres des frégates qu'ils employèrent lors de leur voyages le long des côtes péruviennes. Ils ne furent pas étonnés par exemple, que le San Cristóbal sur lequel ils avaient effectué la traversée de Panama à Guayaquil en 1736, alors propriété de Juan Manuel Morel, fit ultérieurement naufrage devant Huanchaco, vu, selon eux, l'insouciance du pilote et de l'équipage.

La Gazette de Lima relate les grands naufrages des mers du Sud au milieu du 18^{ème} siècle, une liste que reprend Vidal Gormaz pour le Chili. Selon son décompte, près d'une quinzaine d'embarcations disparurent ainsi entre 1725 et 1780 sur les côtes du Chili. Parmi les plus importantes : le Nuestra Señora de Loreto (8200 quintaux) en 1729, le Santissima Trinidad avec 9474 quintaux en 1754, certainement l'un des désastres majeurs du 18^{ème} siècle³³. Ce bâtiment naviguait pourtant dans les Mers du

³³ La Santissima Trinidad quitta Valparaiso le 7 septembre 1754 dans la matinée en pleine tempête et naufragea le soir même, trop chargée selon les marins et alors que le contremaître et le gardien s'étaient opposés au départ ordonné par le maître. Des 52 marins et passagers que comptait le bâtiment à son départ, 36 seulement se sauvèrent de la noyade en gagnant la côte avec la chaloupe au bout de deux

Sud depuis 1714 au moins. En 1757, Le Jesus Nazareno, une frégate de 4000 quintaux ; en 1762, la frégate Nuestra Señora de la Encarnación, naufrage devant Chiloé. En 1769, la Nuestra Señora de la Hermita (9891 quintaux), devant Valparaiso après 18 années de traversées entre le Callao et le Chili. En 1770, autre tragédie, l'Oriflame.

Mais les naufrages devant les côtes du Chili, certes les plus dangereuses au sud, ne furent pas les seules causes des pertes d'embarcations : le 28 août 1759, ce fut le feu qui sans secours possible détruisit la frégate El Michilot pourtant à l'ancre au Callao. Exemple d'une vie de courte durée puisque cette embarcation était apparue pour la première fois dans les registres en juin 1750.

A la fin du 18^{ème} siècle, don José de Moraleda établissait une liste de 33 embarcations naufragées dans les mers du sud entre 1773 et 1791, encore une fois pour souligner l'incompétence des maîtres et pilotes locaux et promouvoir l'instauration d'une tutelle sur le corps des armateurs. Son argumentaire provoqua un tollé parmi ces derniers qui réfutèrent toutes les accusations portées comme fallacieuses. Pour les armateurs, seule une quinzaine de naufrages furent réellement le fait de bâtiments d'envergures et encore rarement du fait de leur maître ou pilote. Parmi ceux-ci mentionnons : la Sacra Familia en 1779 qui valait 45000 pesos avec sa cargaison ; La Soledad de Parra, 30000 pesos à vide ; la Frégate Balbaneda 29000 pesos avec la cargaison du roi en 1788 ; la Frégate la Fama, avec sa cargaison de tabac, 50000 pesos elle aussi en 1788 ; le vaisseau San Pablo à vide 60000 pesos en 1789 ; et la catastrophe majeure en 1789 encore, le naufrage de la Santa Ana, pourtant sans cargaison importante, qui signifiait une perte de 100000 pesos. L'ensemble des naufrages aurait représenté une perte de quelques 568000 pesos pour les armateurs³⁴.

En gros, deux ou trois bâtiments importants de la flotte des Mers du Sud se perdaient par naufrage chaque décennie. Mais pour autant, le nombre des accidents était-il particulièrement élevé dans les Mers du Sud ? Ce fut en tout cas ce que soutinrent tant Juan et Ulloa au milieu et José de Moraleda à la fin du 18^{ème} siècle : les trois avaient cependant des projets politiques de réformes qui orientaient fortement leurs commentaires.

Pour résumer, caractérisons la flotte marchande des Mers du Sud par ses trois principaux types de bâtiments. Le terme « *navío* » qualifiait les embarcations les plus importantes, une catégorie de vaisseaux définissable par une taille de quille supérieure à 20 mètres, avec un tonnage moyen d'au moins 10000 quintaux qui alla en augmentant dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle. Ces bâtiments transportèrent régulièrement des charges de 10000 *fanegas*, soit plus de 14000 quintaux, de blé en provenance du Chili. A partir du milieu du 18^{ème} siècle, ils furent aussi utilisés pour convoier d'imposantes charges de cacao depuis Guayaquil, cargaisons qu'ils transféraient ensuite au Callao sur les bâtiments à destination de l'Espagne. La frégate des Mers du Sud - où du moins les embarcations majoritairement qualifiées ainsi - avait une longueur de quille entre 15 et 20 mètres, un tonnage moyen de 5000 quintaux. Mais ce terme général, plus une indication d'architecture que de volume, englobait des bâtiments qui parfois, par la taille, entraient dans la catégorie des « *navíos* ». Dans la première moitié du 18^{ème} siècle, la plupart des embarcations effectuant des traversées au long cours étaient qualifiées de frégates. Elles réalisaient

jours. Archivo Histórico de Chile (AHC), Capitanía General, vol. 362, exp. 5286, 1754. *Naufragio del navío la Trinidad*.

³⁴ CDIDP, tomo VII, La Marina 1780-1822, pp. 337-338.

l'essentiel du trafic inter-colonial. Nous verrons que dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle, en partie décimées par le raz de marée de 1746, les frégates laissèrent la place aux *navíos* dans la liaison régulière avec le Chili, et aux barques et *paquebots* pour le petit cabotage.

La catégorie des « *chinchorros* » et « barques » beaucoup moins bien éclairées par les sources fiscales comprenait toutes les embarcations inférieures en taille aux précédentes³⁵. Le manque d'information sur ces *chinchorros* effectuant pour l'essentiel la navette entre le Callao et Pisco, aux procédures de registre simplifiées, ne permet cependant pas d'apprécier l'évolution de la taille moyenne de cette catégorie. Un seul indice, l'évolution sémantique des termes les qualifiant : de 1720 à 1740, l'essentiel du petit cabotage est assuré par des « barques », mais après 1740 et plus encore 1750, ce sont les « *chinchorros* » qui assurent la liaison entre le Callao et Pisco. Or si l'on en croit les normes fixées pour les chantiers navals de Guayaquil en 1770, la taille des *chinchorros* étaient sensiblement plus petite que celle des barques, les uns estimés de 12 à 16 varas de quille, les seconds entre 15 et 18 varas. Notons cependant que dans les registres, la même embarcation pouvait alternativement être mentionnée comme barque ou *chinchorro*.

Voyons si une analyse année par année de la flotte nous permet d'affiner les caractéristiques de chacune de ces catégories d'embarcations.

Envergure de la flotte mercantile

L'un des objectifs principaux de cette étude est sans aucun doute de déterminer l'importance de la flotte mercantile des Mers du Sud. Quelle fut l'évolution en nombre de la marine marchande coloniale au 18^{ème} siècle depuis les soixante dix bâtiments comptabilisés par Monclova en 1695 et les 33 embarcations énumérées par

³⁵ Une affaire entre maître de navire et armateur décrit quelques catégories de barques ... « *el apelativo de barco tasquero en el bulgo de marineros se le aplica indistintamente a cualquiera embarcacion que no tenga el de Fragata o Navio pero en el concepto de los que viven de buen origen las cosas y distinguen entere lepra, y lepra, no es assi porque barco se llama qualquiera navegacion de dos velas, que los nauticos dizen de dos rodas, y en esta misma claze de embarcaciones se ban minorando tanto segun los tamaños hasta llamarles canoa o bunq.e entro de esta graduazion estan los Barcos que en este puerto yaman salineros ; en el del Callao yaman guaneros ; en el de Pisco peruleros ; en el de Guanchaco tasquero y aunque entre los otros ay su mas o su menos con poca diferencia segun sus destinos respecto del tasquero es muy notable porque esto se entiende por un barquillo como esos que en este puerto yaman chatas que demandan poca agua y pueden nadar sobre la tasca que es un vaxo de arena que esta enfrente de el puerto donde iriendo el olaxe de el mar por elevarse mucho de el fondo haze una rebentazon que por otro nombre yaman el Buey. Este malpaso que esta en el medio de donde dan fondo las embarcaciones pequeñas que han de pasar cargadas, y para evitarlo se a imbentado un barquillo mayor que ellas y mucho menor que los barcos de dos rodas, capaz de manexarse con tres hombres y este es el que se yama tasquero.*

Para esta laya de embarcacion y corto buque no ai nesesidad de capitan y maestre : de mucha jente, pues como ya e dho sobran tres y estos cholos : de muchos viveres porque estos se pueden mantener con un real o dos de carne segun su mayor o menor aprecio ; uno de estos hace caveza y lleva el oficio de maestre que puede comer en le caldero con los otros, vivir en una barraca : dormir a la luna, y andar a pie quando se ofresca y no el maestre de un barco de dos rrodas que es de otra clase que los yndios ; que sale a navegar mar afuera y no a de serrar el viage en dos o tres dias ; que lleva mas de cinco o seis hombres de tripulacion ; algunos pasaxeros, y no se save si tardara en el viage que regularmente se haze en un mes, dos, o tres meses segun lo favorable o adverso de los tiempos lo que no puede aconteser ni con los salineros en este puerto que hasen su viage en tres o quatro dias ; ni con los guaneros en el Callao ; ni con los peruleros en Pisco que navegan en popa ; ni con los tasqueros en Guanchaco, y la Villa... » AHG EP / J 3686. El Capitan don Juan Miguel Perez de Villamar contra Antonio Fuentes administrador y maestre del barco nombrado Nuestra Señora del Rosario. 8-6-1765, 33 fls

le Mercurio Peruano pour l'année 1789 ? Le recoupement des diverses sources mentionnées précédemment et les informations rassemblées sur chaque embarcation nous permettent l'exercice de comptabiliser année par année depuis 1726, chaque navire ayant relâché au Callao. Ce décompte nous donne-t-il pour autant la dimension de la flotte marchande des Mers du Sud ? Non bien sûr s'il se limite aux embarcations fréquentant le Callao au cours de l'année seulement : certains bâtiments pouvaient très bien ne pas s'y arrêter sur des périodes supérieures à l'année. Il est probable d'autre part que des petites embarcations dédiées au petit cabotage le long de la côte d'Amérique centrale n'effectuaient jamais de traversée vers le Callao. En 1695, Monclova indiquait qu'une douzaine de bâtiments de sa liste était principalement affectée à la « *Otra Costa* », c'est-à-dire l'Amérique centrale. Pour autant cela ne voulait pas dire que tout ces bâtiments n'apparaissaient jamais au Callao. A un moment ou autre de sa carrière, toute embarcation des Mers du Sud d'un peu d'importance – sauf peut-être le galion de Manille – se trouvait à l'ancre au Callao. De ce fait, la liste des relâches de ce port sur une période de 3 à 4 ans est l'un des meilleurs moyens d'obtenir une liste relativement complète des navires de la flotte des Mers du Sud.

Vers la fin des années 1720 et au début des années 1730, une analyse détaillée des registres d'*almojarifazgo* d'entrée, de sortie, comparée avec les registres du droit de *Balanza* de Valparaíso montre qu'en moyenne moins de 45 embarcations différentes relâchaient chaque année au Callao. Mais sur une période consécutive de 3 années, les registres totalisent autour de 65 bâtiments différents ayant jeté l'ancre au Callao. Entre 1729 et 1731 par exemple, ce furent une douzaine de navires, une trentaine de frégates, une quinzaine de barques et quatre *chinchorros*, au total 63 bâtiments, qui fréquentèrent le port du Callao. Moins d'une dizaine des navires avaient un tonnage supérieur à 10000 quintaux (500 tonnes).

La capacité additionnée des 12 navires constituait un peu plus de 130000 quintaux, celle de 31 frégates plus de 170000 quintaux (pour une moyenne autour de 6000 quintaux par frégate, calculée à partir des données d'une bonne moitié des frégates dont la capacité est connue).

Une estimation de 1500 quintaux maximum en moyenne pour la vingtaine de barques, *chinchorros* et autres petites embarcations qui relâchèrent au Callao vers cette époque ajouterait encore quelques 30000 quintaux à ces chiffres

Au total, on peut donc estimer la capacité de charge de la flotte des mers du Sud entre 330000 et 340000 quintaux vers 1730. La majorité de cette capacité de charge était consacrée à convoier le blé chilien vers le Pérou.

Dix années plus tard, avant même les catastrophes de 1741 et 1746, la crise du trafic maritime avec le Chili et la perturbation engendrée par la *feria* avortée de Panama en 1739 eurent déjà un effet négatif sur la flotte marchande des Mers du Sud³⁶. L'analyse des registres fiscaux montre que ce ne furent plus que 55 embarcations différentes qui un temps relâchèrent au Callao entre 1738 et 1740, soit 8 embarcations de moins qu'une décennie auparavant. Dans la catégorie des vaisseaux, 4 bâtiments furent retirés entre 1730 et 1740, dont le San Luis le plus gros porteur de l'époque. Mais leur perte fut en partie compensée par l'arrivée de trois nouvelles unités : le Las Caldas vers 1734, le Belen vers 1736 et le Santa Rosa qui effectua son premier voyage vers

³⁶ La armada qui leva l'ancre pour le Panama le 27 de juin de 1739, se composait de la Capitana, la Almiranta et les navires marchands nommés Nuestra Señora de Belem, Nuestra Señora del Carmen, Santa Teresa de Jesus y Nuestra Señora de las Caldas : au total six bâtiments. AGNP. H3, libros manuscritos n° 595.

Valparaiso en 1738³⁷. Cependant, 10000 quintaux de capacité furent perdus dans cette catégorie d'embarcation qui ne comptait plus que 11 unités.

De même, les registres ne mentionnent plus que 26 frégates différentes vers 1740, soit 5 de moins qu'en 1730. Notons en particulier la disparition de la Nuestra Señora de la Concepción alias la Urca, qui après une longue carrière dans le commerce avec le Chili disparut des livres de l'almojarifazgo en 1733. Ces pertes ne furent pas compensées par des arrivées notables, sauf peut-être par l'incorporation d'une deuxième Nuestra Señora de la Soledad de quelques 7000 quintaux apparemment. La baisse en nombre des frégates non remplacées représenta environ 30000 quintaux de capacité de transport en moins.

Enfin, le nombre des petites embarcations, lui aussi diminua légèrement, puisqu'on ne compte plus que 18 *chinchorros*, *barcos* et *balandras* différents vers 1740, contre une vingtaine en 1730³⁸.

Au total donc, la flotte s'appauvrit et perdit plus de 10% de capacité de transport : vers 1740, elle n'était plus qu'en mesure de convoier 300000 quintaux.

Entre 1740 et 1750, la marine marchande fut, nous l'avons vu, particulièrement malmenée, puisque trois ou quatre vaisseaux, plus d'une vingtaine de frégates et barques, soit près d'un tiers de la flotte, sans compter le San Fermin, navire du Roi furent perdus par les attaques du corsaire Anson et le raz de marée de 1746.

Pourtant dès 1750, les registres la flotte mentionnent de nouveau un peu moins d'une soixantaine d'embarcations relâchant régulièrement au Callao. Même le nombre des gros bâtiments avait grimpé : quelques 13 vaisseaux en dehors des bâtiments en provenance d'Espagne peuvent être dénombrés vers cette époque. Ainsi les pertes de l'Aranzazu, du Montecarmelo, de la Santissima Cruz furent largement compensées par la fabrication de quatre nouveaux navires importants : le Valdiviano, la Perla, le Fenix et la Sacra Familia qui à eux seul totalisaient plus de 50000 quintaux soit un sixième de la capacité de toute la flotte. Tous construits comme nous l'avons souligné entre 1748 et 1750.

En terme de frégates moyennes, la flotte ne s'était pas encore totalement remise du raz de marée de 1746 puisque seules vingt embarcations de ce type sont repérables dans les registres. Par contre, les petites embarcations, en particulier les *chinchorros*, prolifèrent.

Globalement, la capacité de transport totale de la flotte ne revint donc pas à son niveau de 1730, mais l'incorporation de très gros vaisseaux compensa la forte diminution du nombre des bâtiments de taille intermédiaire. Alors que vers 1730, les gros bâtiments constituaient plutôt le tiers de la capacité de transport, en 1750, les 13 vaisseaux cumulaient plus de 150000 quintaux soit près de la moitié de la capacité totale de transport de la flotte marchande.

Entre 1750 et 1760, la composition de la flotte n'évolua guère. Le vaisseau Nuestra Señora de Santa Barbara y Allende vint remplacer le Santo Christo del Buensuceso actif depuis 1728, conservant ainsi strictement identique le nombre des vaisseaux d'une décennie à l'autre. De même, le nombre total d'embarcations - un peu moins de soixante unités - resta stable tout au long de cette période.

³⁷ AGNP TC-JU2 leg. 258, 1735-1738. Cuentas del navío Santa Rosa

³⁸ Ici certains doutes sont possibles quant à l'identité de quelques embarcations. Exemple : la barque Nuestra Señora de Guadalupe qui arrive du Nicaragua en mars 1740, pourrait être en réalité la petite frégate qui quitta le Callao pour Guayaquil en 1730. Mais son absence pendant plus de dix années des registres du Callao et son changement de dénomination fait pencher pour un bâtiment nouveau.

Une dizaine d'années plus tard, vers 1772, la flotte avait légèrement augmenté en nombre mais ressemblait toujours beaucoup à celle de 1750 : au total un peu plus d'une soixantaine d'embarcations dont 13 ou 14 vaisseaux importants (bâtiments dépassant ou approchant les 10000 quintaux). Mais alors que le nombre des frégates continuait à diminuer, apparaissait une nouvelle catégorie, celle des « Paquebots », intermédiaire entre ces premières et les barques.

L'évolution de l'activité du principal chantier naval du Pacifique Ibérique, Guayaquil, confirme d'ailleurs la stagnation de l'activité maritime : selon Maria Laviana Cuetos, la quantité d'embarcations construites ou carénées sur les rives de Guayaquil avait considérablement baissé après 1755 et l'activité pratiquement cessée au cours de la décennie de 1770. Après le vaisseau Santa Ana de 876 tonneaux, qui effectua son premier voyage vers Guayaquil en novembre 1771, aucun bâtiment d'envergure ne sorti des chantiers de Guayaquil au cours de la décennie de 1770.

L'année 1775, fut pourtant un moment d'apogée du trafic maritime du Callao au 18^{ème} siècle. Au cours de cette année, ce furent quelques 45 navires différents qui firent relâche au port du Callao, pour 113 entrées au total. Une majorité étaient des barques et chinchorros (22), suivi à égalité pratiquement par des navires (12) et des frégates (10). S'y ajoutaient encore un *batel* et un *paquebot*.

Ce n'est qu'au cours des dernières années de la décennie de 1780, que la construction et la réfection de la flotte marchande furent relancées un temps. Entre Octobre 1779 et janvier 1788, furent réalisés le vaisseau San Juan Nepomuceno (1780, 98266 pesos, 19000 quintaux), le paquebot Copacabana (1782, 27000 pesos, 5000 quintaux), la barque San Agustín (7000 pesos), le vaisseau Piedad (1784, 90000 pesos, 18000 quintaux), la frégate El Sacramento alias la Guayaquileña (1785, 67000 pesos, 10000 quintaux), le vaisseau Nuestra Señora del Tránsito (117000 pesos, encore en construction fin 1788, 18000 quintaux), le paquebot Nuestra Señora del Rosario (6000 pesos), la frégate Nuestra Señora del Carmen (1788, 50000 pesos, 10000 quintaux) soit 8 bâtiments sans compter 4 réalisations mineures, barges et chaloupes de vaisseaux³⁹.

En 1789, la liste des bâtiments de la flotte des Mers du Sud publiée par le Mercurio Peruano ne dénombrait pourtant que 33 unités. Toutefois, cette liste n'incluait pas les plus petites embarcations : aucun *chinchorro*, aucune barque n'y est mentionnée. D'ailleurs, la réactivation de l'armement des années 1780 dépassait largement la croissance des échanges selon le Mercurio Peruano qui estimait que des 327500 quintaux que totalisait la flotte des Mers du Sud en 1789, un tiers étaient de surcapacité.

Tableau 7 : évolution en nombre et distribution des catégories dans la flotte marchande

	1730	1740	1750	1760	1770	1789
Navíos	12	11	13	13	13	8
Fragatas	31	26	20	24	13	11
Paquebotes	0	0	0	0	4	14
Barcos/Chinchorros	20	18	26	20	35	?
Total	63	55	59	58	65	?

Source : registres fiscaux voir annexe 6.

³⁹ Laviana Cuetos, 1987 : 284-295.

Encore moteur de l'économie de Guayaquil au milieu du 18^{ème} siècle, et malgré la courte reprise de la décennie de 1780, la construction et le carénage des embarcations du Pacifique ibérique semblaient vers la fin du 18^{ème} siècle largement dépassés par la seule économie du cacao, autre signe du déclin de la flotte mercantile dans les Mers du Sud. Chiloé était certes devenu un lieu concurrent de construction navale. Mais même si d'importants navires y furent réalisés - la plus grosse embarcation construite dans les Mers du Sud jusqu'alors, le San Miguel, un bâtiment disproportionné, sortit de ces chantiers au cours de ces années⁴⁰ - les arsenaux de Chiloé n'égalèrent jamais ceux de Guayaquil.

En conclusion, il faut souligner la faiblesse numérique de cette marine marchande dans l'énorme espace du Pacifique ibérique au 18^{ème} siècle. Que représentaient en effet quelques 60 à 70 embarcations pour relier des points aussi éloignés qu'Acapulco et Chiloé ? Un seul port des côtes françaises comme Saint Malo ou Nantes armait à la même époque plus de bâtiments par an que tout le commerce maritime des Mers du Sud ! E. Hobsbawm affirme même que la seule marine marchande anglaise comptait près de 6000 embarcations au 18^{ème} siècle⁴¹ !

De même, alors que les échanges explosaient dans l'Atlantique et alors que la population des littoraux du Pacifique ibérique était en franche récupération, la structure de la flotte mercantile elle, n'évolua guère au cours du 18^{ème} siècle. Certes, la poignée des plus gros navires augmentèrent considérablement de taille et le bâtiment intermédiaire, la frégate diminua en nombre. Incontestablement, entre le début et la fin du 18^{ème} siècle, une certaine concentration de l'armement est perceptible : effectué par une majorité d'embarcations de taille moyenne vers 1725, le commerce maritime se regroupa autour d'une dizaine de très gros bâtiment vers 1780. Pour autant, le nombre global de bâtiments et la capacité totale de charge de la flotte des Mers du Sud resta stable entre 1725 et 1775. Cette permanence dans les capacités de la flotte fut-elle le reflet d'une certaine immuabilité dans le rythme des échanges ? Pour le comprendre, penchons nous plus attentivement sur le mouvement du Callao au 18^{ème} siècle.

II. Le mouvement du Callao, 1725-1775

Une première manière d'appréhender l'évolution du trafic maritime du Callao est d'examiner les rentrées fiscales auquel il donna lieu. Jusqu'en 1725, les droits sur le commerce de Lima et du Callao (*alcabala, averia, almojarifazgo*), étaient collectés par le *Consulado* - la guilde des marchands - et les sources disponibles sont éparées. L'insolvabilité du *Consulado* malgré des rentrées records et les premiers efforts de réforme du vice-roi Castelfuerte remirent en cause l'affermage des droits qui perdurait pourtant depuis plus de 60 années et ramena leur perception dans le giron de l'administration vice-royale. A partir de 1727, le fonds des caisses royales de Lima

⁴⁰ La construction du San Miguel s'avéra une catastrophe d'ailleurs, puisque le vaisseau prévu initialement pour 24000 quintaux termina par être une embarcation de 36000 quintaux dont les structures restèrent toujours trop faible pour la taille. Malgré un carénage complet à Guayaquil peu après sa construction, le navire termina rapidement et désastreusement sa carrière.

⁴¹ "Around the middle of the eighteenth century the country owned perhaps six thousand mercantile ships of perhaps half a million tons, several times the size of the French mercantile marine, its main rival. They formed perhaps one tenth of all capital fixed investments (other than real estate) in 1700, while their 100 000 seamen were almost the largest group of non-agricultural workers." *Industry & Empires*, Hobsbawm, 1968, p.11

conserve donc de nouveau des registres annuels de l'*almojarifazgo* qui reste notre source primordiale sur le mouvement du Callao, mais aussi des cahiers de l'*alcabala*, indicateurs précieux des importations du principal port des Mers du Sud.

Une lecture littérale des bilans consolidés de ces droits fiscaux inscrits dans les caisses royales de Lima altère la réalité du trafic maritime au Callao. Ainsi, les montants réunis par Tepaske et Klein dans leurs volumes sur les caisses royales du Pérou⁴² ne s'avèrent guère utilisables ici, dans la mesure où la rubrique "*almojarifazgo*" confond à la fois les montants des entrées et sorties du Callao mais aussi les remises irrégulières au titre de ce droit des caisses de Trujillo et de Piura. Pire encore pour la rubrique *alcabala* puisque les officiers royaux y comptabilisaient les remises de nombreuses autres caisses du vice-royaume péruvien depuis Arequipa à La Paz en passant par Chucuito.

Pour ne saisir que la conjoncture du trafic du principal port du vice-royaume, il est donc nécessaire dans un cas comme dans l'autre d'aller aux cahiers d'origines de la collecte de ces droits pour en limiter les sommes aux montants perçus jour par jour au Callao et à Lima et les épurer de toute manipulation comptable.

Des modifications importantes de la valeur fiscale des marchandises peuvent être un autre facteur de déformation de la réalité des échanges maritime : cependant, et ce malgré les instructions contraires de la Couronne, le prix sur lequel se basaient les officiers royaux pour fiscaliser les marchandises ne suivaient pas le cours du marché et n'évoluèrent guère au cours du 18^{ème} siècle. Quelques variations sont notables entre 1725 et 1746, plus en fonction de la qualité des marchandises que d'une réelle adéquation de leur valeur aux fluctuations de l'offre et de la demande, mais à partir de 1747 et jusque vers 1780 au moins, les prix fixés restèrent invariables comme nous le verrons ultérieurement (cf. annexe 6). Dans la pratique cela permet d'utiliser les droits fiscaux comme des indicateurs de volume.

De même, il ne faut pas oublier la contrebande, particulièrement lorsque nous parlons en chiffres absolus. Selon Juan et Ulloa, une grande partie des cargaisons éludaient le paiement de l'*almojarifazgo* et les autres droits qui frappaient le commerce :

« Lo mismo que se experimenta por tierra, sucede en el comercio marítimo, de modo que la embarcación que viene al Callao cargada de vinos, aguardientes, aceite, aceitunas y otros frutos de los que producen en Pisco y Nazca ; las que llegan de Chile con jarcias, suelas, cordobanes y sebo ; las que van de la costa de Nueva España con tinta, alquitrán y brea, o las que de Guayaquil van con maderas, llevan registrada la mitad de la carga y va la otra mitad, o por lo menos un tercio de ella, fuera de registro, para que entre libre de derechos, pagando al guarda mayor del Callao la mitad de su importe »⁴³.

Pour autant ce tableau semble exagéré si l'on en croit les comptabilités privées entre maîtres et propriétaires des navires. Selon les comptes de la compagnie de Murga et Duran, les quantités de blé et de suifs transportées hors registre et non déclarées constituaient plutôt autour de 10% de la cargaison totale vers 1720-1730. Un taux qui ne disqualifie pas les sources fiscales comme mesure du volume même en valeur absolue. La corruption des officiers royaux n'était d'ailleurs probablement pas aussi générale que tendait à le faire croire Juan et Ulloa. Régulièrement, ces officiers confisquaient des marchandises non inscrites dans les registres. En 1765, par exemple,

⁴² Tepake & Klein, 1982

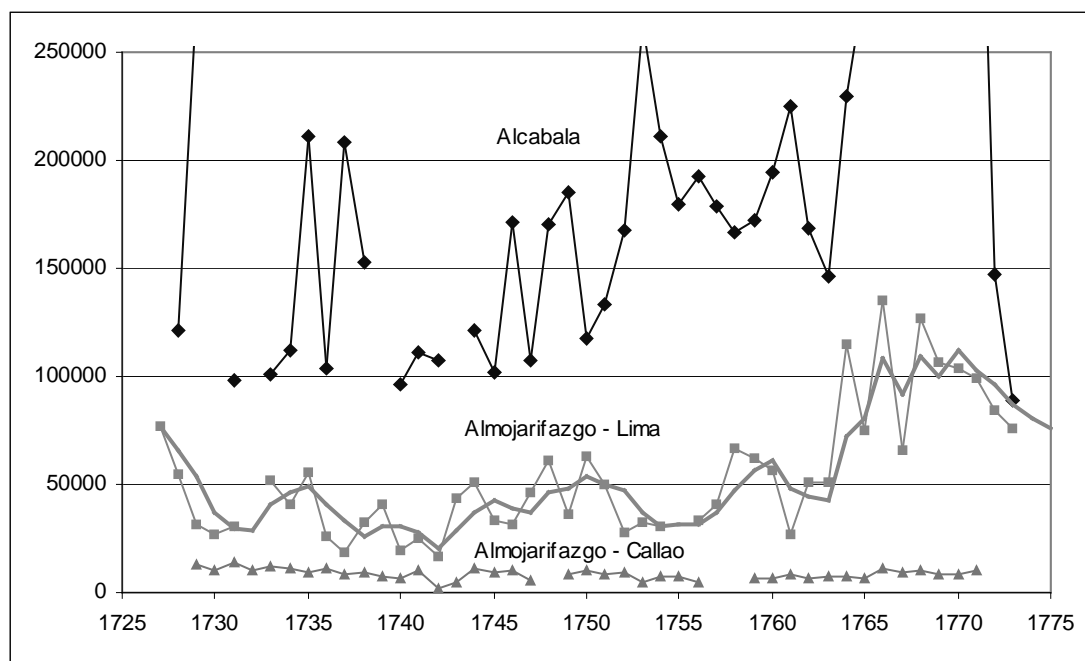
⁴³ Juan y Ulloa, [1746] 1985 : 135

ils constatèrent que la frégate *Nuestra Señora de los Dolores* avait acheminé 203 planches d'Alerce, 7 *botijas* d'olives, et 15 *palanquetas* qui n'étaient pas mentionnés dans le registre. Saisies et confisquées, ces marchandises furent mises aux enchères et produisirent seulement une somme négligeable de 103 pesos redistribuée entre les officiers, les juges, la couronne⁴⁴. Globalement, l'administration fiscale du vice-royaume restait donc remarquablement tatillonne. De plus, elle s'organisa relativement strictement à partir de 1747 comme nous l'avons déjà mentionné.

Pour bien comprendre l'organisation fiscale de la caisse de Lima remarquons que selon un système élaboré dans la seconde moitié du 17^{ème} siècle, l'*almojarifazgo* était perçu en deux lieux : au Callao d'une part et à Lima d'autre part. De ce fait, il existait deux registres : l'un de l'« administration » du Callao qui comptabilisait une partie de l'*almojarifazgo* de sortie, et un second, beaucoup plus important, de l'administration de Lima qui recensait tout l'*almojarifazgo* d'entrée et une fraction de celui de sortie. La somme de ces deux registres compose la totalité de l'*almojarifazgo* perçu au port du Callao. Les manuels de l'*alcabala* de Lima quant à eux, réunissaient tant les droits sur les arrivées maritimes que sur les entrées par voie terrestre aux portes de « Guías » et « Cocharcas ». La part des cargaisons débarquées au Callao représentait une large partie du total, ce qui au passage et au moins pour la capitale vice-royale remet en question la pertinence de ce droit comme expression du commerce « terrestre » ou des échanges « intérieurs »⁴⁵.

⁴⁴ « Concluida la descarga de la fragata nombrada *Nuestra Señora de los Dolores*, alias el Fuerte que vino de Chiloé y intermedios, al cargo de su maestre don Francisco Machao, y hecho cotejo de su registro con las razones que me a dado el Guarda Mayor de su subalternos de a bordo y playa, allé venir fuera de registro dosientas y quarenta tablas de alerce, siete botijas de aseitunas y quinse palanquetas, lo que tengo declarado por decomiso y doy cuenta a VE con autos para que en su virtud determine, lo que fuere de su Superior agrado, Administracion Real del Callao y Junio 15 de 1765. Nicolas de Salazar » C7 Cajas Reales Lima, Leg. 812, Cuad. 727, Ramo extraordinario y comiso.

⁴⁵ Notons que les montants de l'*alcabala* sont nettement plus élevés parce que à l'inverse de l'*almojarifazgo*, le blé n'en était pas exonéré.



Graphique 2 : Cargo en pesos de l'alcabala et de l'almojarifazgo collecté dans les caisses de l'administration de Lima et du Callao.

Un premier regard sur les séries créées à partir de la somme des entrées de ces registres et en leur absence, à partir de données des « *ordenatas* » de la comptabilité de Lima⁴⁶, montre que l'administration de Lima collectait la majorité des droits : globalement une moyenne de 50000 pesos d'*almojarifazgos* et quelques 100000 à 200000 pesos d'*alcabala*. L'« administration » du Callao dont se chargeait par tour l'un des comptables de Lima ne percevait en moyenne qu'entre 5000 à 10000 pesos d'*almojarifazgo* et parfois quelques pesos d'*avería* : son rôle était donc bien plus marginal.

Ces séries initiales révèlent les orientations fondamentales de la fiscalisation du commerce à Lima : longue tendance à la baisse jusqu'en 1740-1742, point d'inflexion majeure apparemment des échanges dans la capitale du vice-royaume, puis remontée graduelle jusqu'en 1763, et augmentation explosive des entrées fiscales à partir de 1764 avant une nouvelle retombée finalement à partir de 1770. Sur cette trame de fond, une moyenne mobile de l'*almojarifazgo* découvre aussi une suite de cycles plus courts: baisse vers 1730, reprise vers 1735, puis la crise la plus importante vers 1740, qui mena les rentrées de la fiscalisation du trafic maritime à un niveau inférieur à 20000 pesos. Ensuite un nouveau cycle à la hausse qui culmina vers la fin des années 1740 avant une nouvelle dépression longue et importante au milieu des années 1750. Nouvelle reprise en 1758, coupée ensuite certainement par la guerre de 7 ans, avant le grand cycle à la hausse de la fin des années 1760.

Le dépouillement du mouvement même du Callao est une autre manière d'approcher les conjonctures du principal port des Mers du Sud. Beaucoup plus longue, cette méthode permet cependant d'être beaucoup plus précis, de séparer entrées et sorties, de départager provenance et destinations de embarcations, de faire la part du

⁴⁶ En présentant de manière séparée chacun des résultats des registres, les *ordenatas* nous permettent généralement de retrouver la somme des entrées pour l'*almojarifazgo* ou l'*alcabala* lorsque le cahier principal manque.

commerce intercolonial et celle des échanges avec l'Europe. Elle est la seule à même de nous dessiner le vrai tableau de l'activité maritime du Callao.

Pour la période de 1725 à 1775, soit 50 années consécutives, plus d'une quarantaine de registres d'*almojarifazgo* de l'administration de Lima nous permettent d'approcher de manière détaillée les arrivées au port du Callao. Pour six années (1732, 1742, 1747, 1755, 1771, 1774), les registres n'ont pu être localisés et dans le cas des années 1725 et 1739, les données ne sont que partiellement disponibles. Sur la même période, plus d'une trentaine de registres de l'administration du Callao recensant les sorties couvrent quasiment toutes les années sauf celles de 1727 et 1728⁴⁷.

Le décompte des entrées est relativement simple puisqu'il se concentre dans les registres de l'administration de Lima. Mais il n'en va pas de même pour l'énumération des sorties. Dans la plupart des cas en effet, les navires déclaraient une première partie de la cargaison à Lima, puis, finissant de charger, établissaient une seconde déclaration au Callao. Ce cas de figure majoritaire souffrait toutefois d'exceptions puisque certaines embarcations quittaient le port en n'ayant établi qu'un seul registre à Lima ou au Callao. Le nombre total des départs annuels serait ainsi le résultat de l'addition des sorties enregistrées par l'administration de Lima et celles répertoriées au Callao moins les entrées comptabilisées doublement.

Mais malgré une série plus complète pour les registres du Callao même, ce sont avant tout les registres de l'administration de Lima qui nous intéressent. En ne comptabilisant finalement que des cargaisons, l'*almojarifazgo* n'est en effet pas une mesure exacte des relâches au Callao, certains navires pouvant arriver ou partir sans charge. Les entrées recensées par l'*almojarifazgo* correspondent cependant pratiquement au mouvement réel du Callao : port d'importation de la capitale vice-royale, il était pour ainsi dire exclu qu'un navire y arrivait à vide et puisse donc ne pas apparaître dans ces registres fiscaux (seule l'exonération totale de l'*almojarifazgo* sur des marchandises appartenant aux ordres religieux pouvait avoir cet effet). L'inverse était moins certain puisque un nombre non négligeable d'embarcations repartait sans charge ou ne payait pas de taxe sur des marchandises réexportées vers d'autres régions.

Dans la majorité des cas, l'enregistrement d'un versement de droit d'*almojarifazgo* dans les registres de l'administration de Lima correspondait à un mouvement de navire. Des exceptions à cette règle ne permettent cependant pas de simplement recenser ces enregistrements pour obtenir le nombre d'entrées au port. En effet, en sus de quelques sorties, les registres de l'administration de Lima comptabilisaient aussi des versements au titre des « entrées par la terre » et des retards de paiements.

Les « *entradas por tierra* » correspondaient à une rubrique établie lorsque que le *Consulado* affermait la collecte de l'*almojarifazgo* du Callao. Il s'agissait des marchandises d'origine européenne débarquées à Paita ou ayant pris le chemin de Quito depuis Cartagène et voyageant ensuite en franchise jusqu'à Lima particulièrement en temps de guerre. Considérant que les taxes sur ces marchandises qui normalement arrivaient en bateau lui revenaient, le *Consulado* avait instauré cette rubrique particulière qui se perpétua ensuite alors que l'*almojarifazgo* était de nouveau perçu par les officiers royaux. En terme de mouvement de navire, ces versements ne coïncidaient en tout cas pas avec une entrée au port du Callao.

Entre 1725 et 1739, le montant de ces entrées en franchise comptabilisées dans l'*almojarifazgo* restait modeste, sauf pour l'année 1733, où il dépassa les 1000 pesos (résultat de la *feria* de Panama de l'année 1731-1732). Mais l'augmentation

⁴⁷ Voir annexe 1.

inaccoutumée des « *entradas por tierra* » vers 1740, fut la conséquence du retrait de l'armada de 1739 à Guayaquil après la prise de Porto Belo par Vernon.

Tableau 8 : « *entradas por tierra* » comptabilisées dans les registres de l'*almojarifazgo*.

Année	# entrées	Valeur en pesos	% total
1740	10	847,,½	5%
1741	8	1106,,4	3%
1742		?	
1743	69	11519,,5½	20%
1744	31	5389,,2	11%
1745	21	9042,,1	22%
1746	24	3843,,½	12%
1747		?	
1748	2	163,,5	0%
1749	3	572,,7	2%

La *Feria* de Panama annulée, trésors et marchandises furent remis à Quito et s'échangèrent ensuite à Cartagène en prenant la route terrestre. Cette *Feria* entre Cartagène et Quito durait encore en 1744 selon Juan et Ulloa⁴⁸ et eu pour effet qu'entre 1742 et 1746, la part des arrivées par terre atteignait presque le quart du montant total de l'*almojarifazgo*.

Bien que peu courant, quelques versements dans les entrées de l'*almojarifazgo* répondent à des sommes que devaient certains navires au titre d'arrivées passées non réglées ou acquittées en partie seulement. Il importe de les écarter ou de les faire coïncider avec l'année réelle de l'entrée de l'embarcation.

D'une manière générale d'ailleurs, les registres d'*almojarifazgo* n'annotant pas toujours la date d'entrée réelle du navire au port, mais la date de versement du montant de l'*almojarifazgo* dans les caisses, il importe aussi de tenir compte d'un certain décalage entre ces deux dates. De quelques jours, lorsqu'il s'agissait de barques en provenance de Pisco avec de petites cargaisons, à plusieurs mois lorsqu'il fallait évaluer et taxer la cargaison d'un navire en provenance de Panama, ce délai moyen d'un mois environ se reporte bien entendu sur la série des arrivées. Il faut en tenir compte lors d'une analyse de la conjoncture du trafic maritime.

Après ces mises en garde et l'épure des registres, le décompte année après année, des arrivées réelles de navires au port du Callao est possible : le droit de l'*almojarifazgo* en recense près de 3500 pour les 40 années dont nous avons le détail, soit une moyenne d'environ 85 entrées par an. Pour les années où les registres font défaut, en particulier à partir de 1774, des sources alternatives comme l'*alcabala*, ont parfois permis de compléter la série. Moins sensible à la fraude – une embarcation entière n'échappe pas au fisc ! -, cette deuxième méthode d'approcher la conjoncture des échanges maritime que sont les arrivées au Callao corrobore les montants fiscaux collectés sur le trafic maritime entre 1725 et 1780 et permet, elle aussi, de dégager trois phases dans le trafic maritime du Pacifique ibérique. Le long déclin d'abord entre 1725 et 1742 se traduisant par la diminution de la moitié des entrées. Un rebond suivi d'une nouvelle chute entre 1743 et 1755. Puis une longue montée à partir de

⁴⁸ Juan & Ulloa dans Ramos Gómez, 1985 : 123

1756 trouvant son apogée à la fin des années 1760, bien avant la « proclamation » du règlement sur le commerce libre. Cette corrélation étroite entre nombre de navires entrant au Callao et droits en général payés sur le commerce maritime souligne finalement la validité des droits fiscaux pour l'analyse de l'évolution des échanges maritimes.

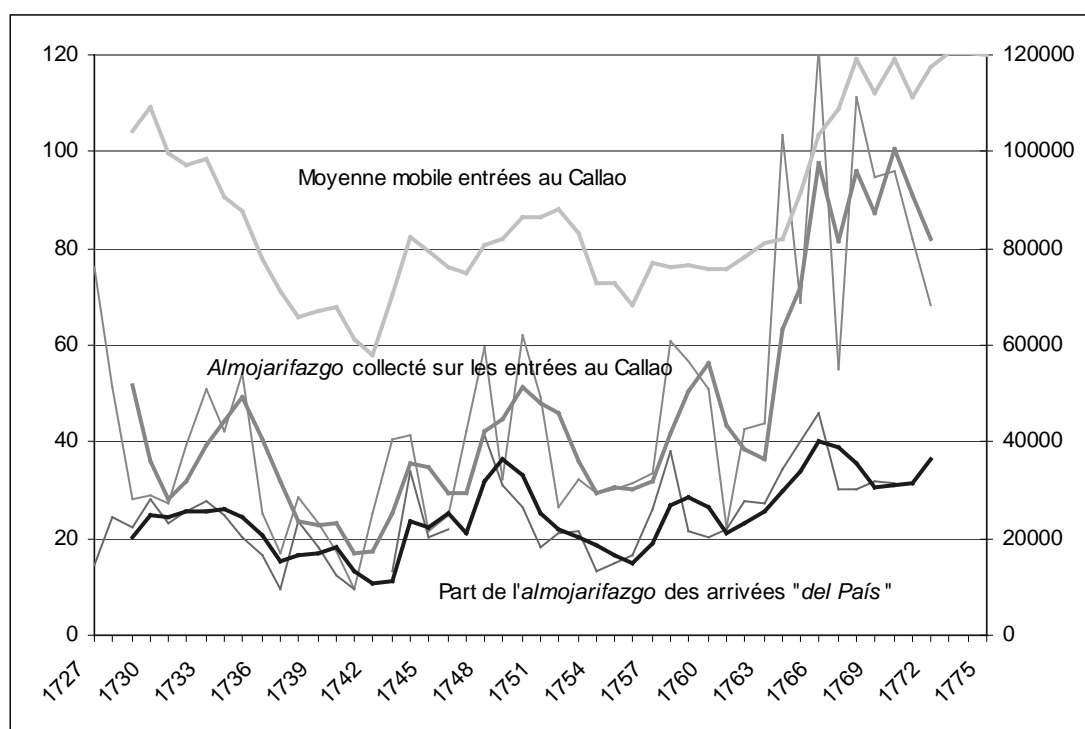


**Graphique 3 : les entrées au port du Callao, 1727-1780
(et moyenne mobile 3 ans)**

Deux crises sévères affectèrent donc les échanges maritimes dans les Mers du Sud au milieu du 18^{ème} siècle. La première, vers la fin des années 1730, culmina avec la dernière et « désastreuse » armada et *feria* de Panama en 1739, amplifiée par l'attaque de Vernon sur Porto Belo et le raid du corsaire Anson dans les mers du sud en 1741. Cette première crise fit passer le nombre d'arrivées annuelles au Callao en dessous de la barre des soixante navires. Elle fut certainement le pire moment de la flotte marchande du Pacifique ibérique depuis l'installation des espagnols au Pérou. Elle est l'expression d'un moment charnière dans l'évolution des structures coloniales de l'Amérique du sud : fin du vieux système des armadas et des *Ferías* de Panama, perte en vitesse des exportations de blé du Chili concurrencé par la reprise des récoltes de céréales sur la côte centrale du Pérou, chute du mouvement des barques transportant les alcools du *corregimiento* de Ica comme nous le verrons ultérieurement. Le rebond après 1742, ne fut paradoxalement qu'écorné par le tremblement de terre de 1746 qui ruina Lima et fit disparaître le Callao. Le raz de marée qui accompagna le tremblement de terre pulvérisa pourtant une vingtaine de navires à l'ancre dans le port du Callao. Mais en engendrant une forte demande pour la reconstruction, il réactiva un temps le commerce maritime en particulier avec Guayaquil. Cette reprise fut toutefois de courte durée puisque dès 1752, le trafic chutait de nouveau sérieusement, bien avant le début du conflit en Europe entre l'Angleterre, la France et l'Espagne. Pourtant ce recul des échanges dans les Mers du sud est contemporain de la guerre de sept ans (1756-1763) qui semble avoir influé sur des

espaces aussi éloignés que le Pacifique ibérique. Une reprise considérable n'est ainsi notable qu'à partir de 1763. Soutenue, elle porta le mouvement du Callao au cours des premières années de la décennie de 1770 à des niveaux qu'il ne connaissait plus depuis la seconde moitié du 17^{ème} siècle. Le « boom » du Callao dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle fut ainsi préalable à la libéralisation du trafic maritime : alors que vers 1770-1775, le Callao comptait généralement plus d'une centaine d'arrivées, dès 1780-1785, le mouvement du port retombaient sous la barre des 90 entrées.

De même que pour le mouvement, une mesure plus appropriée du trafic maritime en valeur reste une série limitée aux droits sur les « entrées » des marchandises au port du Callao : après écartement des écritures correspondantes aux quelques cargaisons de sortie, les seuls registres de l'administration de Lima montrent là encore que les arrivées en valeur atteignent leur plus bas niveau au début des années 1740, repartent ensuite pour atteindre un premier sommet au début des années 1750, chutent par deux fois encore ensuite, vers 1755 et dans les premières années de 1760, pour finalement s'élancer dans une vertigineuse hausse jusqu'au début de la décennie de 1770.



Graphique 4 : l'almojarifazgo collecté sur les arrivées au port du Callao (et moyenne mobile 3 ans), 1727-1772

Mais le décompte entrée par entrée des montants versés, nous permet surtout de séparer les droits payés par les marchandises en provenance d'Espagne - d'abord au travers de Panamá, puis depuis Cádiz - des cargaisons en provenance des autres ports des Mers du Sud : elle découvre mieux l'importance des produits « européens » dans ces envolées des rentrées fiscales. Les sursauts enregistrés dans les années 20 et 30 correspondent en effet aux dernières *armadas* et *ferias* de Panamá. A partir de 1743, l'arrivée de plus en plus suivie des navires « *de permiso* » depuis Cádiz amplifia la croissance de l'almojarifazgo : faible en nombre, pratiquement invisible dans le mouvement général du Callao, ces 2 ou 3 navires annuels transportaient en valeur 10 à 100 fois plus que les cargaisons des plus grosses embarcations en provenance de Valparaiso ou Guayaquil.

Alors que les plus importants montants d'*almojarifazgo* réglés par des embarcations du commerce des Mers du Sud ne dépassaient généralement pas 10000 pesos, plus d'une vingtaine de navires arrivés d'Espagne payèrent plus que cette somme dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle. Le Principe San Lorenzo paya par exemple 26429 pesos pour sa cargaison en novembre 1772, le San Francisco Javier alias El Torero 24998 pesos en mai 1764. Quelques embarcations de retour des *Ferías* de Panama dans les années 720 et 730, d'autres arrivées du Nicaragua ou Guatemala versèrent certes des montants importants, comme le Nuestra Señora de Balbaneda en provenance de Acapulco qui régla même près de 11300 pesos en 1748, mais généralement les plus importantes cargaisons en provenance de Guayaquil et le Chili atteignait au plus 3000 pesos en droits d'*almojarifazgo*.

Réduit aux arrivées des ports des Mers du Sud (courbe bleu), l'*almojarifazgo* souligne que le commerce intercolonial (« *del país* ») subissait beaucoup moins de variations que les échanges avec la métropole. Passant de quelques 30000 pesos pour la décennie de 1720 à certes moins de 10000 pesos au moment des années de crise de 1740-41, la reprise à partir du milieu du 18^{ème} siècle et particulièrement après 1756 ne porta pourtant la somme des droits sur ce commerce qu'à peine à quelques 35000 à 40000 pesos à la fin des années 1760 et début de 1770. En somme à peine plus qu'au début du 18^{ème} siècle, et ce malgré l'augmentation considérable des populations sur l'ensemble de cette façade du Pacifique ibérique au cours de cette époque. De fait, en mouvement et valeur, après la dépression du milieu du 18^{ème} siècle, les échanges maritimes ne retrouvèrent pas la place qu'ils avaient dans le vice-royaume péruvien au 17^{ème} siècle.

Les registres du droit l'*almojarifazgo* ont toutefois un défaut majeur : le blé, la principale cargaison entre le Chili et le Pérou, - et du commerce maritime intercolonial en général -, mais aussi le suif chilien, n'étaient pas soumis à ce droit au Callao. Hors les 100000 à 250000 *fanegas* de blé importé annuellement depuis le Chili selon l'époque représentaient une valeur de 275000 à 687500 pesos selon la cours fiscal appliqué pour l'*alcabala* sur le marché liménien. Taxé de 5%, ce blé aurait représenté entre 13000 et 34000 pesos de droits d'*almojarifazgo* supplémentaires chaque année, soit en proportion entre un tiers et la moitié de la valeur des échanges « régionaux » comme nous le verrons ultérieurement.

La perception globale des entrées et sorties au Callao est une chose : elle nous parle avant tout de la situation de la capitale du vice-royaume. Mais le détail des provenances de chaque navire, du rythme des arrivées port par port, nous offre par ailleurs un riche tableau des conjonctures régionales sur l'ensemble du littoral américain du Pacifique.

L'évolution des ports en relation avec le Callao

Au 18^{ème} siècle, le Callao restait encore relié à plus d'une cinquantaine de port du Pacifique ibérique. Les extrêmes des Mers du Sud, vu du Callao, restait, au Nord, Acapulco porte d'entrée à la Nouvelle Espagne, au sud, Chiloé, dernier bastion espagnol avant les rudes contrées de la Patagonie et le Cap Horn. En comparaison avec le 17^{ème} siècle, le nombre des destinations n'avait guère évolué, même si certaines rades comme Morroquemado par exemple tombèrent dans l'oubli et d'autres, comme Iquique, port « intermédiaire » du Chili, surgirent à cette époque. Cependant, une dizaine de ports seulement concentraient plus de 90% du trafic en mouvements comme en valeur (voir carte en annexe 7).

Tableau 9 : Les principales provenances des navires relâchant au Callao, 1727-1772

Provenance	# moyenne annuelle	% # total mouvements
Pisco	32	37%
Valparaiso	18	21%
Guayaquil	11	13%
Panama	5	5%
La Concepción	4	4%
Cádiz / España*	2	
Chiloé	2	3%
Paita	2	2%
Intermedios (Chili)	1	1%
Sonsonate	1	1%
Arica	1	1%

*A partir de 1743. Source : registres d'*almojarifazgo*, voir annexes.

Sur l'ensemble de la période 1725-1775, le port de Pisco mena le rythme : plus de 32 embarcations en provenaient annuellement en moyenne. Il était suivi de Valparaiso avec 18 navires, puis de Guayaquil avec 11 embarcations. Ce trio à lui seul monopolisait plus des deux tiers du mouvement du Callao, une évolution majeure face au 17^{ème} siècle où prévalait l'axe Callao-Panama et où le Chili était pour ainsi dire absent. D'une manière générale, le commerce avec le Chili occupait majoritairement les bâtiments importants de la flotte marchande des Mers du Sud depuis le début du 18^{ème} siècle, et en dehors des ultimes *ferias* du Panama, les embarcations dédiées à la route du Nord, au commerce avec Panama et l'Amérique centrale, se firent rares. Guayaquil continuait d'être la destination alternative au Chili, permettant par ailleurs les carénages de réfection, tandis que les petites embarcations multipliaient les allées venues entre le Callao et les vallées viticoles du *corregimiento* de Ica.

En terme de tonnage, si l'on considère que le port des embarcations en provenance de du Chili dépassaient en moyenne les 8000 quintaux (soit 400 tonnaux)⁴⁹, la flotte marchande aurait annuellement transporté quelques 150000 quintaux entre Valparaíso et le Callao soit beaucoup plus bien sûr que les barques en provenance de Pisco malgré des cadences de rotation bien plus élevées. Ainsi, de manière tentative, au plus large, le port moyen des *chinchorros* et barques de Pisco atteignait 1000 quintaux ou 50 tonneaux. Cela voudrait dire qu'avec 33 traversées, au cours d'une année, ces embarcations ne convoiaient guère plus de 30000 quintaux entre le débouché des vallées viticoles et le Callao, soit 5 fois moins que les bateaux du Chili. Ce calcul est beaucoup plus périlleux pour les bâtiments très hétérogènes en provenance de Guayaquil. Mais avec un port moyen certainement inférieur à celui des embarcations du Chili, puisque barques, frégates et gros navires tous ensemble se partageaient cette destination, on peut considérer que les 11 arrivées depuis Guayaquil ne cumulaient probablement pas plus que 50000 à 70000 quintaux soit toujours 2 ou 3 fois moins que les arrivées depuis Valparaíso.

En terme de valeur, le calcul s'avère encore plus complexe. En règle général, nous l'avons vu, les marchandises arrivant au Callao devaient un droit de 5% sur leur valeur fiscale pour l'*almojarifazgo*. Pour établir l'importance des principaux ports en fonction de la valeur des cargaisons, rappelons les trois exceptions à cette règle : les cargaisons de Pisco d'abord, « surévaluées » d'un tiers par rapport aux autres

⁴⁹ Schlüpmann, 2002

marchandises coloniales puisqu'elles payaient 7.5% de droit d'*almojarifazgo* ; les cargaisons de « Castille » passant par l'Isthme de Panama taxés non pas sur leur valeur entière, mais uniquement sur leur valeur ajoutée depuis Panama ; et enfin le problème des cargaisons du Chili, que l'*almojarifazgo* « amputait » de leurs composantes principales, le blé et le suif.

Nous laisserons de côté les cargaisons de Panama et Cádiz dont la valeur est très difficilement estimable et nous nous concentrerons sur le trafic intercolonial. Pour Pisco, il nous suffit de diminuer d'un tiers le montant de l'*almojarifazgo* pour mettre les arrivées de ce port au niveau des autres. Quant aux entrées du Chili, il est nécessaire de calculer la valeur moyenne des cargaisons de blé et de suif pour l'additionner à la part enregistrée par l'*almojarifazgo*. Ce calcul est relativement sûr pour Valparaíso. Que ce soit en utilisant le tonnage cumulé des navires ayant relié Valparaíso au Callao selon le *derecho de Balanza* et en évaluant la part du blé à 80% (voir J. Schlüpmann, 2002), ou en établissant la moyenne des cargaisons de céréales enregistrées par l'*alcabala*, tout montre que la moyenne annuelle du blé arrivant au Callao depuis Valparaíso entre 1727 et 1772 se situait dans une fourchette entre 120000 et 125000 *fanegas*. Soit, au prix fiscal de 22 réaux, au minimum 16500 pesos de droits à 5%. A ceux-ci, il nous faut encore additionner les chargements de suifs - moins de 10% en volume des cargaisons des navires - probablement entre 15000 et 20000 quintaux par an soit un peu plus de 4000 pesos de droits. Au total, il est certain que la fiscalisation du blé et du suif de Valparaíso aurait représenté plus de 20000 pesos de rentrées supplémentaires pour l'*almojarifazgo* !

Pour la Concepción, l'estimation à partir des livres d'*alcabala* - un peu moins solide en l'absence d'un indice comme le *derecho de Balanza* - montre que les volumes annuels moyens de blé et de suifs exportés vers le Callao - moins de 10000 *fanegas* et 3000 quintaux respectivement - auraient augmenté au plus de 2000 pesos les sommes enregistrées par l'*almojarifazgo*.

Tableau 10 : *almojarifazgo* et estimation de la valeur moyenne annuelle en pesos des cargaisons en provenance des 10 principaux ports en liaison avec le Callao, 1727-1772

Provenance	<i>Almojarifazgo</i> annuel moyen	5% corrigé des cargaisons	Valeur moyenne des cargaisons	% total ^b
Cádiz ^a	22778			
Panama	6027			
Valparaíso	4772	25772	515447	55%
Guayaquil	5075	5075	101503	11%
Pisco	5374	3547	70936	8%
La Concepcion	1407	3407	68144	7%
Sonsonate	2651	2651	53021	6%
Chiloé	1115	1115	22306	2%
Acapulco	588	588	11756	1%
Intermedios	560	560	11208	1%
Arica	455	455	9099	1%
Paita	418	418	8359	1%
Total "del País"	24152	46477	929544	100%

^a Valeur annuelle moyenne entre 1743 et 1772 ; ^b des arrivées coloniales (« del país »)

Une fois les données de l'*almojarifazgo* corrigées, il apparaît clairement à quel point le commerce avec le Chili et Valparaíso en particulier était devenu prépondérant au 18^{ème} siècle. Les marchandises de Valparaíso représentèrent plus de la moitié en

valeur des importations coloniales du Callao, très loin devant Guayaquil dont la part ne constitua qu'un peu plus du dixième des arrivées. Si les cargaisons de Pisco, La Concepción, Sonsonate et Chiloé peut-être encore, occupaient une petite fraction honorable des arrivées au port de la capitale vice-royale avec 8, 7, 6 et 2 pour cent respectivement, la part des ports restants devenait quant à elle insignifiante. En valeur donc, et toujours en écartant Panama et Cádiz, les produits en provenance de 6 ports seulement cumulèrent plus de 90 pour cent des importations du Callao au 18^{ème} siècle.

Le poids relatif des principaux ports coloniaux en liaison avec le Callao n'évolua guère au cours du 18^{ème} siècle central. Mais le changement important survint dans les liaisons avec l'Espagne. Alors que les *Armadas* disparaissaient progressivement dans la première moitié du 18^{ème} siècle, Panama s'estompait dans la comptabilité des caisses royales du Callao. Tandis que pour les dernières années de la décennie de 1720, les arrivées de Panama cumulaient pratiquement les deux tiers des droits de l'*almojarifazgo* (résultat des retours de la *feria* en 1727), à partir de la décennie de 1740, la part de Panama chutait à 11 pour cent seulement et disparut même vers 1760-1770.

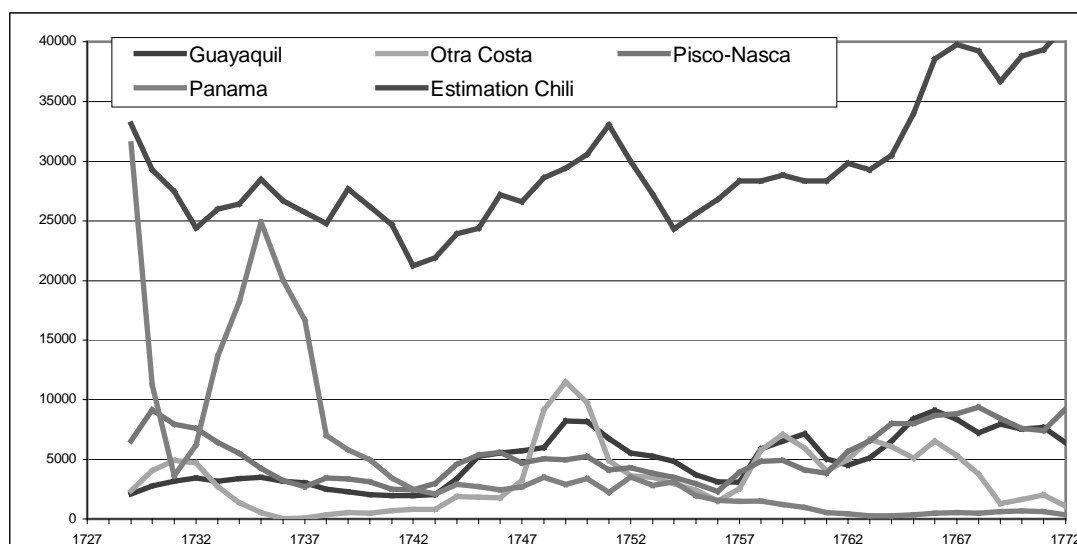
Tableau 11 : ventilation en nombre des arrivées au Callao (en % du trafic total)

	1720	1730	1740	1750	1760	1770	Total
Pisco	41%	41%	36%	36%	39%	30%	38%
Valparaiso	27%	21%	23%	18%	20%	19%	21%
Guayaquil	6%	9%	14%	16%	13%	17%	13%
Panama	9%	10%	6%	4%	2%	2%	5%
Concepción	3%	5%	5%	5%	3%	4%	4%
Cádiz	0%	0%	1%	3%	3%	5%	2%
Autres	15%	15%	15%	18%	19%	23%	17%

Source : registres d'*almojarifazgo*, voir annexes.

Dès 1743, les premiers navires de « *permiso* » en provenance de Cádiz prenaient le relais dans l'acheminement « légal » des produits manufacturés d'Europe. Et même, si en moyenne on compte juste un peu plus de deux navires par an seulement arrivant de Cádiz, sur l'ensemble de la période, en valeur, les cargaisons importées représentèrent un tiers des droits de l'*almojarifazgo* d'« entrée » au Callao, croissant à plus de la moitié dès la décennie de 1760. Mais, répétons le encore, dans tout ces calculs basés sur les droits de l'*almojarifazgo*, il faut souligner l'absence du blé et du suif.

Les traversées vers l'Amérique centrale - la *Otra Costa* - quant à elles ne reprirent jamais l'importance qu'elles eurent au 17^{ème} siècle. Avec une moyenne de 2 embarcations seulement par an en provenance des ports de Realejo et Sonsonate, rarement d'Acapulco, le littoral pacifique de la Nouvelle Espagne s'était largement coupé du Callao et de son commerce. La baisse importante du trafic de *botijas* de vin qui avait besoin du bitume du Nicaragua, bitume par ailleurs substitué par celui de Piura au nord du Pérou, n'en fut pas une des moindres raisons. Deux sursauts sont notable, l'un après 1746 et l'autre vers 1758-1759 au moment de la guerre de 7 ans en Europe, lorsque les liaisons avec Acapulco connurent un court regain, les armateurs obtenant des autorisations pour y écouler le cacao de Guayaquil qui se voyait interdire la route du Cap Horn.

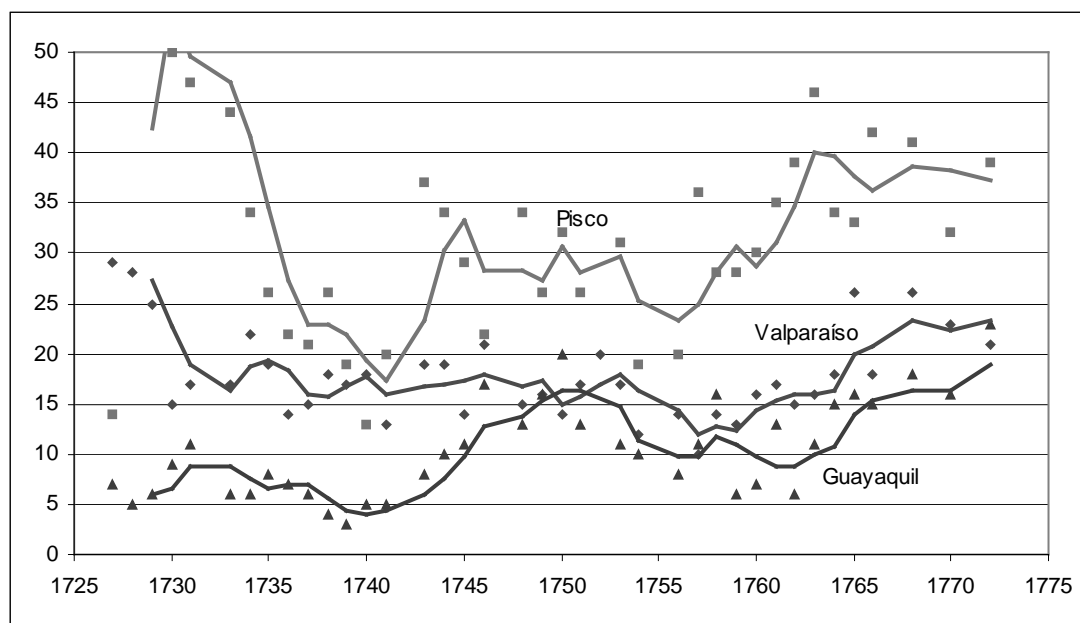


Graphique 5 : les entrées en valeur selon l'almojarifazgo selon la provenance des bâtiments, hors Espagne, 1727-1772 (moyenne mobile 3 ans)⁵⁰.

A partir de 1742 en tout cas, lorsque le Panama disparut pour ainsi dire des registres, le mouvement en nombre du Callao fut déterminé par ses liaisons avec trois ports seulement. Ce furent alors les fortunes de Pisco, Valparaíso et Guayaquil qui déterminèrent la conjoncture du Callao.

Le rapport dans ce trio de tête lui aussi n'évolua guère entre 1725 et 1775, si ce n'est au début de la décennie de 1740 lorsque les arrivées de Pisco chutèrent au niveau des entrées du Chili, et à la fin de cette même décennie, lorsque Guayaquil sembla un temps sur le point de prendre l'avantage sur Valparaíso en terme de mouvement bien sûr seulement. Globalement d'ailleurs, en nombre d'arrivées, la principale évolution notable parmi les arrivées au Callao au 18^{ème} siècle furent celles de Guayaquil qui triplèrent pratiquement entre 1725 et 1775 (il faut toutefois nuancer les faibles chiffres des décennies de 1720 et 1730, bon nombre d'embarcations en provenance du Panama faisant en réalité escale à Guayaquil avant la longue traversée vers le Callao).

⁵⁰ Courbe hypothétique pour le Chili sur la base d'un *almojarifazgo* qui tiendrait compte des volumes minimum supposés de blé et de suifs arrivés au Callao et reconstitués à partir du droit de *Balanza* de Valparaíso.



Graphique 6 : nombre d'arrivées au Callao depuis les ports de Pisco, Valparaíso et Guayaquil, 1727-1772

Dans un article précédent nous avons analysé l'évolution du trafic maritime entre le Chili et le Pérou⁵¹. Nous avons montré que très rapidement le port de Valparaíso monopolisa ces relations, en particulier face à son principal concurrent, le port de La Concepción. Après l'apogée des années vingt, la crise provoquée par la reprise des cultures du blé autour de Lima, entraîna une chute importante des liaisons entre Valparaíso et le Callao au début des années 1730, puis une longue stagnation jusqu'à la fin des années 1750. Même si en volume, du fait de l'augmentation de la taille des embarcations, ce ralentissement est moins perceptible, il est à noter que le nombre des navires en provenance de Valparaíso passa de quelques 25 à 30 vers 1725-1729, à moins de 15 vers 1755-1759. L'inversion de la tendance est nette à partir de 1760, et très rapidement le mouvement en provenance de Valparaíso dépassa de nouveau régulièrement le seuil de 25 entrées. Vers la fin des années 1780, il connut même un second boom extraordinaire, les importations de blé grimant à près de 300000 *fanegas* par an, doublant en volume par rapport aux années les plus fastes du premier essor de 1720-1730.

La liaison avec Valparaíso occupa en tout cas la majorité des plus importantes embarcations des Mers du Sud et la construction même des grandes unités de la flotte mercantile avait pour raison essentielle le transport régulier du blé de Valparaíso au Callao.

Si les échanges avec le Chili monopolisaient en volume les capacités de la flotte, le trafic maritime avec Pisco se singularisait par la fréquence des allers-retours. Nous avons vu que le seul trafic en provenance de Pisco cumulait plus d'un tiers des mouvements du Callao entre 1725 et 1775. Et pour cause : tout le commerce maritime du vin et de l'*aguardiente* s'était concentré sur ce port dès la première moitié du 18^{ème} siècle. « Disparition » des ports de Nazca, Morroquemado, Chincha, Lurinchincha qui en terme de mouvements n'avaient pratiquement plus d'importance à partir de 1720 : une à deux arrivées par an, bien souvent plus aucune même pour

⁵¹ Schlüpmann, 2002

Nasca, pourtant important second port du vin au 17^{ème} siècle. Chinchá fit encore preuve par à coup d'un peu de dynamisme : 8 arrivées en 1749, 6 en 1751. Mais là toujours, les années sans aucune relâche sont majoritaires.

D'une manière générale, le cabotage des alcools était en récession. Entre 1728 et 1741, la chute fut vertigineuse. En une douzaine d'années, de plus de 50 arrivées annuelles, on passe à moins de 20 relâches d'embarcations en provenance de Pisco. Depuis une moyenne de plus de 42 arrivées à la fin des années 1720, on arrive à un creux au cours des années 1740, avec moins de 27 arrivées annuelles pour cette décennie. Même si après 1742, le commerce des alcools sembla se ressaisir et le mouvement remonter autour d'une trentaine d'arrivées par an, il fléchit de nouveau vers 1755, et ne se hissa, avec la reprise générale du trafic maritime, qu'à un peu plus de 37 arrivées en moyenne annuelle pour la décennie de 1760. Nous verrons qu'après le grand déclin du vin à la fin du 17^{ème} siècle, un siècle plus tard le commerce maritime de l'*aguardiente* semblait lui aussi en décadence.

Malgré le niveau élevé de la fréquence des mouvements entre Pisco et le Callao, ce cabotage se limita à quelques petites embarcations. Dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle, ce furent une moyenne annuelle d'un peu plus d'une dizaine d'embarcations différentes qui réalisaient le commerce entre Pisco et le Callao. En 1760 par exemple, 9 embarcations exécutaient des rotations entre Pisco et le Callao. Mais 2 *chinchorros* seulement - le Nuestra Señora del Carmen et le Nuestra Señora del Rosario - réalisèrent près des deux tiers de ces allers retours. L'année suivante, le Nuestra Señora del Carmen parvint même à accomplir 11 allers-retours dans l'année, cumulant le tiers de toutes les arrivées depuis Pisco. En 1762, ce furent 14 embarcations qui effectuèrent des traversées entre Pisco et le Callao, dont 4 à des rythmes élevés c'est-à-dire avec plus de 5 allers dans l'année. En général, la rotation complète Callao-Pisco-Callao s'effectuait en moins d'un mois, temps de chargement compris. Les traversées en effet ne prenaient que quelques jours : en 1753 par exemple, le *Chinchorro* Nuestra Señora del Carmen obtint son autorisation de départ de Pisco le 4 juin et entra au Callao dès le 8 juin. Le *Chinchorro* San Joseph reçut sa licence de sortie de Pisco le 7 de juin, mais n'arriva par contre que le 14 au Callao. Enfin le *chinchorro* Nuestra Señora de la Soledad y Animas, quitta Pisco le 15 de juin et entra au Callao le 20 du mois. Généralement, le temps de navigation entre Pisco et le Callao ne dépassait ainsi pas la semaine.

Jusqu'au milieu du 18^{ème} siècle, le Callao resta le point de rupture de charge obligatoire des *botijas* d'eau de vie et de vin du *corregimiento* de Ica. A partir de la fin des années 1750, plus encore au cours de 1760, de plus en plus de licences délivrées à Lima autorisaient les barques à charger leur cargaison à Pisco puis à cingler directement vers le nord pour Trujillo, Paita et Guayaquil sans relâcher au Callao dans l'intermédiaire. Globalement cependant, l'usage accru de la route terrestre et le déclin général de la production d'eau de vie orienta les arrivées depuis Pisco de nouveau vers une longue - et probablement ultime - baisse à partir de la seconde moitié des années 1760.

Dans la première moitié du 18^{ème} siècle, le port de Guayaquil fut quant à lui en quelque sorte victime du succès du Chili et de la perte en vitesse de tout le circuit nord du Pacifique ibérique alors que seules 4 *armadas* et *ferias* de Panama furent organisées entre 1720 et 1739. Les liaisons avec le Callao s'espacèrent donc et Guayaquil ne devint plus que la destination de un voyage sur dix des bâtiments de la route du Chili qui avaient besoin de caréner. Le bois restait avant la seconde moitié du

18^{ème} siècle, la marchandise essentielle – stratégique comme le soulignait Juan et Ulloa - qu'exportait ce port, même si quelques ballots de tissus et lainages - les *paños de Quito* – et un peu de cacao accompagnaient cette cargaison principale. En moyenne, il faut compter quelques 7 embarcations en provenance de Guayaquil seulement au cours des années 1730 ; une douzaine au cours des décennies suivantes. A partir de 1744 en effet, après le passage de l'escadre corsaire anglaise et la levée des inquiétudes quant à de possibles nouvelles agression, la fréquentation du port de Guayaquil augmenta de manière conséquente. Cette activité renforcée s'organisa d'abord pour remplacer les embarcations détruites par les Anglais, puis à partir de 1747 pour fournir le bois nécessaire à la reconstruction de Lima anéantie par le tremblement de terre de 1746⁵².

Mais ce n'est qu'à partir de l'année 1764, que Guayaquil, grâce à son cacao, prit vraiment de nouveau l'importance qu'il avait au 17^{ème} siècle. En 1772, le Callao compta même jusqu'à 23 entrées de navires provenant de l'estuaire du Guayas. Alors que l'extraction du bois passait au second plan, le convoyage du cacao vers le Callao - où rembarqué sur les navires « *de permiso* » il repartait pour Cádiz - permit la renaissance d'un port en déclin dans la première moitié du 18^{ème} siècle et rapprocha l'importance de son mouvement de celui de Valparaíso. En considérant que les rotations entre Guayaquil et le Callao duraient au moins deux fois plus de temps qu'une traversée vers Valparaíso et son retour, il faut conclure qu'à partir de cette époque, Guayaquil mobilisait la flotte mercantile pratiquement autant que le Chili. Ces liaisons accrues avec le Nord, signifièrent même un renouveau pour les vallées du nord du Pérou et ce traduisit par exemple à Paita par une augmentation significative du nombre des relâches.

Pourtant, alors que bon nombre d'embarcations s'arrêtait à Guayaquil épisodiquement pour caréner, deux bâtiments seulement dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle, ce dédièrent à cette traversée. En premier lieu, il faut noter la frégate « Nuestra Señora de Allende y Santa Barbara ». Entre 1753, lorsqu'elle apparut pour la première fois dans les registres et 1772, dernière source disponible, cette frégate réalisa généralement 2 traversées annuelles entre le Callao et Guayaquil, sauf vers la fin des années 1750 lorsqu'elle relia par deux fois Acapulco et entre 1765 et 1770 lorsqu'elle se destina par trois fois à Valparaíso. Le « San Francisco Javier alias la Perla » apparaît comme le deuxième bâtiment à opérer principalement sur la route de Guayaquil. Mais il alterna ses destinations selon les époques : d'abord employé sur la ligne Callao-Valparaíso entre 1749 et 1753, ce navire n'effectua que des traversés vers Guayaquil entre 1753 et 1765, avant d'être réaffecté définitivement sur la route du Chili à partir de cette dernière année. D'autres navire comme le Nuestra Señora de Belen, le Nuestra Señora del Rosario et le Nuestra Señora de las Caldas effectuèrent bien une part importante de leurs rotations entre Guayaquil et le Callao, mais celles-ci ne totalisaient même pas la moitié de leurs voyages.

En somme, en terme de mouvement, le 18^{ème} siècle consacra le basculement des équilibres en faveur de l'axe Pérou-Chili qui s'était établi dès la fin du 17^{ème} siècle. Cette réorganisation des circuits se fit cependant au prix d'une crise sévère des échanges au milieu du siècle. Dans l'ensemble l'horizon commercial du Callao se réduisit: alors que l'Amérique centrale, l'Isthme de Panama était une destination courante au 17^{ème} siècle et début du 18^{ème} siècle, elle devint par la suite une exception,

⁵² Francico Requena notait par exemple qu'après le tremblement de terre et le raz de marée de 1746, le bois était devenu une marchandise particulièrement chère à Guayaquil élevant d'autant plus le coût de construction d'un navire du roi (Cuetos, 1984 :102)

les confins nord du trafic maritime couramment pratiqué depuis le Callao se limitant à Guayaquil. Dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle – et ce malgré une reprise générale des échanges -, le rôle central que tenait le port de la ville des Rois depuis la conquête se mit à faiblir, Guayaquil et Valparaíso s'établissant comme les deux autres pivots des circuits maritimes et mercantiles du Pacifique ibérique. Le cloisonnement des Mers du Sud, la montée des périphéries rivalisant avec le centre colonial et son port, le contrôle de la « *carrera* » du Cap Horn par les marchands de Cádiz signifiait la fin des armateurs et « *peruleros* » de Lima si puissants au 17^{ème} siècle⁵³.

Reste à savoir quels furent les produits qui portèrent ou furent portés par cette réorganisation des circuits mercantiles maritimes. Cela n'est pas sans importance d'autant plus que nous avons vu une limite importante de l'*almojarifazgo* comme mesure du trafic maritime puisqu'il escamote le blé, la principale cargaison du commerce intercolonial. Un examen des principales marchandises échangées devrait donc permettre de vérifier et préciser nos premières conclusions.

III. Les cargaisons et principales marchandises du trafic maritime du Callao

Avec la grande crise de production du blé à la fin du 17^{ème} siècle et l'espace des *ferias* au Panama, les routes des principaux produits échangés sur le versant Pacifique de l'Amérique du sud furent profondément bouleversées et se réorganisèrent autour de l'approvisionnement en blé de la capitale vice-royale depuis le Chili et de la contrebande des navires français arrivant par le Cap Horn⁵⁴. Progressivement un certain nombre de produits – sucre, *ropa* de Quito, *ropa de la tierra* principalement – alimentèrent en retour le marché en expansion de Santiago. Dès la seconde décennie du 18^{ème} siècle, les nouveaux circuits des produits coloniaux étaient établis, tandis que peu à peu les marchandises européennes « officialisaient » leurs entrées par le Rio de la Plata et le Cap Horn.

Avec le retour des officiers royaux, apparaissent des registres épluchant minutieusement les marchandises entrantes et sortantes du Callao pour la seconde moitié de l'année 1725 et l'ensemble de l'année 1726. Ces premiers registres détaillés se limitaient néanmoins à l'enregistrement en volume de la marchandise, sans pour autant estimer leur valeur fiscale. De même, la seule année disponible dans sa totalité – 1726 - est précisément celle de l'une des dernières *Ferías* du Panama : elle n'est donc pas vraiment représentative du mouvement du Callao vers 1720-1730 alors que ces *ferias* devenaient exceptionnelles. En paralysant capitaux et navires dans la préparation de l'*armada* au Callao, puis dans l'attente des transactions et transbordements au Panama, elles réduisirent le trafic du port de la capitale principalement aux arrivées du Chili en 1726 et le gonflèrent aux navires de « *flota* » de retour du Panama en 1727.

⁵³ Carmen Parrón Salas souligne cette prise de contrôle du commerce transatlantique par les marchands de Cádiz avec le commerce direct par le Cap Horn (Parrón Salas, 1997 :459), mais estime que la « décadence » de la voie par l'Isthme de Panama a été exagérée. Pourtant les registres fiscaux le montrent, les entrées au Callao en provenance du Panama se réduisent à peu de chose après 1740 et sont quasi nuls après 1760. Même si les liaisons entre Guayaquil et Panama survécurent mieux à la fin du système des *ferias* (voir Alberola, 1975), il paraît improbable que la voie de l'Isthme fut encore en mesure de rivaliser avec la route du Cap Horn dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle.

⁵⁴ Schlüpmann, 2002

Malgré ces limites et un nombre réduit d'entrées – 63 au total en 1726 -, ces registres découvrent un premier tableau du poids respectif des marchandises transportées par la voie maritime. En 1726, la moitié des embarcations entrant au Callao, provenaient du Chili, principalement de Valparaíso, en partie de la Concepción. La quasi-totalité de ces navires convoyait du blé (20 sur 21 en provenance de Valparaíso, 5 sur 8 en provenance de la Concepción), avec une moyenne de plus de 4000 *fanegas* pour les navires de Valparaíso, 3700 *fanegas* pour les embarcations de La Concepción et 2700 pour celles arrivant de Coquimbo. Inévitablement toutes ces cargaisons de blé étaient accompagnées de suif. Là encore, sur les 33 navires arrivés du Chili, 26 avaient chargé du « *sebo* » avec une moyenne d'un peu moins de 700 quintaux pour les embarcations de Valparaíso et près de 1800 quintaux pour celles en provenance de La Concepción.

Tableau 12 : principaux produits débarqués au Callao en 1726

Año	blé (<i>fanegas</i>)	suif (quintaux)	vin (<i>botijas</i>)	<i>aguardiente</i> (bot.)
1726	107222	24401	14465	12833

Ces cargaisons constituaient en général plus de 90% en volume et en valeur de ce que convoyaient les navires du Chili. Cependant, tout un ensemble d'autres marchandises accompagnaient cette cargaison principale : ballots de *yerba* du Paraguay, de cuirs, sacs de noix, d'oregon, *jarcia* ne manquaient jamais, mais en quantités bien plus limitées.

En nombre d'entrées, les embarcations en provenance des vallées au sud de Lima arrivaient en deuxième position, mais 1726 fut calamiteux: 11 bâtiments seulement entrèrent au Callao depuis Pisco et Nasca au cours de l'année (contre plus de 60 arrivées en 1728 par exemple). L'essentielle de leur cargaison se composait des eaux de vie et vins dont la région s'était fait une spécialité au 17^{ème} siècle. Ils convoyaient en moyenne quelques 1300 *botijas* d'eau de vie, un peu plus de 1600 *botijas* de vin par voyage. Au total près de 15000 *botijas* de vin, 13000 *botijas* d'*aguardiente* de raisin arrivèrent par voie de mer au Callao en une année. Sur l'ensemble de la période illustrée par les cahiers, c'est-à-dire de juin 1725 à décembre 1726, ces chiffres s'élèvent à plus de 21000 *botijas* de vin, 24000 *botijas* d'eau de vie.

Tableau 13 : provenance des alcools, 06/1725-1726

Provenance	<i>Botijas</i> de vin	D' <i>aguardiente</i>
Arica	4	30
Chiloé	22	0
La Concepción	1009	0
Coquimbo	1715	177
Nazca	9512	6260
Pisco	8260	13179
Valparaiso	492	4355
Total	21014	24001

Mais, dès cette époque, le vin du Chili commençait à faire concurrence aux vins du *corregimiento* de Ica. Les arrivées de *botijas* en provenance de La Concepción, Coquimbo et Valparaíso constituaient en effet déjà 15% du total déchargé au Callao⁵⁵.

⁵⁵ « Les vins du Chili sont assez délicats, surtout ceux de la Conception ; mais comme les Espagnols n'ont point dans ces Colonies l'usage des pipes ni des tonneaux, & qu'ils se servent de peaux de bouc pour transporter leurs vins, ils prennent aisément le goût de la graisse, & une certaine odeur

La production d'eau de vie resta toutefois une spécialité du *corregimiento* de Ica, même si de temps à autre quelques *botijas* – des vallées de Moquegua ou Locumba au sud du Pérou - arrivaient au port du Callao depuis la rade d'Arica.

Malgré la représentativité limitée de l'année 1726, ces premiers cahiers des arrivées découvrent l'assujettissement de la navigation intercoloniale au transport du blé et suif chilien, des alcools, vins et *aguardientes*, du *corregimiento* de Ica. Les registres de sortie le soulignent encore : même si Lima était grande consommatrice des alcools produits dans les vallées du sud, le Callao était aussi fondamentalement un port de redistribution, de réexportation des vins et *aguardientes* des vallées viticoles de la province de Ica vers le nord. Les chiffres pour l'année 1726 montrent que les grandes destinations de ces *botijas* étaient Panama et Guayaquil, dans une moindre mesure les ports de Realejo et Sonsonate en Amérique centrale.

Tableau 14 : réexportation du vin et aguardiente depuis le Callao, 1726

Destination	Botijas de vin	Botijas d'aguardiente
Panama, valles	4604	9070
Guayaquil, valles	1645	2315
Realejo, Sonsonate	662	142
Valles	0	177
Arica, Coquimbo	0	102
Valparaiso	0	90
Total	6911	11896

Source : AGNP H3 Libro manuscrito n° 512, 1725-1726

A destination du sud, les registres de départ découvrent l'importance croissante du sucre et des étoffes (*pañós de Quito, ropa de la tierra*) embarqués ou rembarqués pour le Chili. Une cargaison classique fut par exemple celle du San Juan Evangelista qui quitta le Callao à destination de Valparaíso le 19 février 1726. Il transportait 1075 ballots (*fardos*) de sucre de 6 arrobes, 132 ballots de *ropa de la tierra* et 57 balles de tabac de Saña. En valeur estimée, cette cargaison d'environ 30000 pesos au total se composait à un peu moins de deux tiers de sucre, moins d'un tiers de *ropa de la tierra* et quelques 7% de tabac. Mais cet équilibre, était-il représentatif des valeurs des marchandises quittant le Callao pour le Sud ?

Malheureusement, les cahiers de 1726, simple inventaire des marchandises ne nous donnent pas la valeur fiscale de chacune d'elles et ne nous permet pas une évaluation complète sur l'année. Pour les arrivées, ce n'est qu'à partir de 1746 que des sources relativement simples d'accès – deux cahiers d'*almojarifazgo* - nous offrent de nouveau le détail et les droits payés par les cargaisons au port de Lima. Mais, nous l'avons déjà indiqué, ces cahiers n'enregistraient pas les arrivées du blé, l'essentiel du commerce maritime. Seul est donc observable, l'évolution des entrées de *botijas* d'alcools de Pisco, Nasca et du Chili, seconde cargaison en valeur.

désagréable qu'ils ne perdent jamais. Ces vins ne se conservent pas sur mer, & les François preferent dans leurs voyages les vins du Perou, qui resistent davantage, mais qui sont moins agréables ». La Barbinais, le Gentil de : *Nouveau voyage autour du monde*. T1., Amsterdam, P. Mortier, 1728. p.58

Tableau 15 : Botijas enregistrées à l'arrivée par l'almojarifazgo, 1746-1748

provenance	1746		1748	
	vino	aguardiente	vino	aguardiente
La Concepción	1309	0	778	0
Pisco	1082	1449	1520	5329
Nasca	51	104	0	0
Valparaiso	32	0	0	0

Source : AGNP, manuels d'almojarifazgo, voir annexe 6.

Ces cahiers nous permettent en tout cas de constater qu'au cours de la décennie de 1740, la part du Chili dans le commerce du vin augmenta continuellement, alors que le mouvement depuis Pisco et Nasca s'effondrait : l'almojarifazgo d'entrée relevait en 1746 un nombre supérieur de botijas en provenance du Chili que de Pisco. En 1748, un tiers du vin arrivait de la Concepción.

Les réexportations du Callao quant à elles ne changeaient pas : sur la vingtaine de navires qui quittèrent le port entre août et décembre 1743, la moitié à destination du Chili transportait pour plus d'un tiers en valeur des étoffes, lainage (*ropa de la tierra, paños de Quito*), un tiers de sucre et un peu plus de 15% en valeur de tabac de Saña. Ces trois marchandises constituaient généralement plus de 90% en valeur des cargaisons des bâtiments à destination du Chili, principalement Valparaíso.

En 1741, le Nuestra Señora de Monte Carmelo à destination de Valparaíso, saisi par l'escadre anglaise devant les côtes chiliennes transportait lui aussi l'une de ces cargaisons que nous décrivit plus précisément l'amiral Anson dans son fameux « Voyage autour du monde » :

« Sa charge consistait principalement en sucre et en grande quantité d'étoffes de laine bleue, qui se fabriquent dans la province de Quito et ressemblent à nos draps grossiers, quoique fort inférieures en qualité. Il y avait encore plusieurs balles d'autres étoffes grossières de différentes couleurs assez semblable à la bayette de Colchester et qu'ils appellent dans ces quartiers paño de tierra, sans compter quelques balles de coton et de tabac assez bon, quoique extrêmement fort » (Anson, p. 152)

L'autre moitié des bâtiments au départ du Callao transportait quasiment exclusivement des *aguardientes* et vins dans une proportion deux tiers – un tiers à destination de Guayaquil, Païta, Huanchaco et Panama.

Ce n'est qu'à partir du milieu du 18^{ème} siècle, qu'une véritable analyse du poids respectif des marchandises et des circuits mercantiles maritimes est possible avec les manuels d'*alcabala*. A l'inverse de l'almojarifazgo, l'avantage de l'*alcabala* est de tenir compte de l'ensemble des marchandises arrivant sur la place de Lima. Ce droit grevait la valeur fiscale de ces marchandises – la même que pour l'almojarifazgo – d'un droit de 4%. En séparant les arrivées par mer des marchandises qui franchissaient les portes de la capitale du vice-royaume par la voie terrestre, en différenciant clairement les marchandises coloniales des produits manufacturés en provenance de Cádiz, les manuels de l'*alcabala* dessinent le tableau le plus complet des importations maritimes et terrestres de la capitale du vice-royaume.

Ainsi l'examen du manuel de l'année 1750 montre qu'en valeur – fiscale rappelons-le - les deux tiers des cargaisons provenaient à cette date du Valparaíso et seulement entre 5 et 7% pour chacun des ports de Guayaquil, Sonsonate, la Concepción ou Panama. Les arrivées depuis Pisco, elles, ne représentaient plus que 4% du montant global des entrées au Callao.

Cependant un peu moins de la moitié en valeur de la totalité des produits importés au Callao correspondait à des marchandises d'Europe – *Ropa de Castilla*, mercerie, outillage en fer, clou etc. En 1750, 86% de ces produits manufacturés parvenaient au Pérou sur des navires qui transitait par le port de Valparaíso. Seul 14% environ en valeur passaient encore par l'Isthme de Panama ou l'Amérique centrale et arrivaient au Callao sur les navires en provenance du Perico de Panama, d'Acapulco ou de Sonsonate. Les ballots d'étoffes représentaient toujours l'essentiel de ces cargaisons de « Castille » : plus de 800 arrivèrent au Callao en 1750, soit la moitié en valeur de l'ensemble des produits de la métropole. La mercerie – deuxième marchandise d'outre Atlantique pourtant - ne constituait que 8% des produits européens.

Réduit au commerce inter-colonial – « *del pais* »⁵⁶ -, l'*alcabala* s'élevait à quelques 36000 pesos. Les arrivées depuis Valparaíso, toujours prépondérantes contribuaient pour 45% à ce montant, celles de Guayaquil pour 14%, Panama et Paita pour 10% chacun, La Concepción encore pour 10%, Sonsonate et Pisco pour 8%.

Plus que jamais, l'importance du commerce du blé est mise en évidence par l'*alcabala*. Officiellement quelques 120000 *fanegas* furent déchargées au Callao en 1750. Elles représentaient près d'un cinquième en valeur de l'ensemble des marchandises introduites par le Callao et plus du tiers du trafic intercolonial. Seul les ballots de *ropa de Castilla* dépassaient en valeur (ajoutée) ces cargaisons de céréales en provenance de Valparaíso et la Concepción.

En deuxième place du commerce intercolonial venaient alors les vins et eaux de vie produits tant entre Pisco et Nasca qu'à la Concepción du Chili. Ils représentaient un peu plus de 11% en valeur des entrées au Callao, dont un tiers pour les 2193 *botijas* de vin de la Concepción.

Ce trafic d'alcools était suivi de près par le commerce du bois depuis Guayaquil et les cargaisons de suifs en provenance de Valparaíso et la Concepción. Ces cargaisons constituaient, elles, un peu moins de 10% chacune des marchandises coloniales.

L'essentiel des cargaisons de bois arrivant de Guayaquil était composé de « *alfajias de hacha* » - non loin de 10000 unités en 1750. A lui seul, ce type de bois totalisait la moitié en valeur des cargaisons en provenance du Guayas. Enfin, les étoffes de Quito, la cire et le tabac constituaient les autres produits avec une certaine présence sur les embarcations de Guayaquil : mais leur poids cumulé ne constituait pas le tiers en valeur des arrivées. La part du cacao restait encore insignifiante.

Tableau 16 : Alcabala de « *entradas por mar* » au Callao 1750

	Trigo	Sebo	Alfajías	Aguardientes	Vino	% del total
#	118661	14954	9782	5156	3702	
pesos	13053	3140	2738.82	2534	1611.6	
% total	19%	5%	4%	4%	2%	33%
%tot. intercolonial	36%	9%	8%	7%	4%	63%

Source : AGNP C7-723-428, 1750

En terme de départs, l'année 1750 consacrait le triomphe du sucre : plus de 7800 fardeaux de sucre de 6 arrobes furent embarqués au Callao, tous à destination du Chili et la plus grande part (près de 80%) pour Valparaíso. L'exportation des étoffes quant à elle était en perte de vitesse.

⁵⁶ C'est-à-dire uniquement les produits originaire de l'un des ports du Pacifique ibérique

Une quinzaine d'années plus tard, en 1765, la répartition des principales marchandises coloniales dans un trafic maritime en pleine hausse général se voyait légèrement modifiée. La part des importations de Castille augmentait significativement : les cargaisons des deux seuls navires de registre en provenance de Cádiz enregistrés en 1765, le Gallardo et la Concordia, constituaient les trois quarts en valeur des entrées au Callao avec plus de 150000 pesos d'*alcabala* versée dans les caisses royales. Les 110 autres arrivées en provenance de ports des Mers du Sud cumulaient moins de 60000 pesos. En volume, les importations de blé avaient fortement augmenté, même si proportionnellement leur part dans le commerce coloniale maritime se cantonnait à un bon tiers. Non moins de 28 entrées avec du blé, avec une moyenne de plus de 6600 *fanegas* par cargaison, pour une quinzaine de bâtiments qui convoyèrent le blé de Valparaíso et la Concepción au Callao. Les six bâtiments les plus actifs (El Valdiviano, El Paquebot, El Fenix, La Begoña, La Hermita et Las Mercedes) réalisaient en continu leurs trois allers-retours dans l'année.

Plus actifs encore, les barques et *chinchorros* transportant l'*aguardiente* de Pisco : près d'une quarantaine d'entrées pour une quinzaine d'embarcations, dont trois ou quatre faisant plus de cinq allers-retours par an. Ils convoyèrent en 1765 plus de 12000 *botijas* d'eau de vie. Pourtant, la route terrestre concurrençait largement la voie maritime puisque près de 15000 *botijas* furent acheminées à Lima à dos de mule. Ce n'était pas le cas du vin qui lui arrivait à Lima quasiment exclusivement par voie de mer et le Callao. Des 4000 *botijas* de vin débarquées au Callao, près des deux tiers étaient originaires du Chili – principalement de La Concepción -, alors que quelques 1000 seulement provenaient encore de la région de Ica et étaient embarquées à Pisco.

Tableau 17 : *Alcabala* de « entradas por mar » au Callao 1765

	Trigo	Aguardientes	Cacao	Sebo	Vino	Alfajías	total
#	185715	12265	15143	15117	4009	5284	
<i>Alcabala</i> (pesos)	20429	6173	4240	3174	2083	1480	37578
% total entrées par mer	10%	3%	2%	2%	1%	1%	18%
% tot. Colonial (del país)	36%	11%	8%	6%	4%	3%	67%

Source : AGNP C7-809-712, 1765

Une nouvelle marchandise s'était entre temps glissée dans les 3 premiers produits convoyés par mer : le cacao. Ce produit coqueluche du 18^{ème} siècle avait trouvé une nouvelle route pour rejoindre l'Espagne et arrivait de plus en plus massivement depuis Guayaquil pour être transbordé au Callao sur les vaisseaux à destination de Cádiz. Le 2 février 1765 par exemple, don Sebastian Fernandez Valdivieso réglait les droits d'*alcabala* que devait la frégate Las Caldas depuis son arrivée de Guayaquil. Les quelques soixante pesos qu'il paya représentaient 4% de 228 *cargas* de cacao évaluées à 7 pesos chacune : une cargaison sans importance. Cependant, le registre notait aussi que 7311 *cargas* avaient été directement transférées sur le vaisseau La Ventura et 2116 sur le Los Placeres à destination de Cádiz. Ainsi, au total, la frégate Las Caldas avait en réalité transporté au moins 9655 charges de cacao depuis Guayaquil, dont quelques 2% uniquement furent vendues sur le marché de Lima, la majorité prenant la route de l'Espagne par le Cap Horn.

Le 15 février 1765, le livre mentionnait l'arrivée de la frégate La Perla qui transborda 6733 *cargas* de cacao sur Los Placeres, alors que 1510 *cargas* seulement furent débarquées à Lima, ce qui, mis à part quelques 84 *fardos de ropa* de Quito, représentait toute la cargaison du navire. Autre exemple, le 23 février 1765, ce fut le San Nicolas de Bari y San Juan Nepomuseno qui arrivait de Guayaquil et Paita et transféra 1178 *cargas* sur le La Ventura.

Enfin encore le 29 de novembre, deux marchands seulement réglaient l'*alcabala* de 8423 *cargas* de cacao qu'ils avaient transporté sur la frégate La Soledad de Guayaquil au Callao, commande à laquelle il faut d'ailleurs encore additionner 761 *cargas* de détaillants : au total, une cargaison de cacao d'une valeur fiscale de plus de 64000 pesos. En sus l'embarcation transportait encore, quelques *fardos* de ropa de Quito, des *Medias suela*.

Sur l'ensemble de l'année 1765 en tout cas, le registre de l'*alcabala* recensa plus de 32450 *cargas* en provenance de Guayaquil, dont plus de la moitié – 17308 *cargas* – ne furent pas grevés de droits car directement transférés sur les bâtiments en partance pour l'Espagne. Or les quelques 15000 *cargas* qui entrèrent officiellement à Lima par le port du Callao, représentaient déjà près de 8% en valeur de l'ensemble des arrivées « coloniales ».

Cinq ans plus tard, les tendances qui se dessinaient en 1765 se consolidaient. De nouveau, une seule cargaison d'un navire en provenance de Cádiz – Le Gallardo - et dont les droits furent réglés cette année là représenta la plus grande partie de l'*alcabala* des entrées maritimes. De même les cargaisons en provenance de Valparaíso continuèrent d'être prépondérantes dans le trafic intercolonial : plus d'un quart du total de l'*alcabala*, près des deux tiers du commerce colonial. De fait, le blé restait toujours la principale importation représentant encore une fois plus d'un tiers en valeur des marchandises coloniales. Les quantités de suif convoyées cette année là furent par ailleurs particulièrement importantes, portant leur part à 8% du trafic en provenance des régions du littoral Pacifique.

Loin derrière, le poids des importations de Guayaquil ne s'élevait qu'à 13% du total, un peu plus d'un quart de la valeur des marchandises « *del país* », alors que le cacao se plaçait derrière le blé comme le deuxième produit en valeur importé par la voie maritime. Plus de 30000 *cargas* furent déchargées au Callao, soit un volume sensiblement égal à l'année 1765. Une plus grande part fut cependant « consommée » à Lima même, augmentant d'autant les droits de l'*alcabala*.

Tableau 18 : Alcabala de « entradas por mar » au Callao 1770

	Trigo	Aguardientes	Cacao	Sebo	Vino	Alfajías	total
#	180305	5818	31496	20747	4009	4033	
Alcabala (pesos)	19834	3018	8819	4357	2669	1129	39826
% total entrées par mer	17%	3%	8%	4%	2%	1%	35%
% tot. colonial (<i>del país</i>)	36%	5%	16%	8%	5%	2%	72%

Source : AGNP C7-843- 888, 1770

Les arrivées de vin de La Concepción et d'*aguardientes* de Pisco, conjointement, ne représentaient qu'à peine 10% du commerce colonial. Par ailleurs, les vins chiliens écrasèrent définitivement le vin du *corregimiento* de Ica sur le marché de Lima puisque des quelques 5200 *botijas* qui furent déchargées au Callao, 87% provenaient de deux ports du Chili, principalement La Concepción et accessoirement Valparaíso. Même s'il faut reconnaître que la diminution de la production viticole du *corregimiento* de Ica était moins marqué que le recul du convoyage maritime de l'*aguardiente* de plus en plus acheminé par voie terrestre, pour autant le déclin des vallées viticoles au sud de Lima est indéniable dès cette époque.

En résumé, le blé resta tout au long du 18^{ème} siècle le moteur de l'activité maritime intercolonial dans les Mers du sud et la plus importante marchandise arrivant au Callao tant en volume qu'en valeur et cela en dépit de trois décennies de

ralentissement entre 1730 et 1750, après le boom du début du siècle. Dès les années 1760, les volumes importés depuis le Chili augmentèrent d'ailleurs de nouveau rapidement pour doubler pratiquement pendant la décennie 1780. Parallèlement, les alcools du *corregimiento* de Ica au Pérou perdirent constamment du terrain. Le vin d'abord qui disparut pratiquement des cargaisons embarquées à Pisco, mais aussi l'*aguardiente* qui tout en diminuant globalement en volume emprunta en sus peu à peu majoritairement la route terrestre. Cette diminution constante des *botijas* déchargées au Callao, fut certes compensée par les arrivées croissantes du vin de la Concepción et l'émergence du vin chilien sur le marché liménien au cours du 18^{ème} siècle est significative, pour autant, celui-ci ne "révolutionna" pas le trafic maritime entre le Chili et le Pérou.

De même, la croissance de la demande en sucre embarqué dans les bâtiments à destination de Valparaíso après une première moitié du 18^{ème} siècle qui avait vu la prédominance des étoffes et tissus fabriqués dans l'audience de Quito fut loin d'être suffisante pour faire concurrence aux volumes de blé importé depuis le Chili.

Tableau 19 : Evolution des principales importations du Callao

Año	fanegas trigo	q. sebo	Botijas vino	aguardiente
1726	102867	24401	14465	17188
1750	118661	14954	3702	5156
1755	116112	12479		3019
1765	185715	15117	4009	12265
1770	180305	20635	5227	5721
1782			5461	8609
1783			7699	8861
1787	265353	15244		
1788	271605	9922		
1789	204179	10460		

Source : Manuel d'alcabala ; Mercurio Peruano, Tomo I, p. 122. 1791 ; Derecho de Mojonasgo C16-671-477 ; C16-708-646

En somme, la principale nouveauté dans les circuits commerciaux intercoloniaux entre 1725 et 1775 fut l'explosion du commerce du cacao. Alors qu'en 1750, le bois constituait la majeure partie des cargaisons en provenance de Guayaquil, dès 1761 et plus encore en 1765, le cacao à destination de l'Europe prenait le relais, profitant des navires « *de permiso* » qui arrivèrent dans les Mers du Sud de manière plus suivie à partir de ces dates. Lorsque Joseph Ignacio Lequanda établit la balance commerciale du Callao pour le quinquennat 1785-1789, il constatait d'ailleurs que la part de Guayaquil dans les importations atteignait alors 31%, tandis que celle du Chili – après une augmentation conséquente des volumes de blé pourtant – se cantonnait toujours aux deux tiers des arrivées.

Conclusion

Que faut-il alors retenir de cette première évaluation de la marine marchande des Mers du Sud au 18^{ème} siècle ? D'abord probablement l'insignifiance du nombre des bâtiments. Alors que les navires marchands des puissances coloniales européennes se comptaient par milliers dans l'Atlantique, l'immense littoral Pacifique des Amériques espagnoles lui, dénombrait à peine plus de soixante embarcations actives dans les échanges intercoloniaux. Cette faiblesse de la flotte des Mers du Sud, n'était de plus pas compensé par un flot régulier d'embarcations en provenance d'autres océans : le

lien avec la métropole, avec l'Atlantique, restait extrêmement tenu malgré une progressive maîtrise du franchissement du Cap Horn dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle. De 1725 à 1778, le Pacifique ibérique persista comme véritable petite mer intérieure espagnole dont la quiétude n'était qu'épisodiquement perturbée et encore au compte goutte par l'arrivée de bâtiments franchissant le Cap Horn.

Le deuxième fait marquant est certainement le recul des échanges maritimes au milieu du 18^{ème} siècle et globalement la stagnation de la flotte mercantile au cours de cette époque après les bouleversements de la fin du 17^{ème}. Alors que la démographie du littoral et du vice-royaume était en franche récupération, que la population de Lima doublait pratiquement, le tonnage de la flotte marchande – entre 15 et 17000 tonneaux – était pratiquement identique en 1725 et en 1778, tout en passant par un véritable creux au cours de la décennie de 1740.

Les échanges maritimes intercoloniaux suivirent ce schéma, stagnant en volume et en valeur. Touché par la fin des *ferias* de Panama et la reprise de la production céréalière autour de Lima, concurrencé par l'acheminement terrestre, le transport maritime atteint son minimum à la fin des années 1730 avant même les coups de butoir assenés par les corsaires anglais en 1739 et 1741. Après quelques années de paralysie, le trafic ne reprit qu'en 1744 alors que la prépondérance du commerce chilien diminuait. Avec le tremblement de terre destructeur de 1746, le bois de Guayaquil trouva un temps un fort débouché à Lima et une courte reprise des échanges est perceptible jusqu'en 1750. Cependant, une véritable augmentation du trafic du Callao, relancé par le retour des navires de registre de Cádiz ne vit le jour qu'après la guerre de sept ans, dans la seconde moitié des années 1760.

En réalité, à l'inverse de la période 1675-1725, le demi-siècle de 1725 à 1775 fut exempt de grandes révolutions : les circuits recomposés, mis en place au début du 18^{ème} siècle et dont le poids s'était déplacé vers le cône sud du continent ne firent que se perpétuer : au centre, le Callao stagnait et ce furent les périphéries, à travers Valparaíso d'abord, puis Guayaquil dans la seconde moitié du 18^{ème} siècle qui dynamisèrent les échanges maritimes. La capitale du vice-royaume n'était plus ce nombril du Pacifique ibérique qu'elle avait été au 17^{ème} siècle. Certes, le Callao restait le principal port des mers du sud et le control administratif aux mains des liméniens, mais l'activité économique s'était déplacée vers les régions satellites et leurs ports. Guayaquil-Quito, Valparaíso-Santiago et bien sûr le Rio de la Plata devinrent les producteurs pivots et principaux points d'approvisionnements qui volèrent la vedette à la côte péruvienne. Et la balance commerciale défavorable avec le Chili se convertit en l'objet constant des récriminations de la chambre de commerce de Lima.

Au premier rang des produits échangés : le blé. Certes en valeur, il ne concurrençait pas vraiment les cargaisons de produits manufacturés et les étoffes en provenance d'Espagne, mais en volume et face aux autres produits « coloniaux », les cargaisons de céréales restèrent tout au long du 18^{ème} siècle, le moteur des échanges maritimes intercoloniaux dans les Mers du Sud. Vins et aguardientes hégémoniques pour le mouvement du Callao au 17^{ème} siècle, passèrent au second plan, même dépassés par le cacao de Guayaquil à la fin du 18^{ème} siècle.

Seul fait nouveau, les navires de contrebande français qui franchissaient en nombre le Cap Horn au début du siècle furent remplacés par les navires de registre espagnols à partir du milieu du 18^{ème} siècle. Et c'est là le troisième fait déjà perceptible au début du siècle qui va marquer le Pacifique ibérique du 18^{ème} siècle : l'abandon de Panama et la véritable séparation des côtes de l'Amérique centrale et de l'Amérique du sud.

Initié par les restrictions commerciales imposées par la métropole au 17^{ème} siècle, la disparition de la « Otra Costa » de l'horizon maritime du Callao s'accroît avec la fin des *ferias* de l'Isthme et le basculement de la majorité du trafic vers le Chili.

En somme, pas d'expansion, pas de grand élan du commerce maritime intercolonial au 18^{ème} siècle dans le Pacifique ibérique: seul transparaît le dynamisme débordant de l'Atlantique, d'abord sous forme clandestine avec les contrebandiers français, puis à partir de 1743 avec les navires de registre en provenance de Cádiz.

De fait, « *peruleros* » et armateurs du vice-royaume péruvien incapable de reprendre la main après la crise du système des Armadas, de s'imposer dans le grand commerce transatlantique par le Cap Horn n'investirent plus qu'en position subalterne dans les échanges maritimes en général. Mais l'histoire de ces armateurs du Pacifique ibérique fera l'objet d'une autre étude...

Bibliographie

Alberola, Samud

1975 "*Panama au XVIIIème siècle (1739-1810) : évolution économique et sociale d'une zone stratégique de l'empire espagnol*", Thèse, Ecole Pratique des Hautes Etudes - Université de Paris X.

Laviana Cuetos, Maria Luisa

1984 *La descripción de Guayaquil por Francisco Requena*. EEHA-CSIC, Sevilla.

1987 *Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*. EEHA-CSIC, Sevilla.

Lohmann Villena, Guillermo

1975 *Historia marítima del Perú, siglos XVII y XVIII*. Tomo IV. Lima

López Urrutia, Carlos

1998 Apuntes para la Historia de la Marina a Vela en Chile. Primera Parte. In *Revista de Marina*, Vol 115, num 843, p. 195

1998 Apuntes para la Historia de la Marina a Vela en Chile. Segunda Parte. In *Revista de Marina*, Vol 115, num 844, p. 294

Mazzeo de Vivó, Cristina Ana

1994 *El comercio libre en el Perú. Las estrategias de un comerciante criollo José Antonio de Lavalle y Cortés, 1777-1815*. PUCP, Lima.

Mazzeo de Vivó, Cristina Ana (ed.)

1999 *Los comerciantes Limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una élite, 1750-1825*. PUCP, Lima.

Moreyra y Paz-Soldán, Manuel

1944 El comercio de exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII, in *Estudios sobre el tráfico marítimo*, pp.5-42. Lima.

Parrón Salas, Carmen

1997 Perú y la transición del 'comercio político' al 'comercio libre', 1740-1778 in *Anuario de Estudios Americanos*, vol 54, n° 2, pp. 447-473.

Pérez-Mallaína, Pablo E. ; Torres Ramírez, Bibiano

1987 *La Armada del Mar del Sur*. EEHA-CSIC, Sevilla

Ramos Gómez, Luis J.

1985 *Las "Noticias secretas de América" de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735-1745)*. CSIC, Madrid

Rubio Sánchez, Manuel.

1977 *Historia del Puerto de la Santísima Trinidad de Sonsonate o Acajutla*. San Salvador: Editorial Universitaria, 547 p.

Rubio Sánchez, Manuel.

1977 *Historial de El Realejo*. Notas de Eduardo Pérez-Valle. 2. ed. Managua: Fondo de Promoción Cultural, Banco de América, 843 p.

Schlüpmann, Jakob

1993 "Commerce et navigation dans l'Amérique Espagnole coloniale : le port de Paita et le Pacifique au XVIIIème siècle", in *Bull. Inst. fr. études andines*, 1993, 22 (2) : 521-549. IFEA, Lima.

1995 "Le commerce maritime à Trujillo (Pérou) aux XVIIe et XVIIIe siècles", in *Histoire et Sociétés de l'Amérique Latine*, n° 3, pp. 26-33. Université de Paris VII.

2002 "L'émergence économique du Chili à la fin du 17ème siècle : le développement du trafic maritime avec le Callao", in *EpubIFEA n°1, 06 - 2002*. IFEA

Solórzano, Juan Carlos

1994 "El comercio de Costa Rica durante el declive del comercio español y el desarrollo del contrabando inglés: período 1690-1750", in *Anuario de Estudios Centroamericanos Vol. 20 No. 2* 1994 (pp. 27-39). Editorial de la Universidad de Costa Rica

Tepaske, John; Klein, Herbert

1982 *The royale treasuries of the spanish empire in America*, vol. I. Duke University Press

Annexes**Annexe 1 : Frégates et navires des mers du sud vers 1730**

Type	Nom	Buque en @	quintaux
Navío	San Luis y San Antonio	6000	14608
Navío	El Santo Christo del Buensuceso	3500	11899
Navío	San Francisco de Paula	4200	11706
Navío	Nuestra Señora de Begoña	3000	11500
Navío	San Juan Evangelista y Rosa de Santa Maria	5500	11000
Navío	Nuestra Señora del Monte Carmelo	2500	10723
Navío	Jesus Maria Y Joseph alias el Zelarain	3500	10074
Navío	Nuestra Señora de Aranzazu	2500	10012
Navío	Nuestra Señora de la Aurora	3000	10000
Navío	El Santo Christo de Leso	5000	9872
Navío	Nuestra Señora del Rosario	1800	9500
Navío	La Santissima Cruz alias el Patache	3000	9290
Fragata	Nuestra Señora de la Concepcion alias la Urca	3300	8720
Fragata	El Santo Christo del Auxilio alias el Paquebot	1200	8040
Fragata	La Santissima Trinidad	2500	8000
Fragata	Nuestra Señora del Carmen		7700
Fragata	San Miguel	2300	7500
Fragata	El Santo Christo de Leon	5000	7189
Fragata	Nuestra Señora del Carmen y San Francisco de Paula		6613
Fragata	Nra. Señora del Carmen y San Francisco Javier alias el Chilote	2000	6020
Fragata	Nuestra Señora del Socorro	1500	6000
Fragata	San Joseph		6000
Fragata	San Carlos		5786
Fragata	Nuestra Señora de los Angeles		5650
Fragata	San Jorge		5138
Fragata	Santo Domingo		5088
Fragata	Nuestra Señora de la Concepción		5000
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad		4900
Fragata	Santa Theresa		4500
Fragata	Santa Getrudis		4018
Fragata	Nuestra Señora de los Reyes		3072
Fragata	Nuestra Señora de Guadalupe		2736
Fragata	Santiago	1500	
Fragata	Nuestra Señora de Belen y el Fenix de la Estrella		
Fragata	El Santo Christo del Auxilio y San Antonio		
Fragata	Jesus Maria y Joseph alias la Calabaza		
Fragata	Nuestra Señora de la Concepción y la Bien Aparecida		
Fragata	Nuestra Señora de las Mercedes y San Antonio		
Fragata	Nuestra Señora del Carmen y las Animas		
Fragata	Nuestra Señora del Puerto Claro alias la Galera		
Fragata	Nuestra Señora del Rosario y San Francisco de Paula		
Fragata	Nuestra Señora del Viejo		
Fragata	San Cristóbal		

Source : voir annexe 7 et registre de media anata, derecho de balanza.

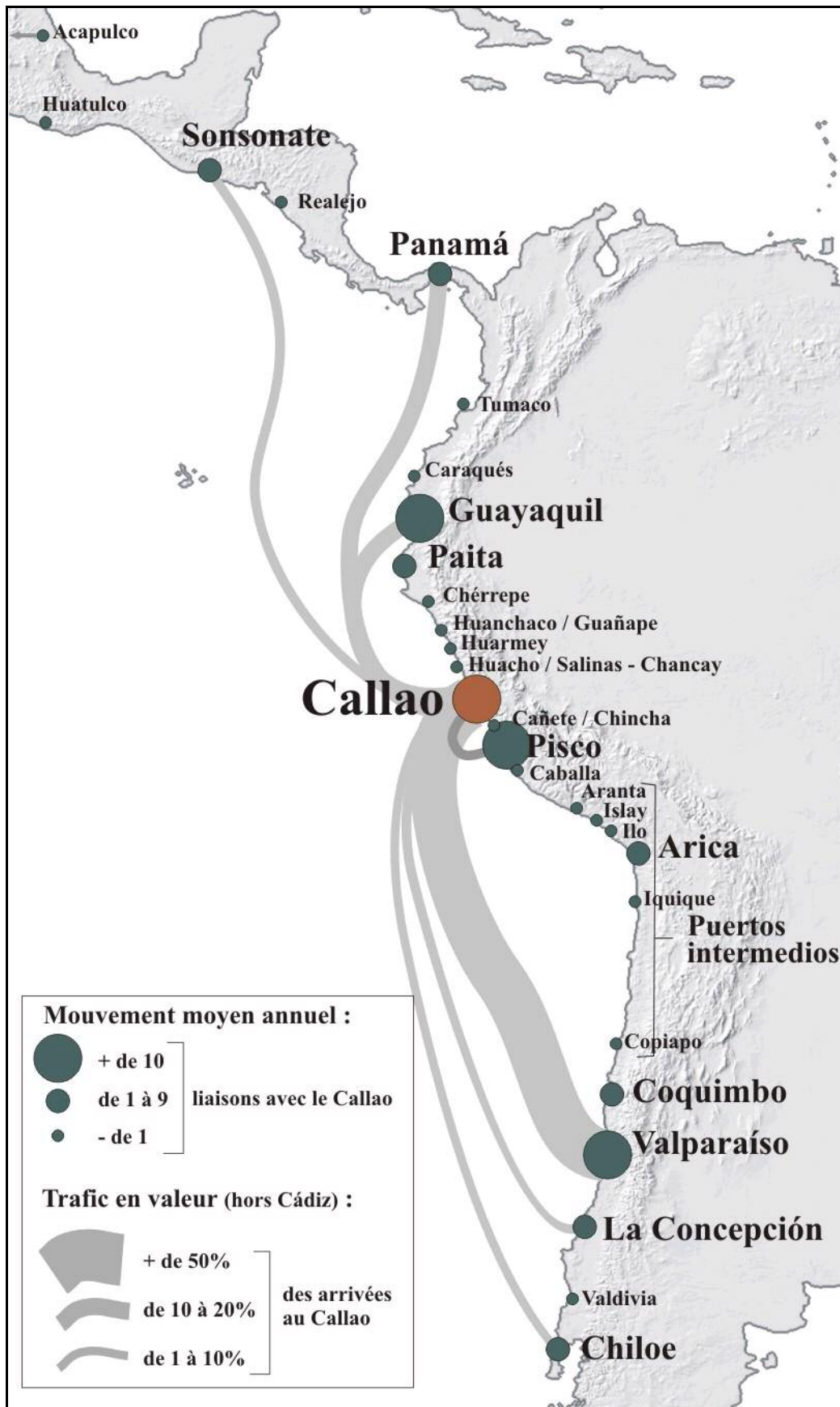
Annexe 2 : frégates et navires des mers du sud vers 1750

Type	Nom	quintaux
Navío	Santa Rosa	16569
Navío	La Sacra Familia	15500
Navío	Nuestra Señora de Belen	15415
Navío	Nuestra Señora de las Caldas	14711
Navío	El Santo Christo del Buensuceso	13948
Navío	San Francisco Javier alias la Perla	13215
Navío	Nuestra Señora de las Mercedes	12963
Navío	Nuestra Señora de Begoña	12029
Navío	Nuestra Señora del Carmen alias El Fenix	11179
Navío	El Santo Christo de Leso	10985
Navío	Nuestra Señora del Carmen y Santa Ana alias el Valdiviano	10000
Navío	Nuestra Señora del Rosario	9891
Navío	Nuestra Señora del Socorro alias la Fee	?
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad alias la Presa	9908
Fragata	El Santo Christo del Auxilio alias el Paquebot	9192
Fragata	La Santissima Trinidad	9474
Fragata	Nuestra Señora de Balbanera	5500
Fragata	Nuestra Señora de Belen alias la Venus	5736
Fragata	Nuestra Señora de la Concepcion	
Fragata	Nuestra Señora de la Encarnación	
Fragata	Nuestra Señora de la Luz y Mercedes alias el Brillante	
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad alias la Fortuna	6000
Fragata	Nuestra Señora de los Angeles	6579
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores	3500
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores alias el Fuerte	3010
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores alias El Michilot	2701
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores y San Buenaventura	
Fragata	Nuestra Señora del Carmen y San Joseph	
Fragata	Nuestra Señora del Rosario alias el Rayo	
Fragata	San Joseph	
Fragata	Santa Getrudis	
Fragata	Santa Rosalia	
Fragata	Santa Theresa de Jesus	4320

Annexe 3 : Les plus importantes embarcations des mers du sud vers 1770

Type	Nom	quintales	Trip.
Navío	Santa Ana	17520	50
Navío	Nuestra Señora de Belen	15415	60
Navío	Nuestra Señora de las Caldas	14711	
Navío	La Sacra Familia	14500	60
Navío	San Francisco Javier alias la Perla	13215	61
Navío	Nuestra Señora de las Mercedes	12963	52
Navío	Nuestra Señora de Begoña	12029	
Navío	Nuestra Señora de Allende y Santa Barbara	12000	62
Navío	Nuestra Señora del Carmen alias El Fenix	11179	47
Navío	Nuestra Señora del Rosario	9891	45
Navío	Nuestra Señora del Carmen y Santa Ana alias el Valdiviano	9885	44
Navío	Nuestra Señora del Socorro	9732	40
Navío	Oriflame	?	
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad de Parra (Presa)	9908	43
Fragata	Nuestra Señora de Belen alias el Neptuno (Belencito)	7000	
Fragata	San Joseph alias el Costeño	6500	
Fragata	Nuestra Señora de la Soledad alias la Fortuna	6000	30
Fragata	Nuestra Señora de la Balbaneda	4000	31
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores	3505	
Balandra	Nuestra Señora de la Concepción alias La Balandra	2918	27
Fragata	Nuestra Señora de los Dolores alias el Fuerte	2000	
Fragata	La Fama	?	22
Fragata	El Corazón de Jesus y Nuestra Señora de las Nieves	?	
Fragata	Nuestra Señora de la Concepcion alias la Viscaina	?	
Fragata	Nuestra Señora de las Mercedes, alias la Invencible	?	
Fragata	Santa Ana alias El Peregrino	?	
Paquebot	San Judas Thadeo alias el Gran Poder de Dios	2496	27
Paquebot	El Santo Christo de Burgos alias El Feliz	?	20
Paquebot	Nuestra Señora de la Luz	?	
Paquebot	Nuestra Señora del Rosario alias la Perla Chilena	?	

Annexe 4 : le mouvement du Callao et les principaux ports du Pacifique ibérique 1725-1775



Annexe 5 : Inventaire du navire El Santo Christo de Leon

AGNP, Escribano Francisco Escudero Sicilia, prot. 235, 1710-1726, f.177vta. Remate del navio el Santo Christo de leon... de los bienes del capitán Martín de Ortega dueño que fue... en don Marcos de Sanz que declaro haberlo comprado para don Juan Lucas Camacho” 13-08-1720

Primeramente el casco de dicho navio con toda su arboladura que esta de dar y resibir, cabrestante barras de el, bombas, camarotes y demas cosas que pertenesen al dho casco en 4200 pesos
Yten por su barca y chalupa nuevas y que solo an servido un viaje en 1300 pesos
Yten por quatro anclas de fierro que según el juicio que se a echo pesaran 40 quintales todas ellas que a quarenta pesos quintal = 1600 pesos
Yten por 2 rezones el uno de la barca y el otro de la Chalupa = 120 pesos
Yten por una bela mayor y una zebadera nuevas que solo an echo un biaxe = 200 pesos
Yten por el resto de todo su belambre que se compone de trinquete, dos gabias, una mesana, 3 mantes y vela de estay que esta todo mui maltratado en 120 pesos
Yten por 2 cables nuevos el uno alquitranado y el otro aunque a echo un biaje esta nuevo por no haber caido mas de una bes al agua en Valparaiso que a el pareser pesaran ambas 36 quintales a 60 pesos quintal = 2160 pesos
Yten por otro cable mas que pertenesa a dicho navio y pidio por la justicia prestado don Juan Lopes Molero para amarrar a la fragata nombrada San Cayetano en cuiu poder esta a el presente ; y quando se le presto solo avia caido dos beses al agua en Valparaiso según relacion del contra maestre y gente del dho navio y que pesa dicho cabla 18 quintales a 45 pesos = 810 pesos
Yten por un calabrote nuevo que tendra 7 quintales a 55 pesos al quintal qual calabrote esta a el presente sirviendo de amarrar a el dicho navio y al dicho precio importa = 385 pesos
Yten por otro calabrote de mas de media vida que pesara otros siete quintales a veinte pesos cada uno ciento y quarenta pesos =
Yten por un cable viejo y demas de media vida que pesara dies y seis quintales a veinte pesos cada quintal trescientos y veinte pesos
Yten por ciento y sinquenta quintales que a buen juicio se discurre abra en todos los demas cabos de labor o bencadura; y brandales que unos con otros se ponen por de media vida a quinse pesos quintal; vale la dha jarcia dos mill doscientos y sinquenta pesos
Yten por dos achas a tres pesos cada una son seis pesos
Yten por una sierra tres pesos
Yten por un serrucho dos pesos
Yten por quatro pernos de bomba; un asador y un sacanabo ocho pesos
Yten por dos pares de grillos, una asuela, un martillo, y un pie de cabra dies pesos
Yten por dos barrenas un mauxo y quatro fierros de calafate siete pesos
Yten por tres escoplos una gurbia; tres arcaiatas, unas tenasas, un pasador de fierro; y otras menudensias que constan de una memoria del contra maestre del dicho navio dies pesos
Yten por una campana pequena y una jeringa treinta y cinco pesos
Yten por cien botijas basias a dos reales cada una veinte y cinco pesos
Yten por cien costales de lona tratables de mas de media vida a seis reales; setenta y cinco pesos
Yten por otra ancla mas fuera (de las expresadas) que esta en la herreria de Gregorio Extroso ; y costead a su adreso que pesara dies y seis quintales a quarenta pesos cada uno importa su balor seiscientos y quarenta pesos
Yten por quatro pienesitas de bronse que estan en casa de D^a Josepha de Arrieta; Biuda del difunto que se considera pesaran entre todas ellas dies quintales a treinta pesos ; trescientos pesos
Yten por toda la motoneria quadernales poleas, liebres, bertellos; y bigotas; doscientos pesos
Yten por ocho negros esclabos en que entra un sambo cuyos nombres castas y hedades son los siguientes
Pedro Congo, de treinta y cinco años, a el pareser
Luis Congo; de la mesma edad
Antonio Mina que esta huído y es de edad de veinte años
Lorenzo; Congo de viente y cinco años
Agustin Sambo Coxo de quarenta años según parese
Agustin de casta Saca el agua de veinte y dos años
Y Ventura Congo de treinta y seis años
Según paresen por sus aspectos que uno y otros esclabos apresiados a trescientos y sinquenta pesos; importa el balor de ellos dos mill y ocho cientos pesos

Las quales dichas partidas suman y montan la cantidad de dies y siete mill setecientos y veinte y seis pesos de a ocho reales y en dicha cantidad dixeron los dichos tasadores asian e hisieron la tasacion del dicho navio con sus peltrechos esclabos y demas cosas que le pertenesen sus referidas y que la an echo bien y fielmente a su leal saber y entender según reglas de sus artes y ofisios y conosimiento y practica que tienen en ello y sin agravio de partes so cargo de juramento que tienen fecho en la dicha azeptasion y lo firmaron...

**Annexe 6 : Valeurs fiscales appliquées aux marchandises
entrant au port du Callao pour le calcul de l'almojarifazgo et l'acabala, 1727-
1775**

Marchandise	Mesure	1730-1746	1747-1775
Aceite	Arroba	4,,	6,,
Aceitunas	Botija	3,,	
Aguardiente de Ica	Botija	10-11,,	11,,
Aguardiente de Pisco	Botija	13,,-14,,	13,,
Aguardiente de Nasca	Botija	12,,	
Azucar	Arroba	3,,	3,,4
Hilo acarreto	libras	0,,3.25	
Alfajias de hacha	Unidad	7-10,,	7,,
Añil	Libra	0,,7-1,,	0,,7
Blé	Fanega	13-22 reales	22 reales
Cacao	Carga	7,,-10,,	7,,
Cañas	Unidad	2,,4	2,,
Cascarilla	Libra	0,,2.5	
Cera de Guayaquil	Libra	0,,8	
Charque	Quintal		3,,
Cobre	Libra	1,,	
Cobre campanil/en barra	Quintal	16,,5	18
Coton (<i>pabito</i>)	Quintal		25,,
Jarcia	Quintal	16,,5	14,,
Mangles	Unidad	3,,	
Medias suelas	Unidad	1,,-1,,4	1,,2
<i>Ropa de Castilla</i>	Fardo	20,,	20,,
<i>Ropa de la tierra</i>	Carga	4,,4	6,,
<i>Paños/Ropa de Quito</i>	Fardo	3,,5-6,,	6,,
Palo de Brazil	Quintal	20,,	
Pimienta de Chiapas	Libra	0,,3.5	
Pierre de sel	centaine		1,,
Savon	Quintal	14,,	14,,
Suif	Quintal	3-4,,4-5,,	5,, 2
Tabaco de Guayaquil	Masos	0,,3	
Tablas de alerze	Unidad	0,,5-0,,6.5	0,, 4
Tablas de bitola de Lima	Unidad	6,,-7,,6	
Tollos	Centenar	10,,	16,,
Vin de la Concepción *	Botija	8,,	14,,
Vin de Pisco *	Botija	4,,-5,,-5,,4-6,,	6,,
Vin de Valparaíso*	Botija		12,,
Vinaigre	Botija	2,,4-3,,	3,,
Yerba	Libra	0,,1.5-0,,2-0,,3	0,,2.5

*Au vin s'ajoutait en sus des taxes de l'almojarifazgo, le droit de *Union de Armas* de 2 réaux par *botija*.

Jusqu'en 1746, les valeurs fiscales des marchandises fluctuent encore d'une cargaison à l'autre. A partir de cette année, les prix fiscaux se stabilisèrent et ne se modifièrent plus au moins jusqu'en 1775. Cette mesure de réajustement à la hausse, alla de pair avec la révision des jauges des navires tant pour le *derecho de Balanza* que le droit de la *media anata*, c'est-à-dire avec une reprise en main général de la fiscalité sur le commerce, maritime en particulier.

Annexe 7 : commerce et fiscalité dans les caisses de Lima, 1725-1775

Année	Alcabala selon Tepaske & Klein	Almojarifazgo selon Tepaske & Klein	Cargo de Alcabala	Cargo de Almojarifazgo	Cargo de Almojarif. Callao	Avería
1725	13637	7587				
1726	205394	41668				
1727	112557	121251		76670		
1728	277420	55269	120957	54445		
1729	329099	44020	273728	31181	12736	4314
1730	232819	39017			10105	
1731	123675	39565	98410	30565	13434	181674
1732	170425	82457			9916	
1733	154127	64011	101068	51558	12065	
1734	149460	84447	112213	40301	10835	71
1735	269915	65158	210911	55857	9080	81640
1736	157170	45867	103917	26102	10792	
1737	253637	24986	207993	18837	8719	
1738	232708	142730	152972	31977	9338	
1739	84881	9849		40349	7152	
1740	144456	28575	96003	19226	6695	
1741	145143	36780	110787	24787	9763	
1742	156187	16698	107470	16698	1660	
1743	136389	61034			4908	
1744	151478	56285	107520	50939	10683	
1745	140346	47179	101450	33588	9495	23818
1746	202355	45930	171410	31293	9750	53226
1747	172153	53823	107628	46373	5763	2333
1748	204490	64938	170232	61541		64536
1749	211882	42573	184858	36018	8278	52710
1750	153982	85359	117658	62941	10164	47723
1751	159788	56976	133049	49865	8342	49126
1752	241203	32527	167581	28170		87378
1753	302872	36466	263193	32457	4941	22488
1754	246013	30157	211237	30157	6963	65544
1755	242871	31677	179974		7530	55917
1756	253970	38781	193016	33023		68556
1757	?	45398	178450	41085		86839
1758	208131	66824	166332	66346		64286
1759	189015	68726	172576	61577	6097	76056
1760	275132	59699	194277	56521	6802	89632
1761	317309	88959	224736	26633	8609	132527
1762	536080	57333	168657	50511	6664	87899
1763	605515	114943	145903	51033	7253	42321
1764	309693	116859	229603	114605	7626	131709
1765	283874	77994	281654	74884	6939	154244
1766	?	144024	306772	135171	10853	85259
1767	?	64214	377913	65794	9246	
1768	?	134853		126736	10214	
1769	351912	114887	359466	106110	8477	
1770	411670	107778	419063	103495	8044	
1771	427023	104986	427023	99465	10357	
1772	210019	78731	146801	84710		
1773	89297	76219	89297	76190		
1774	14857	17858				
1775	115040	13627				

Annexe 8. Les entrées au Callao selon les registres de l'almojarifazgo, 1726-1772.
(total et principales provenances, en nombre de bâtiments et montants en pesos versés)

Año	Total		Guayaquil		Otra Costa		Pisco-Nasca		Chile		Panama		España	
	#	pesos	#	pesos	#	pesos	#	pesos	#	pesos	#	pesos	#	pesos
1726	63		8		1		11		33		1		0	
1727	75	75965	7	2355	2	2361	14	2140	37	6677	12	61470	0	0
1728	132	51416	5	1695	2	1419	62	9898	38	8619	11	27024	0	0
1729	106	28125	6	2291	2	3361	53	7614	34	7470	5	5898	0	0
1730	90	28805	9	4380	2	7438	52	9943	23	5673	1	861	0	0
1731	103	27372	11	2809	2	3931	49	6349	25	5255	6	4109	0	0
1732														
1733	94	51071	6	3527	1	1481	44	6566	27	6368	10	23283	0	0
1734	79	42373	6	3529	0	0	34	3517	27	13059	7	17535	0	0
1735	90	54094	8	3344	1	122	29	2654	27	8619	17	33863	0	0
1736	65	25056	7	2668	0	0	22	3422	23	5650	9	8604	0	0
1737	58	16943	6	3077	1	150	21	2077	19	3848	8	7564	0	0
1738	75	28629	4	1718	1	888	26	4840	26	9376	6	4904	0	0
1739	68		4		1		19		31		5			
1740	61	17524	5	2418	1	128	14	1430	23	5323	6	5008	0	0
1741	55	9714	5	1422	2	1518	20	2924	18	3218	3	376	0	0
1742														
1743	86	40668	8	2665	1	100	38	3060	26	7031	5	3860	4	23624
1744	79	41442	10	5537	2	4766	35	7718	22	7659	2	2794	0	4720
1745	73	21709	11	7571	4	585	29	5310	20	5911	5	1566	0	0
1746	77	24739	17	3563	4	0	24	3690	25	8290	7	2969	0	0
1747														
1748	84	59534	13	8453	2	18297	37	6418	21	7723	4	4006	1	13959
1749	80	32393	16	10229	1	7014	32	3409	28	10211	3	1179	0	0
1750	95	62105	20	5802	3	3960	34	5887	20	8790	4	4996	3	30433
1751	85	49049	13	4233	1	3719	32	3077	20	4611	2	553	4	30474
1752	84	26321	14	6529	2	3226	36	3937	28	5892	5	5084	0	0
1753	80	32185	11	5058	2	3464	31	4507	21	4103	3	2812	1	7702
1754	55	29260	9	2917	1	2197	19	2034	15	4747	3	1469	2	14637
1755	84		9		4		34		31		3		1	
1756	66	31336	8	3356	1	855	22	2612	18	4614	4	1653	3	13002
1757	81	33546	11	2755	2	5254	40	6887	15	7221	3	1254	1	6340
1758	82	60809	16	11539	4	11216	28	5019	20	7951	3	1717	2	20958
1759	67	56692	6	5297	3	4794	28	2872	16	6426	2	597	3	34441
1760	78	51044	6	4622	3	1888	31	4472	20	6232	1	573	3	30207
1761	82	22308	13	5201	1	5368	35	4228	21	4139	1	424	0	0
1762	75	42551	6	3698	2	7798	39	8322	18	4919	2	380	1	14638
1763	86	43909	11	6504	1	6915	46	7215	19	4284	0	0	1	16647
1764	85	103559	15	9330	1	3550	34	8520	20	9601	2	397	4	69013
1765	103	68769	16	9319	1	4774	33	8209	29	13059	3	675	2	27971
1766	122	121089	15	8768	1	11224	42	9263	25	14091	4	378	5	74770
1767	101	55239	15	6967	0	0	30	9133	27	6817	4	575	2	24318
1768	134	111516	18	5982	0	0	42	9814	35	8828	4	491	7	80797
1769	102	94910	23	10931	2	3930	28	6403	25	7210	4	847	5	62279
1770	121	95808	16	5702	1	1011	32	6585	33	11629	4	655	6	63678
1771														
1772	114	68320	23	7059	1	1142	39	11879	27	10363	1	94	3	26755

Annexe 9 : Les sources du trafic maritime 1725-1780.

Entre 1727 et 1772, la plupart des registres d'*almojarifazgo* se retrouvent dans la série des Cajas Reales de Lima des Archives de la Nación du Pérou (AGNP). Deux registres sont tenus parallèlement, l'un au Callao majoritairement pour les sorties, l'autre par « l'administration de Lima » principalement pour les entrées. Quelques exceptions pour les années 40 où l'on retrouve de nouveau les registres dans le fonds des *libros manuscritos* (AGNP- H3). Pour l'année 1726 (et partiellement l'année 1725), deux cahiers dénombrent chacun respectivement les sorties et les entrées (H3 Libros manuscritos, n°509 y 512). A partir de 1774, les registres se situent dans la série Aduanas, C16.

	Administration de Lima		Administration du Callao
1725	H3-509	partial	H3-512
1726	H3-509		H3-512
1727	C7-717-162		
1728	C7-719-168		C7-720-170
1729	C7-722-?		C7-727-204
1730	C7-723-?		C7-727-204
1731	C7-725-194		C7-727-204
1732	-		C7-727-204
1733	C7-729-213		C7-739-248(249)
1734	C7-731-220(221)		C7-739-248(249)
1735	C7-735-232(234)		C7-739-248(249)
1736	C7-739-(247)		C7-739-248(249)
1737	C7-740-259 (741-260)		C7-749-318
1738	C7-743-275 (?742-274)		C7-749-318
1739	C7-743-274	hasta 06/39	C7-749-318
1740	C7-746-288		C7-749-318
1741	H3-629 (C7-747-302)		C7-749-318
1742	-		C7-749-318
1743	H3-640		C7-751-337
1744	C7-751-336		C7-751-337
1745	H3-658		C7-753-353(357)
1746	H3-674 (C7-755-369)		-
1747	-		-
1748	H3-683		C7-760-402 (09/1748-03/1749)
1749	H3-700		C7-760-401
1750	C7-761-415 (C7-762-416)		C7-762-417(418)
1751	H3-722		C7-764-?
1752	-		-
1753	C7-768-459		C7-768-460(461)
1754	C7-770-475		C7-770-476(477)
1755	H3-811 (808)		C7-775-504(505)
1756	C7-780-533		C7-780-534
1757	C7-781-542		C7-782-543/544?
1758	C7-784-573		C7-785-576
1759	C7-786-590		C7-787-591
1760	H3-783(792) (C7-787-597)		C7-788-598(599)
1761	C7-789-607		C7-789-608(609)
1762	C7-793-623		C7-794-626(627)

1763	C7-797-639(798-640)	C7-798-642
1764	C7-803-686	C7-804-689
1765	C7-807-705(706/707)	C7-808-708(709)
1766	C7-815-759(760) (C7-816-761)	C7-814-756
1767	C7-819-776	C7-819-?
1768	C7-825-810	C7-826-812
1769	C7-833-859	C7-835-?
1770	C7-838-875	C7-839-877(878)
1771	C7-845-896	C7-845-897(898)
1772	C7-848-911(912/913)	C7-848-914
1773	C16-577-14 (i), 576-12	C16-579-23
1774		C16-589-70
1775	C16-594-90	C16-601-113

Parallèlement à cette source principale du mouvement maritime, les registres du droit de l'*alcabala*, du "*derecho*" de *Derrama*, du droit du *Consulado* nous offrent des compléments d'informations sur les cargaisons mêmes des embarcations, précisent les propriétaires, les marchands et les dates d'entrée et sortie du port. Nous avons en particulier fait usage de quelques registres détaillés de l'*alcabala - manual de avalúo*, leur exploitation exhaustive faisant cependant l'objet d'une autre publication.
 1750 = C7-763-428 ; 1765 = C7-808-707 ó 809-712 ; 1770 = C7-843-888.