

Le galion de Manille

Grandeur et décadence d'une route de la soie

Pierre Chaunu

Citer ce document / Cite this document :

Chaunu Pierre. Le galion de Manille. In: Annales. Economies, sociétés, civilisations. 6^e année, N. 4, 1951. pp. 447-462;

doi : <https://doi.org/10.3406/ahess.1951.1995>

https://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1951_num_6_4_1995

Fichier pdf généré le 30/11/2018

LE GALION DE MANILLE

Grandeur et décadence d'une route de la soie

Il peut sembler curieux, *a priori*, que l'histoire du Pacifique colonial des Ibériques, plus facile à étudier pourtant que son prédécesseur et contemporain, le Pacifique des Polynésiens et des peuples de la grande Asie des moussons, n'ait point suscité jusqu'à ce jour plus de curiosités actives. Des guerres de plume entre les osts chauvins des érudits de clocher pour la possession d'un atoll, de savants éclairages sur quelques points d'histoire maritime² ; les très bonnes études, chefs-d'œuvre d'érudition appliquée, mais qui ne s'aventurent point au delà des rivages des Philippines, de W. E. RETANA³ : une poussière, jusqu'à l'apparition du *Galion de Manille*, de WILLIAM L. SCHURZ⁴.

Dix ans se sont écoulés depuis sa parution ; il est resté malheureusement inconnu en France⁵. Mieux pourvues sur ce point, les bibliothèques espagnoles nous ont permis de le lire (petite histoire, entre cent, du cloisonnement intellectuel du monde d'hier et d'aujourd'hui). Résultat de vingt-sept ans de travaux consacrés à l'Espagne et au Pacifique⁶, l'ouvrage, malheureusement dépourvu de références, mais doté d'une bibliographie abondante (encore qu'en trompe-l'œil)⁷, constitue finalement un livre au propos limité,

1. Les suggestions que m'a faites à propos de ce travail M. Vitorino Magalhaès Godinho ont été pour moi du plus grand prix. Je tiens à l'en remercier tout particulièrement. — Nous réduisons au maximum, dans cette rapide esquisse, l'appareil critique et les pièces justificatives. Notre enquête se poursuit en effet ; nous nous réservons de donner toutes nos preuves ultérieurement, dans une étude plus vaste.

2. Il ne saurait être question de fournir ici une bibliographie exhaustive et sans intérêt. La meilleure étude dans cet ordre d'idée reste, sans conteste possible, celle du Suédois E. W. DAHLGREN, *Were the Hawaiian islands visited by the Spaniards before their discovery by the captain Cook in 1770 ?* (Somptueux in-folio. Stockholm, 1916, 222 p. et cartes). Dahlgren est l'auteur connu d'une histoire monumentale et malheureusement inachevée des *Relations commerciales et maritimes entre la France et l'océan Pacifique au début du XVIII^e siècle* (Paris, 1909 ; t. I, in-8°). L'ouvrage de Dahlgren et ceux de la *Hakluyt Collection* permettront sans peine d'établir une bibliographie utile.

3. W. E. RETANA a consacré une longue vie d'éruudit à l'étude des Philippines, sans s'astreindre jamais à la synthèse, qu'il eût été à même d'écrire mieux que personne. La liste de ses publications, extrêmement dispersées, nécessiterait plusieurs pages. On doit également à Retana une publication de documents et de textes rares : *L'Archivo del Bibliófilo Filipino* (Madrid, 1895-1905, 5 vol. in-8°).

4. *The Manila Galleon*. New York, Dutton and Co, 1939 ; gr. in-8°, 453 p.

5. Cela était vrai en 1949, quand cet article a été écrit.

6. *The Manila Galleon* n'est guère autre chose (c'est un des reproches, — injuste à mon sens, — qui lui ont été adressés aux États-Unis) que la juxtaposition d'articles bâtis sur une bonne documentation et dispersés au cours d'une longue carrière d'éruudit.

7. Il ne suffit pas d'énumérer dans l'ordre alphabétique toute une série d'ouvrages, dont certains n'ont manifestement pas servi. Pourquoi, entre autres, R. B. MERRIMAN, *The Rise of Spanish Empire ?* Et, par contre, des omissions graves (voir la note 2 de la page suivante).

qui vaut précisément dans la mesure de ses limites. Il ne faut pas lui demander ce que l'auteur n'entend pas donner, une synthèse sur le Pacifique, mais une bonne description, un peu trop vue du dehors, de la ligne du galion de Manille, ou plutôt des galions qui, par groupe de deux, rarement davantage, se risquaient sur le Pacifique et suivaient immuablement la route découverte, une fois pour toutes, en 1565, lors de l'expédition d'Urdaneta ¹. Par là se fit, pendant deux siècles, la jonction entre les Philippines et le reste de l'Empire espagnol.

Donc, une bonne étude d'histoire maritime, qui prend le Galion à sa naissance en 1565 et le conduit jusqu'à sa mort en 1815. Écrite d'une plume alerte, par un homme qui a le sens du dramatique et de l'humain, elle fait preuve par contre, à l'égard des problèmes économiques, d'une absence bon enfant de préoccupation, que nous préférons à la fausse science ². Mais dans ses limites ³, l'entreprise du professeur américain, diversement accueillie ⁴, prématurée au dire de certains critiques, n'en reste pas moins passionnante, et j'ajoute utile ; elle méritait d'être tentée.

Dans la mesure, en effet, où les mers : mers continentales, mers bordières, océans, ont été très tôt porteuses d'hommes — morceaux d'oekoumène comme les continents — leur physionomie change lentement avec le temps ; elles sont dès lors matière à Histoire. Et l'on sait que Fernand Braudel a fixé la méthode d'une étude centrée sur une mer ⁵, en choisissant d'emblée le champ le plus complexe et le plus vaste.

Par ses dimensions plus modestes que celles de notre Méditerranée (ceci dit sans paradoxe), par l'extraordinaire abondance des documents, qui dorment sous quatre siècles de poussière dans les Archives d'Espagne et du Portugal ⁶, le Pacifique des ibériques offre un domaine favorable à l'application de la méthode.

1. On est souvent trompé par des titres alléchants. Le livre de José de ARTECHE, *Urdaneta. El dominador de los espacios del Océano Pacífico* (Madrid, 1943, in-16, 200 p.), tient plutôt de la biographie déclamatoire que de l'histoire.

2. Un simple regard sur l'abondante bibliographie du livre montre tout de suite que William L. Schurz ne s'est pas vraiment posé la question de la signification économique du trafic du Galion. Roland Dennies Hussey, dans son compte rendu, signale avec raison une omission grave, celle du *Catálogo de los documentos relativos a las islas Filipinas*. Beaucoup plus significative, l'omission des travaux d'Earl J. Hamilton. Toujours le cloisonnement intellectuel !

3. Il serait aisé, même dans ce domaine, de le chicaner sur des détails. En règle générale, il n'a pas toujours su résister à son goût du dramatique.

4. Accueillie froidement aux États-Unis, comme l'atteste le compte rendu de Roland Dennies Hussey (*H. A. H. R.*, 1939, p. 324-326), mais très chaleureusement en Espagne, si on en juge par le compte rendu d'Antonio Pardo (*Revista de Indias*, oct. déc. 1945, pages 728-732).

5. Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, A. Colin, 1949, in-8°, 1 160 p.

6. Deux excellentes collections de documents pour l'histoire des Philippines peuvent rendre des services appréciables, parce qu'elles touchent plus ou moins directement à l'histoire du Pacifique : Les *Philippines' Islands, 1493-1898*, de Blair and Robertson (1901-1905, Cleveland, 55 vol. in-8°, de 350 p. en moyenne). — Moins connue, la coll. du Père Pablo Pastells, sous le nom d'« Histoire érudite des Philippines », mais tout aussi précieuse, qui complète la précédente : *Catálogo de los documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, par Pedro Torres y Lauzas et, à partir du t. VI, Don Francisco.

I

L'installation des Espagnols aux Philippines, l'existence, depuis le milieu du xvi^e siècle jusqu'à l'extrême fin du xix^e siècle, d'une Castille des antipodes, constitue un paradoxe historique. Installés un peu par hasard dans la moitié du monde que les bulles d'Alexandre VI (1493) et le traité de Tordesillas (1494) attribuaient aux Portugais — les Espagnols se sont maintenus dans l'archipel jusqu'au jour où les États-Unis les en ont délogés.

Moins chanceux, ou plus heureux que les Portugais, les Espagnols se sont heurtés sur le chemin des îles des épices, à un continent. Mais l'Espagnol s'est mal résigné à ce qu'il a considéré d'abord comme une défaite. A travers la « Mer du Sud », que Nuñez de Balboa découvrait en 1513 du haut de l'Isthme, les Espagnols ont tenté de tourner l'obstacle gênant de l'Amérique en poursuivant le rêve de Colomb : aller aux Indes par l'Ouest.

Le Roi Catholique était trop respectueux des droits des autres souverains pour violer le domaine portugais, mais dans l'incapacité où l'on se trouvait au xvi^e siècle d'évaluer la longitude, Magellan devait réussir à convaincre Charles Quint que les Moluques, paradis des épices, d'où Lisbonne tirait le plus clair de sa fortune, appartenaient à la demi-sphère que le pape Borgia avait destinée à l'Espagne. C'est ainsi qu'à la mi-mars 1520, le grand navigateur portugais au service de l'Espagne prenait possession, pour son maître, de l'archipel Saint-Lazare — les futures Philippines. Mais le Portugais faisait bonne garde ; les compagnons de Cabot ont su ce qu'il en coûtait de menacer dans son domaine le monopole lusitanien. Aller aux Philippines n'est pas rien ; en revenir, c'est une autre aventure. La grande circumnavigation de Magellan et de Cabot ne donnait pas la solution. Le pays des épices restait aux mains des Portugais. Charles Quint lui-même s'inclinait. Écartelé entre les sollicitations multiples d'un Empire trop vaste, détourné par les Portugais eux-mêmes vers la Méditerranée, l'Empereur n'avait jamais vu, peut-être, dans l'entreprise un peu folle de Magellan et de Cabot qu'un moyen de chantage, un expédient financier. Par le traité de Saragosse (1529), qui fixait à 297 lieues à l'Est des Moluques la limite des deux Empires en Extrême-Orient, l'Espagnol abandonnait, implicitement, pour 350 000 ducats de dot, et l'Archipel Saint-Lazare, et les promesses du précieux trafic (grandeur et misère d'un Empire ubi-

Navas del Valle (*Precedido de una erudita historia general de Filipinas*, de P. Pablo Pastells S. J., Barcelone, 1925-1934, 9 t. en 10 vol. in-4° de 300 p. chacun environ, sous le patronage de la *Compañía General de tabacos de Filipinas*). — A ne pas confondre avec la *Colección de documentos relativos a las Islas Filipinas*, publiée sous le même format et le même patronage que le *Catálogo* (Barcelone, 1918-1923, 5 vol. in-4°). Œuvre trop ambitieuse, elle prétendait donner tous les documents conservés aux Archives des Indes concernant les Philippines : il eût fallu des siècles et un nombre incalculable de volumes. On dut renoncer à la collection des documents et se contenter du Catalogue. — Ces collections ne font guère qu'égratigner les richesses de l'*Archivo General de Indias* de Séville... Mais Simancas, mais Lisbonne ?

quitaire sur lequel ne coulait pas encore le Pactole du nouveau monde).

1529 ne règle rien ; les marchands de Séville et les colons de la Nouvelle-Espagne qui entrent en scène et finissent par triompher ne renoncent pas si aisément que leur Flamand de Maître aux possibilités extrême-orientales, d'autant plus qu'aux épices s'ajoutent maintenant les possibilités de la soie... la soie, qui est appelée, comme Fernand Braudel l'a si bien dit, à supplanter dans les urgences du grand commerce, au cours des dernières décades du xvi^e siècle et des premières du xvii^e, les épices usées. Huit expéditions avortent ou échouent en moins de cinquante ans. En 1542, Ruy Lopez de Villalobos comprend, devant l'impossibilité de refaire indéfiniment le tour de force de Magellan, la nécessité de partir de la Nouvelle-Espagne. Aller aux Philippines est relativement facile ; il suffit d'atteindre, à la hauteur du 10^e degré de latitude N., le grand flux de l'alizé et de se laisser porter par lui jusqu'au relais des *Ladrones* (les Mariannes) : huit à dix semaines d'un voyage sans histoire. Villalobos fixait pour deux cent cinquante ans le chemin d'aller du galion. Villalobos, pourtant, n'avait rien résolu ; il n'avait, tout au plus, que trouvé la route d'un cul de sac. C'est au retour que naissent les difficultés. A l'Ouest, par l'océan Indien, il ne saurait en être question : les Portugais s'y opposeraient. A l'Est, par le Pacifique, on se heurte au mur de l'alizé qui souffle inlassablement dans la zone des basses latitudes, de l'Amérique vers l'Asie.

Pendant vingt ans, après l'échec de Villalobos, on n'entend plus parler des Philippines. L'Espagnol, tout aux préoccupations de sa grande politique européenne et méditerranéenne, tout à l'effort qu'exige de lui la mise en valeur de son Empire continental d'Amérique où les mines commencent à rendre, achète la drogue à Lisbonne à bon compte. A quoi bon s'exposer à des complications sans fin ?

A condition, toutefois, que le poivre portugais ne vienne point à manquer. Or, 1545-1558 : « son prix s'élève brusquement, à un rythme beaucoup plus rapide que celui des autres denrées ». Lisbonne cède du terrain devant la grande contre-offensive du poivre méditerranéen ; « une véritable disette de poivre travaille les pays de la clientèle portugaise »¹, dont l'Espagne. Earl J. Hamilton et Fernand Braudel ont signalé les premiers « l'incidence des hauts prix du poivre sur les prémises de l'expédition » de Legazpi.

De l'exactitude de cette hypothèse, nous nous croyons à même de fournir la preuve. L'expédition de 1564, longuement mûrie, longuement préparée, est une expédition du poivre : seul enjeu capable de justifier une telle mise de fonds. Il suffit, pour s'en convaincre, de consulter les listes de marchandises² embarquées à bord des galions de Legazpi et des premières expéditions qui suivent celle de 1564 ; les lourdes cargaisons de verroterie, d'étoffes multicolores que l'on embarque et qui dépassent manifestement les besoins, pour deux ou trois ans, des quelques centaines d'hommes d'Urdaneta et de Legazpi, rappellent étrangement celles dont on se sert couramment

1. F. BRAUDEL, *op. cit.*, p. 430-431.

2. A. G. I., Contaduría, 1195.

pour payer une partie du montant du poivre. Préjugé favorable. Les Espagnols cherchent les précieuses herbes, s'inquiètent de leur présence auprès des indigènes, ne dissimulent pas leur déception devant les minces tributs de cannelle de Mindanao, dont ils doivent se contenter. Que l'on parcoure, pour s'en convaincre, la correspondance de Legazpi avec le roi¹ — mais il y a bien d'autres témoignages. S'il en fallait un, la mise d'Urdaneta à la tête de l'Armada dont Legazpi assumait la direction militaire nous le fournirait. Urdaneta avait participé à l'entreprise malheureuse de Garcia Jofre de Loaisa en 1526, et passé dix ans ensuite (1526-1536) à guerroyer dans l'archipel des épices. C'est pour cette raison, on nous le dit expressément², qu'on le choisit, ou plus exactement qu'on intime l'ordre à un homme de soixante-cinq ans de sortir de sa retraite. L'Augustin se soumet, non sans hésitations, parce que l'enjeu en vaut la peine et que son Roi l'ordonne. Que dans le même document, on jure ne pas vouloir empiéter sur les domaines du « Serenísimo Rey de Portugal », il nous importe peu. Le « Serenísimo Rey », quant à lui, ne s'y trompe guère. La contre-offensive portugaise³ qui culmine entre 1568 et 1569 et menace un moment Legazpi dans ses derniers retranchements de Cebu, le prouve. Conçues comme base au pays du poivre, les Philippines ont échoué⁴; les Espagnols, aventurés au bout du monde, désespèrent et s'en prennent parfois à douter⁵ de la réussite de l'entreprise. C'est le commerce avec la Chine qui va donner aux Philippines leur raison d'être.

C'est que l'expédition de Legazpi visait sans doute les précieuses herbes — mais elle visait aussi la Chine, dont on soupçonnait la richesse par les récits portugais. Seul, le commerce avec l'Empire du Milieu pouvait, après l'échec des épices, justifier le maintien de la présence espagnole aux Philippines. Dès 1569, Legazpi⁶ proposait à son Maître de déplacer l'ordre des urgences, de renoncer aux espoirs du poivre et de mettre au premier plan *la soie*. Or, l'achat de soie chinoise peut être la source de bénéfices illimités — à condition d'être soldé en *métal blanc*. L'extraordinaire chance des Philippines espagnoles, c'est d'être au point d'impact de deux systèmes monétaires, un monde d'argent cher et un monde d'argent bon marché. C'est cette rencontre qui est responsable du paradoxal développement des îles et, finalement, de l'existence même de la colonie espagnole.

1. A. G. I., Filipinas, leg. 6.

2. Ultramar, II, 24 septembre 1559. Le Roi à Urdaneta (p. 98); 28 juin 1560, Mendoza au Roi (p. 102).

3. BLAIR and ROBERTSON, t. II, p. 244-329.

4. A. G. I., Contaduría, 1195-1200.... On peut y suivre l'avortement des épices.

5. BLAIR and ROBERTSON, t. II, p. 244-329 (le pessimisme de Legazpi, notamment, pendant la grande crise de 1568-1569).

6. *Ibid.*, t. III, p. 54-61. (Relation de Legazpi sur les Philippines, jointe à une lettre du 7 juillet 1569.)

II

Ainsi, cette dénivellation monétaire, source de richesses, explique la mise en place, dans les trois dernières décades du xvi^e siècle, du Pacifique espagnol, pont coûteux entre les Indes de Castille, productrice d'argent, et la Chine, avide d'argent et productrice de soie.

Villalobos, nous l'avons vu, avait trouvé en 1542 la route de la Nouvelle-Espagne aux Philippines, mais il s'était heurté pour le retour à une double impossibilité, naturelle à l'Est (le mur de l'alizé, soufflant de l'Amérique en direction de l'Asie) — et politique à l'Ouest : l'hostilité portugaise. C'est à Fray Andrés de Urdaneta que revient l'honneur d'avoir jeté, à travers 15 000 km d'eau, la ligne immuable qu'ont suivie les galions jusqu'en 1815¹.

Ignorant évidemment les lois de la circulation atmosphérique, les hommes de l'expédition de Legazpi-Urdaneta ont trouvé en tâtonnant le grand flux compensateur de l'alizé, qui porte dans les moyennes latitudes les masses atmosphériques de l'Ouest vers l'Est. Au sortir des Philippines, on met le cap vers le Nord, en louvoyant péniblement dans l'aire dangereuse des typhons (les 500 km qui séparent la baie de Manille du cap Bojeador exigent souvent des galions deux mois de dangereuses bordées ; c'est la zone par excellence des naufrages). Puis on monte jusqu'au 40^e degré de latitude Nord, jusqu'au 43^e parfois en louvoyant au droit de Formose, des Saki-Shima, des Liou-Kiou, de Tanega, de Kiou-Shiou, de Sikok et de Hondo, presque jusqu'à la hauteur parfois du cap Yerimo (Hokkaïdo), en prenant bien soin d'éviter les côtes par crainte de populations médiocrement hospitalières ; on se laisse ensuite porter, dans un flux tourmenté, du 40^e degré au large du Japon jusqu'à la côte américaine, aux alentours du 35^e degré ; puis, en longeant la côte californienne, on descend jusqu'à *La Navidad*, bientôt supplantée comme tête de ligne par *Acapulco*.... Quatre à sept mois d'un voyage qui ressuscite annuellement pour les argonautes du galion les affres du radeau de la Méduse.

L'absence de curiosité des hommes, qui ont suivi ce mince sillon creusé dans le Pacifique, a quelque chose d'étrange. Malgré les légendes qui situaient presque à portée de leur main de nouveaux *El Dorado*, *Rica de Oro* ou *Rica de Plata* — Dahlgren² a pu établir, d'une manière définitive, que les Espagnols ne rencontrèrent jamais sur leur chemin les Hawaï, comme on l'avait longtemps prétendu.

1. On peut contester à Urdaneta la paternité de la découverte. Alonso de Arellano, capitaine ambitieux, membre de l'expédition, faussa compagnie au gros de l'Armada, et précéda Urdaneta de quelques mois sur la future voie de retour de tous les galions de Manille. Envisagé sous l'angle d'une « recherche de paternité » — c'est sous cet angle qu'on l'a toujours fait — cet épisode n'est qu'une simple anecdote. Mais cette double découverte simultanée a une tout autre signification. Elle prouve que la solution était dans l'air, que l'on songeait à utiliser le flux Ouest-Est des moyennes latitudes, dont on soupçonnait l'existence dans l'océan Pacifique. C'est à ce titre seulement que l'épisode mérite d'être rapporté.

2. Cf. DAHLGREN, *op. cit.*

D'Acapulco à Manille, huit à dix semaines d'une navigation de tout repos. Mais de Manille à Acapulco, quelle longue série de drames ! Les galions quittent Manille entre la mi-juin et la mi-juillet¹ pour éviter les typhons (la loi le prescrit, mais elle reste souvent lettre morte). Gemelli², qui a effectué le terrible voyage à la fin du xvii^e siècle, nous a dit, mieux que quiconque, l'agonie de ces quatre à sept mois de navigation, les tempêtes, la soif, le manque de nourriture (poussière de biscuits où les vers fourmillent), sur un navire surchargé d'hommes la vermine omniprésente et tenace, le scorbut, inévitable compagnon de voyage. La traversée est toujours meurtrière (30 à 40 p. 100 de pertes au minimum ; 60 ou 75 fréquemment). A la fin du voyage, les petites croix se multiplient dans les marges des livres de bord. Quand la traversée dure au delà de sept mois, ce qui se produit parfois, les galions ne sont plus que des Vaisseaux Fantômes, depuis longtemps guettés par les avisos inquiets que dépêche Acapulco, — des fantômes qu'il faut arraisonner, comme ce galion désemparé, véritable cimetière flottant, que l'on arrêta au large de Guatalco. Cependant, pendant plus de deux siècles, l'existence de Manille et celle d'Acapulco ont été suspendues à l'arrivée de cette flotte annuelle : deux galions de 300 tonneaux chacun³, plus un aviso quand la situation l'exige. Une interruption d'un an, due au mauvais temps ou à la menace des corsaires, jette la consternation dans les milieux marchands de Manille et d'Acapulco.

* * *

Exutoire vers la Chine du métal blanc de la Nouvelle-Espagne et du Potosi, Acapulco a détrôné sans peine *La Navidad* dès le second voyage, comme tête de ligne de la *Nao de China*. Acapulco⁴ a été choisie⁵ en raison des qualités de sa rade et de la proximité de Mexico. Petite bourgade écrasée de chaleur et dévorée de fièvre, au pied de son rocher qui réverbère les rayons du soleil ; tous les ans, à l'arrivée du galion, elle s'anime, lors de la *feria* annuelle⁶ où se donnent rendez-vous les marchands de Mexico et de

1. *Recopilación de las loges de os Reynos de las Indias*, t. III, p. 529.

2. GEMELLI, dans CHURCHILL (AVONSHAM), *A collection of voyages and travels*, t. IV.

3. La législation de 1595 fixait à 300 tonneaux le tonnage des galions. Cette limite est portée de 300 à 560 tonneaux en 1720, mais la *Trinidad* prise par les Anglais en 1760 jaugeait 2 000 tonneaux. En fait, la limitation des tonnages n'a jamais été sérieusement observée. Le tonnage des galions croît et diminue, semble-t-il, avec les nécessités du trafic. Ces navires courtauds et robustes sortent des *astilleros* des Philippines ; ils jouissent d'une juste renommée ; on les considère, partout, même dans les pays du Nord, comme les plus robustes du monde.

4. Encore un livre faussement prometteur : Vito Alesio ROBBES, *Acapulco en la histórica y en la leyenda*. Mexico, 1932, in-8°, 204 p., cartes. Déclamatoire et sans intérêt. La meilleure description, bien que tardive, reste celle d'Alexandre de Humboldt.

5. Ultramar, II, p. 119-120 (devinée dès 1561 par Urdaneta, mais son avis ne prévaut qu'après le premier voyage).

6. A l'extrême fin du xviii^e siècle, à l'époque de Humboldt encore, alors que le commerce de galion avait manifestement perdu l'essentiel de son importance, la population de la place passait en moyenne de 4 000 à 9 000 âmes au cours de ces deux mois d'animation saisonnière. Puis, les échanges réalisés, chacun regagnait en hâte ses pénates, fuyant la fièvre montante.

la Nouvelle-Espagne qui dévalent à dos de mulet le *camino de Asia*, et ceux du Pérou dont les hourques n'ont jamais cessé de longer les côtes des Andes et des Rocheuses pour se rendre, en dépit des interdictions royales vainement réitérées, à *la grande feria*, qui greffe annuellement sur la terre américaine son petit fragment de Chine.

* * *

Car ce qui attire les hommes des Indes de Castille sur les rivages d'Acapulco, ce sont les marchandises de Chine ; les porcelaines, mais, plus que tout, la soie, la *sedá cruda*, et les riches étoffes damassées, tous les produits du luxe extrême-oriental dont se parent les aristocraties de Mexico et de Lima, et qui viennent au devant de la *plata* du nouveau monde.

Au centre du demi-cercle que forment l'Asie et l'Insulinde, les Philippines sont un carrefour, où viennent converger les hommes et les marchandises — marchandises venues, depuis l'installation des Espagnols, de tous les points de l'Asie des moussons et de l'Insulinde, s'échanger contre l'*argent*.

Depuis longtemps, au vrai, les côtes des Philippines étaient saisies dans le mouvement d'une économie d'échanges, mais tant qu'elles n'avaient eu à donner à des économies saturées de métal jaune que la poudre d'or qu'elles produisent en abondance depuis toujours, ces échanges étaient restés limités. Dès le XIII^e siècle de notre ère au moins, les jonques chinoises mouillaient régulièrement dans les mers de l'archipel ; des documents chinois l'attestent ¹. Depuis la seconde moitié du XV^e siècle, le commerce chinois, enlevé dans le grand mouvement de repli qui a fait dans l'océan Indien la fortune des Portugais, délaisse quelque peu les Philippines, pas totalement toutefois. Les Espagnols ont rencontré plusieurs fois des jonques dans leur exploration de l'archipel. Goïte, en 1570 encore, lors de l'expédition qu'il conduit de Cebu à la conquête de Luçon ², en rencontre deux dans la baie de Manille. Le témoignage de Pires ³ prouve qu'il n'y a pas eu de solution de continuité dans ce trafic, et William L. Schurz se trompe quand, sur la foi de quelques documents qui gonflent injustement un épisode insignifiant, il nous parle d'une brusque intrusion des jonques en 1571. Il n'en reste pas moins que l'arrivée des Espagnols à Manille donne à un trafic longtemps sporadique une ampleur qu'il n'avait jamais connue ; de 30 à 50 jonques sont signalées chaque année dans le pays. Elles apportent toute la gamme des produits de la métallurgie chinoise, de mauvaise qualité, mais fort appréciés des indigènes qui n'en ont jamais connu d'autres, utilisés par les Espagnols qui s'en contentent faute de mieux, des porce-

1. T'ÏEN TSÉ CHANG, *Sino-portuguese trade from 1514 to 1644* (Leyde, 1933, in-8°, x-157 p.) chap. I. Cette thèse de Leyde est un historique rapide des vicissitudes du commerce maritime chinois.

2. BLAIR and ROBERTSON, t. III, p. 102.

3. Tome Pires, dans sa *Suma Oriental* (le plus vieux texte européen qui contienne un témoignage sur les Philippines), atteste la présence des jonques au début du XVI^e siècle. Tome Pires et FRANCISCO RODRIGUES, *The Suma Oriental (1512-1519)*, édité par Armando Cortesão, 1944, 2 vol. in-8° (London, Hakluyt Society).

laines servant aux plus invraisemblables usages, la farine de blé dont se nourrissent les nouveaux maîtres, concurremment avec le riz de l'île qui remplace le pain sur la table du pauvre, la soie et les soieries surtout, qui se troquent au Parian contre les doublons venus de la Nouvelle-Espagne et du Potosi. Et ceci, tandis qu'une importante colonie chinoise (*Sangleyes*), population flottante de 10 000 à 20 000 personnes, peuple le *Parian*, perpétuel sujet d'angoisse pour la ville ibérique, combien plus modeste.

Les dernières décades du xvi^e siècle et les premières du xvii^e sont aussi pour les Philippines une période d'échanges réguliers avec l'archipel nippon. Les jonques japonaises viennent chercher à Manille la soie chinoise, et l'on peut souvent se procurer ainsi, sans bourse délier, les blés, les farines et les fers japonais¹. Les *naos* de Manille s'aventurent parfois jusqu'au Japon, beaucoup plus rarement, il est vrai. Mais cette double prospérité s'écroule autour des années 20 et 30, quand le Japon se ferme aux influences étrangères.

Depuis l'arrivée des Espagnols, par contre, les vaisseaux musulmans des principales îles de la Sonde s'aventurent de moins en moins dans l'archipel ; car l'Espagnol leur fait la guerre dans la mesure où ils risqueraient de propager l'Islam².

Tels sont, dans ses très grandes lignes, les caractères du Pacifique espagnol, dans les années 1570-1590 en gros, construction éminemment fragile. Les Philippines, pièce maîtresse du système, ne sont-elles pas enserrées de partout dans les filets de l'Empire portugais, qui lui tisse ses embûches ? Et que l'on n'aille pas croire que 1580 ait modifié en rien cette hostilité première³. Mal reliés aux Indes de Castille par le lien ténu du galion (un échange de correspondance entre Manille et l'Escorial peut demander 2 à 3 ans), une poignée d'hommes, débilités par le climat tropical humide des îles, doit faire face aux attaques de la piraterie chinoise, aux menaces japonaises, aux corsaires musulmans, aux mille périls d'un monde qui se refuse d'abord à faire place à ces intrus venus trop tard, quand toutes les

1. A. G. I., Contaduria, leg. 1209.

2. La pénétration musulmane dans l'archipel est sans conteste ce que l'Espagnol craint par-dessus tout, non sans raison. d'ailleurs. C'est à Mindanao en effet, gagnée partiellement avant la conquête espagnole à l'Islam, que les Espagnols ont rencontré la seule résistance appréciable. Il a fallu trois siècles pour la vaincre totalement. On ignore trop souvent cette grande lutte qui se déroule au xvi^e siècle, dans le monde de l'océan Indien et ses annexes, entre la croix et le croissant. Les victoires spectaculaires des chrétiens nous masquent souvent la plus lente et plus réelle victoire de l'Islam, qui progresse partout, sauf sous la domination espagnole. Seule l'occupation espagnole a empêché l'Islam de s'annexer les Philippines, ce que n'ont su ni voulu faire Portugais et Hollandais dans les îles de la Sonde, où la conquête musulmane plus avancée était loin cependant d'être achevée à l'aube du xvi^e siècle, ou même au xvii^e. Cette hostilité foncière à l'Islam, cette incapacité à composer avec les principicules musulmans des Moluques, ne serait-ce point pour les Espagnols des Philippines, plus que l'hostilité portugaise encore, la vraie raison de l'échec philippin dans le commerce des épices ?

3. Les Portugais ont obtenu, dans les capitulations de 1580, que les deux Empires continuent, comme par le passé, de vivre séparés. Rarement Manille eut à intervenir dans les affaires de Goa et vice versa. L'union des deux Empires pouvait être plus dangereuse qu'utile pour la jeune colonie, en rendant Philippe II plus sensible que par le passé aux plaintes des gens de Lisbonne.

places sont prises. C'est miracle, dans ces conditions, que les Philippines aient franchi le cap des trente premières années de leur histoire.

III

Elles ne l'ont franchi finalement qu'en organisant à leur profit, à travers les espaces du Pacifique colonial, une route secondaire de la soie, qui a connu l'heure d'une éphémère mais extraordinaire prospérité ; qu'en venant s'insérer finalement, pour paradoxal que cela puisse paraître, dans les cadres de l'Empire portugais d'Extrême-Orient, ou plus exactement pour constituer, en tandem avec Macao, l'Empire éphémère du *Pacifique des Ibériques*¹. — L'opération de sauvetage s'est faite, en gros, en deux temps.

Fernand Braudel a dit l'accroissement constant de la demande de la soie en Europe dans la seconde moitié du xvi^e siècle et au début du xvii^e. Les modes européennes franchissent les océans ; les aristocraties de la terre et de la mine, qui règnent à Mexico et à Lima, joignent leur demande à la demande européenne. Pour satisfaire ces besoins, Manille organise à travers le Pacifique, sur les galions annuels, une route secondaire de la soie, qui vient s'ajouter aux routes traditionnelles devenues insuffisantes. Les flottes de jonques chinoises viennent annuellement approvisionner les *alcacerias* du Parian en soieries et en *sedá cruda*. Elles repartent chargées des *barras* et des *tostones* de la Nouvelle-Espagne et du Pérou. Il est difficile d'évaluer directement le volume de ce trafic², mais il nous est possible de mesurer en gros l'ampleur des arrivages à Séville³. En centrant autour d'elle un important trafic de la soie, Manille entrait en concurrence avec les diverses colonies portugaises d'Extrême-Orient, avec Macao surtout, vivant de l'exportation, vers Malacca et Goa, des produits de Chine drainés vers l'Europe au sortir de Canton.

Espagnols contre Portugais, Macao contre Manille... histoire à l'emporte-pièce. Vérité des années 1580-1590 peut-être, erreur au delà. La vérité est plus subtile et plus simple à la fois.

Macao draine la soie de Chine, elle la vend à qui veut l'acheter. Elle est prête à se dresser contre qui vient la concurrencer sur son propre marché (mais Manille n'a jamais été capable de le faire). Manille apparaît, rapidement, moins comme un concurrent que comme un client. Les intérêts de

1. Nous utilisons pour cette partie un manuscrit de la Bibliothèque Nationale de Madrid : *Le Memorial informatorio...* de GRAU Y MONFALCON (1637), publié au xviii^e siècle.

2. Il est possible toutefois de le faire avec une assez grande marge d'approximation. Nous en préparons la courbe.

3. François CHEVALIER, dans un article de la *Revista de Indias* (XII, 1943), « Les cargaisons des flottes de la Nouvelle-Espagne vers 1600 », écrit : « De la soie était envoyée en Espagne depuis déjà assez longtemps et désormais ce fut surtout une réexportation de la soie de Chine. Celle-ci, meilleur marché, malgré la traversée du Pacifique, avait fini par concurrencer dangereusement, et même arrêter le développement de la production mexicaine. En 1594, on en envoya pour 18 233 ducats, et en 1609 pour 88 687 pesos ». — Nous pensons pouvoir établir prochainement la courbe des arrivages de soie de Chine à Séville, qui englobent la dernière décennie du xvi^e siècle et les premières du xvii^e.

Macao ne sont pas nécessairement ceux de Malacca ou de Goa, et à plus forte raison ceux de Lisbonne. C'est pour ne l'avoir pas compris que les historiens se sont toujours étonnés de ce qu'ils ont appelé parfois le paradoxe des premières années de l'histoire de l'archipel.

Ce passage progressif de la lutte ouverte à la collaboration sur les plans politiques et commerciaux, il n'est pas toujours facile de le suivre dans les méandres d'une histoire sinueuse. Nous devons nous borner, pour l'instant, à poser quelques jalons.

Ce coin enfoncé dans sa chair de par la volonté du roi d'Espagne, le Portugais d'Extrême-Orient « phagocyte » (tout comme à 18 000 km plus à l'Est, sur la frontière du Brésil, il grignote l'Empire espagnol qui recule sous les assauts des *bandeirantes* paulistes, tout comme nous le voyons s'insinuer dans l'estuaire de la Plata). Ce rapprochement hispano-portugais, qui n'est souvent que la digestion d'un élément par l'autre, nous le suivons peu à peu à travers les textes, dans les circonstances les plus inattendues.

Dans cette Manille des premiers ans, que hante cette humanité inquiétante, bigarrée, indolente et brutale, que l'on entrevoit dans nos textes : monde de fonctionnaires, souvent en disgrâce, avides de se payer de leur exil dans un pays où l'homme s'use vite ; monde d'entremetteurs, de moines de tous les ordres, fripons, saints ou héros, l'Espagnol a retrouvé la fougue des premiers jours de la conquête. A Manille même, des soldats, des moines, ivres d'évangélisation, tentent d'entraîner quelques centaines d'hommes, victimes du mirage de l'Amérique, à la conquête des fourmillières extrême-orientales, confondues un peu vite avec les humanités indiennes des plateaux. Contre les agissements de ce parti impérialiste, toujours prêt à lancer des interventions dans toutes les directions, les sages, groupés autour du *teniente general* De Morga luttent sans succès ¹.

De 1596 à 1598, ils sont impuissants à empêcher (simple épisode isolé arbitrairement) une expédition partie de Manille à travers le Cambodge et le Laos, où une bande d'aventuriers, chargés d'une mission semi-officielle du gouvernement des Philippines, réussit pour quelques mois à étendre le protectorat espagnol. A la tête de la bande nous comptons — est-ce un simple hasard ? un Castillan : Blas Ruiz de Hernangonçalez, et trois Portugais : Antonio Machado, Pontelon Carnero, Diogo Beloso ; autant de « Mendes Pinto » qui connaissent leur Extrême-Orient et qui entraînent derrière eux le surcroît de coureurs d'aventure castillans que comptent les Philippines. Dans quelle mesure le gouverneur naïf n'a-t-il pas été leur dupe, comme l'insinue Morga ?

En fait, cette infiltration portugaise, que nous voyons ici sur l'avant-scène de ce que d'autres appelleraient la « grande politique » des Philippines — elle ne fait que traduire à notre sens une autre infiltration plus profonde, une infiltration sur le plan commercial. Mais si, très exactement dans la première décade du xvii^e siècle (avancer une date plus précise, trop pré-

1. Le témoignage de Morga, qui constitue notre meilleure source, est évidemment de ce fait d'un maniement délicat.

cine, 1604, ce serait masquer la réalité), — si l'infiltration fait place à une entrée massive¹, c'est qu'un événement extérieur au Pacifique des Ibériques est venu perturber l'équilibre des forces : l'arrivée, à la fin du xvi^e siècle, des Hollandais dans l'océan Indien. En quelques années, le réseau savant et complexe qui, de Lisbonne à Macao et aux Moluques, enserrait l'océan Indien dans les liens du commerce portugais, se déchire et s'en va par lambeaux. 1602 : les Hollandais embouteillent le détroit de Malacca, et c'est tout un pan de l'Empire portugais qui est violemment coupé de la route du Cap ; Macao est condamnée à mort, à moins de s'adapter : elle s'adapte. — 1604 : les navires portugaises font leur entrée à Manille. — 1620 : les Portugais sont maîtres des Philippines... c'est un Espagnol² qui nous le dit. Et c'est au cours de ces années, entre 1604 et 1620, que le commerce du galion exportateur de soie (les chiffres de l'almajarifazgo le prouvent) atteint son apogée.

Pendant vingt ans, c'est par Macao, Manille, Acapulco, La Vera Cruz et Séville, qu'une bonne partie de la soie de Chine parvient en Europe. Prospérité éphémère, et qui va succomber à un triple assaut.

VI

L'adversaire le moins redoutable du galion de Manille, ce n'est point sans conteste l'administration espagnole elle-même. Aux yeux des marchands de Séville, dont les doléances parviennent sans peine dans les Conseils du Roi, aux yeux de la stricte orthodoxie billionniste de la Cour, le commerce du galion présente la grande disgrâce de tous les commerces avec l'Extrême-Orient ; sa balance déficitaire se solde par une exportation de métaux précieux.

Séville et l'Escorial s'inquiétaient déjà de la fuite du métal blanc vers l'Extrême-Orient sur le *Nao de China*, quand, dès les deux dernières décades du xvi^e siècle, les arrivages battaient à Séville des records rarement égalés par la suite. C'est de 1593 que datent les premières mesures restrictives, qui régulièrement répétées ensuite, viendront paralyser, théoriquement du moins, la libre exportation de l'argent et la libre importation de la soie. La première mesure, datée du 11 janvier 1593, débute par des considérants dignes d'être retenus : « Porque conviene que se excuse la contratacion de las Indias Occidentales a la China, y se modere la de Filipinas, per haber crecido mucho, con diminución de la de estos Reinos... »³. Toute la législation de l'Escorial sur le commerce du galion — et Dieu sait si elle foisonne — pourrait être placée sous ce signe. Un lien de cause à effet est établi entre les malheurs de Séville et la *Nao de China*.... L'interdiction d'une

1. C'est en 1604 que pour la première fois nous voyons entrer à Manille une flotte de Macao. Dans les années qui suivent, 3, 4, 5 navires, de grosses naves, viennent chaque année, comme il en vient désormais de tous les points de la India portugueza.

2. Grau y Monfalcon, l'auteur du *Memorial informatorio*.

3. *Recopilacion*, III, Título 45, leg. 1 ; Cf. p. 522-540 (*De la Navegación, y comercio de las Islas Filipinas, China, Nueva-Espana, y Peru*).

liaison directe entre le Pérou et les Philippines, qui tente de s'établir en 1581-1582, la limitation de l'importation des marchandises à 250 000 pesos et celle des exportations d'argent à 500 000 pesos (11 janv. 1593), la limitation du tonnage et du nombre des galions, la limitation, puis l'interdiction des communications entre le Callao et Acapulco, — toutes ces mesures, mille fois reprises, mollement appliquées, la mise en place entre 1592 et 1598 de la Caja de Acapulco, dont on charge le *Factor* et le *Provedor y Contador* d'une stricte surveillance sur les arrivages de Manille... tout cet appareil traduit la double méfiance de Séville et de Madrid à l'endroit d'un commerce responsable d'une hémorragie de précieux numéraire ¹.

Aux doléances de Séville, celles de Lisbonne ne tardent pas à se joindre. Elles ne sont pas les moins efficaces, dans la mesure où le Roi Catholique est attentif à ne pas blesser ses nouveaux sujets. Elles prennent d'autant plus de poids qu'au même moment les arrivages d'argent commencent à baisser. Lisbonne vient fournir des aliments aux fureurs renforcées de Séville, désespérée de voir baisser le Pactole qui l'alimente. Nous sommes à l'origine de la *grande erreur d'imputation*, dont le galion de Manille a été la victime.

Ouvrons Duarte Gomez, ses *Discursos* surtout ². Il s'en dégage une philosophie de l'histoire facile. Tous les malheurs dont souffre l'Empire portugais aux alentours de l'année 1622, tous les malheurs de l'Empire espagnol, qui voit tarir le fleuve d'argent qui l'alimentait, sont dus, tout autant au moins qu'à l'ennemi hollandais, à l'action odieuse des gens de Manille ; c'est la concurrence du galion qui frustre Lisbonne des pièces d'argent dont elle a besoin pour alimenter son commerce dans l'Indien, ce sont les gens de Manille qui sont responsables — par leur folle concurrence et leur méconnaissance des conditions du marché extrême-oriental — de la grande poussée des prix dans l'Empire du Milieu et dans le monde malais. L'*alegación* ³ n'ajoute rien, mais elle appuie encore. Or, ce long réquisitoire a d'autant plus de poids qu'il traduit point par point la façon de penser des marchands de Lisbonne, dont Duarte Gomez, personnage influent au Conseil de Portugal, se fait l'avocat auprès de la personne royale et de son tout-puissant ministre. Séville et Lisbonne, dont les intérêts se rejoignent curieusement sur ce point, réclament la mise à mort : les plus modérés s'en tiennent à une stricte réglementation du trafic (elle équivaldrait d'ailleurs à une exécution capitale) ; d'autres, plus violents, demandent la suppression pure et simple du galion, et son corollaire, l'évacuation des Philippines.

1. Les différentes séries de la correspondance de la *Casa de la Contratación* (A. G. I.) permettent de suivre de jour en jour les attaques de Séville contre son ennemi : le galion.

2. *Discursos sobre los comercios de las dos Indias, donde se tratan materias importantes de Estado y guerra, dirigida a la Sacra y catolica Magestad del Rey don Felipe Quarto nuestro Señor* (Lisbonne, 1622). Édition annotée de 1943, due à l'érudit portugais M. Bensabat Amzalak.

3. *L'Alegación en favor de la Compañia de la India Oriental* (1622, sans indication de lieu) ; considéré comme perdu depuis de nombreuses années, cet ouvrage vient d'être redécouvert par l'historien portugais Vitorino Magalhaes Godinho qui en prépare une édition commentée. Je dois à son obligeance d'avoir pu consulter cet ouvrage capital.

C'est pour répondre à ces sollicitations qui l'assaillent de partout que le Roi Catholique envoie à Acapulco, en 1635, Pedro de Quiroga, avec mission de faire appliquer strictement la législation des Indes. Mal en prit au trop zélé personnage.... Les commerçants de Manille font grève, refusant pendant trois ans de charger les galions, qui partent à vide vers la Nouvelle-Espagne... Et Quiroga d'essuyer le plus total désaveu qu'un fonctionnaire trop fidèle à ses instructions essuya jamais dans sa carrière ¹.

Or, si en 1640 le Catholique prend la défense de ses fidèles sujets de Manille, c'est qu'il sait l'existence même des Philippines en jeu ; il sait qu'elles ne pourraient supporter l'effort que les gens de Lisbonne et ceux de Séville, pris eux-mêmes à la gorge par une conjoncture défavorable, voudraient lui imposer. Manille a donc été sauvée par ses propres malheurs, tout comme elle a été sauvée par la pression des missionnaires « mendiants », qui ont organisé dans l'archipel leur meilleure base d'évangélisation de l'Extrême-Orient, tout comme elle l'a été aussi par les menaces des soldats, qui mettent en avant la défense de l'Empire. Abandonner Manille, n'est-ce point en faire un cadeau royal aux « Rebelles » hérétiques, ajouter un fleuron de plus — et quel fleuron ! — à ceux qu'ils ont déjà arrachés à la double couronne des Ibériques ?

Manille avait profité des malheurs des Portugais. Macao, privée de son débouché naturel à l'Ouest, avait trouvé dans le galion un nouvel exutoire. Prospérité éphémère, car les Hollandais n'entendent pas se limiter au trafic des épices ; la soie les intéresse aussi.... Il ne cesse de passer des pirates vers le Nord.... Les Philippines ont peine à se défendre ; leur effort est un effort de chaque jour. Depuis que, de leur repaire de Formose, les Hollandais coupent les communications avec Macao et avec la Chine, les arrivages de la soie s'effondrent à Manille, le produit de l'Almojarifazgo, porté de 3 à 6 p. 100 pourtant, tombe de 100 000 à 10 000 pesos. Le coup mortel est porté.... Et pourtant, Manille et Macao luttent côte à côte désespérément. La défense des communications ² est assurée à frais communs : nous sommes loin des querelles d'antan.

Mais, si Manille est impuissante à réagir, si elle perd ses positions en Chine et si, aux alentours des années 1640, les Hollandais l'emportent définitivement et s'assurent le commerce de Chine comme ils s'assurent le commerce des Indes, il y a une autre cause sans doute. La route du galion de Manille s'effondre avec la production des mines de la Nouvelle-Espagne et du Pérou ³, de 1630 à 1640, quand Acapulco n'est plus à même de lui fournir en quantité suffisante le métal blanc, support de son économie. Il faut malheureusement renoncer à l'hypothèse d'Earl J. Hamilton ⁴. Trop attentif à la lettre des économistes du xvii^e siècle, Hamilton se demandait si un brusque gon-

1. Cf. Cédula du 14 février 1640, publiée par PASTELLS, t. VIII, p. 281-285.

2. Contaduría, 1211. En 1627, la *Caja Real* de Manille, à court d'argent pourtant, verse 12 000 pesos pour la défense commune des communications entre Macao et Manille. L'existence des deux cités en dépend.

3. Bien que cet effondrement soit moins profond qu'on l'a cru parfois. Nous pensons pouvoir apporter, sous peu, des pièces à ce dossier.

4. Earl J. HAMILTON, t. I, p. 36-37, cité par Fernand Braudel, *op. cit.*, p. 416.

flement des échanges des Indes de Castille en direction de Manille et de l'Extrême-Orient, dans la décade 1630-1640, ne pourrait entrer dans le complexe causal responsable de l'effondrement des arrivages des métaux précieux à Séville, dans la même décade. Cette hypothèse séduisante ne peut plus malheureusement être maintenue. Car, si nous n'avons pas la possibilité de mesurer directement les sorties d'argent d'Acapulco en direction de Manille et de la Chine, il nous est possible par le montant de l'almojarifazgo d'évaluer en gros l'ampleur du trafic des Philippines. De 1612 à 1640¹, compte tenu du doublement du taux de l'almojarifazgo, qui passe de 3 à 6 p. 100, c'est, si l'on s'en tient à la lettre de nos textes, à un effondrement total du commerce du galion que l'on assiste. On ne peut mettre en doute le témoignage du plaidoyer de Grau y Monfalcon², puisqu'il cadre avec les données chiffrées officielles. Même un accroissement de la fraude fiscale et de la contrebande, — comme semble l'attester l'envoi de la mission Pedro de Quiroga, puis son échec, — ne peut rendre compte d'une diminution de l'ordre de 20 à 1. L'Amérique conserve donc dans ses infrastructures économiques et sociales, et dans les entrailles de ses mines, le secret d'une catastrophe qui entraîne avec elle la chute de l'Empire espagnol, la rupture hispano-portugaise, le passage de l'Europe d'une phase A à une phase B, et dont Fernand Braudel a dit les infinies répercussions.

Or, l'arrêt des mines américaines est d'autant plus catastrophique pour la route du Pacifique que Manille et Macao n'ont d'autres moyens de paiement en Chine que l'argent du galion ; les Hollandais, nouveaux maîtres de la route du Cap, ne sont pas soumis aux mêmes servitudes, puisqu'ils ont pour faire de l'argent les ressources du commerce d'Inde en Inde. C'est pour parer à cette panne de métal blanc, dont les effets se font sentir à Lisbonne comme ils se font sentir à Manille et à Macao, que Duarte Gomez Solis proposait un remède : l'adoption par les Portugais des méthodes hollandaises, l'auto-financement par l'organisation du commerce d'Inde en Inde. Pour parer à cette panne d'argent, Manille n'a aucun recours.

1642 : la rupture des deux Empires en Extrême-Orient (les grandes secousses sont longues à se communiquer d'un bout à l'autre du double Empire des Ibériques, elles ne peuvent franchir les distances plus vite que les bateaux et les hommes porteurs de nouvelles) aggrave encore la situation de Manille, si tant est qu'elle puisse être encore aggravée. La rupture à Macao est imposée par la plèbe révoltée³, contre la volonté du gouverneur et du patriciat qui ne se laissent pas sans rancœur imposer une mesure qui, en les coupant des Philippines, risque de compromettre ce qu'ils ont pu sauver de leur prospérité.

1. A. G. I. Série de la Contaduría de Filipinas. De 100 000 pesos par an, le montant de l'almojarifazgo tombe aux environs de 10 000 pesos, soit une diminution de trafic de l'ordre des dix-neuf vingtièmes, compte tenu du doublement pendant la même période du taux de l'almojarifazgo, qui passe de 3 à 6 p. 100 *ad valorem*.

2. Cf. note 2, page 12.

3. P. PASTELLS, t. VIII, p. 250 et suiv.

* * *

Et cependant, le galion de Manille traverse la crise des années 40. Il continue à parcourir son chemin immuable ; la soie chinoise, qui parvient en Nouvelle-Espagne en moindre quantité que lors des belles années du premier quart de siècle, ne gagne plus l'Europe (c'est la fin d'un paradoxe géographique) ; mais assurée du marché des Indes de Castille — car elle a tué définitivement sa concurrente mexicaine¹ — elle traverse victorieusement la crise. Le volume des marchandises transportées augmente à nouveau au XVIII^e siècle, avec la reprise des mines (Schurz aventure pour la fin du siècle le chiffre de 4 millions de pesos, manifestement exagéré), malgré la création, en 1760, de la Compagnie Royale des Philippines, qui frustre le galion de son monopole et lui crée une concurrence dans l'océan Indien.

Tant il est vrai que plus qu'aucune autre, peut-être, l'histoire du Pacifique « se rythme à la cadence des fabuleux métaux ».

PIERRE CHAUNU,
Membre de l'École des Hautes-Études Hispaniques.

1. Woodrow BORAH, *Silk raising in colonial Mexico*. Berkeley, 1943 ; in-8°, ix-169 p., cartes, dans *Ibero-Americana*, publication de l'Université de Berkeley (Californie). — W. Borah montre, d'une manière magistrale, dans une étude de prix, le grand mouvement de repli qui emporta, à partir de la fin du XVI^e siècle, la production de la soie grège mexicaine. Je serais tenté d'affirmer, plus catégoriquement que ne le fait W. Borah, l'incidence de l'arrivée de la *sedac ruda* chinoise sur ce repli, puisque je sais par ailleurs (ce que Borah ignorait) que l'effondrement de la soie mexicaine (fin XVI^e siècle, début XVII^e) correspond à l'apogée du trafic du galion, à l'arrivée massive, brusque et éphémère de la soie de Chine sur le marché des Indes. L'industrie des soieries de Mexico, par contre, se défend mieux d'abord, elle remplace partiellement la matière première locale par la soie grège chinoise, mais elle ne devait pas tarder, elle aussi, à reculer, puis à se débander, devant les étoffes chinoises, d'une technique supérieure.