

PORTO ET LE BRÉSIL (1500 - 1800)

Por **Frédéric Mauro**

Il est très difficile de parler de l'histoire de Porto aux habitants de Porto et de l'histoire du Brésil dans la ville qui a fourni les plus forts contingents d'émigrants portugais à la colonisation du Nouveau Monde. Que peut apporter un pauvre historien français, isolé à Paris, sinon la vision que les Français ont pu avoir, dans l'histoire, des relations de Porto avec le Brésil? Il se trouve que pour la période qui va de 1670 à 1719, il reste, aux Archives Nationales de Paris, les lettres du consul de France¹, dans la grande ville du Nord. Après avoir rappelé le rôle joué par les *Portuenses* au Brésil de 1500 à 1670, nous pouvons nous attacher plus spécialement à cette période 1670-1719 et résumer, pour terminer, le rôle de Porto dans la politique «Pombaline» au Brésil.

A) Porto et le Brésil avant 1670.

Comme l'indique son nom même, la vocation maritime de Porto est ancienne et s'explique par sa position d'estuaire sur une côte très fermée, peu découpée et où le fleuve est la liaison idéale avec un arrière pays agricole riche. Cette vocation se manifeste dès le Moyen Age par la présence d'un port de pêche et de cabotage — celui-ci se faisant non seulement avec les autres ports portugais mais aussi avec ceux des autres pays européens baignés par l'Atlantique. Elle se manifeste aussi par l'existence de chantiers navals² et par les exploits de nombreux voyageurs

¹ Archives Nationales/Affaires Etrangères BI 946 bis.

² Damião Peres, História da Cidade do Porto, t. II p. 69 et suiv.

et colonisateurs «portuenses» dans le mond. Citons Fernão de Magalhães — le fameux Magellan —, son parent Gonçalo de Oliveira qui se trouvait aux Moluques en 1511 avec trois autres navigateurs, venus, eux aussi, de Porto: Cristovão Rebelo, João de Grifo, Fernão Lopes. Signalons aussi João Bermudes qui fut plutôt un voyageur «terrestre» et qui termina sa vie comme patriarche d'Alexandrie et d'Ethiopie. António Cruz, dans sa *História da Cidade de Porto*³ nous donne une liste assez longue de *Portuenses* ainsi dispersés dans le monde de XVI^e siècle.

Au Brésil cette présence se fait sentir très vite. Ne parlons pas de Pero Vaz de Caminha dont la lettre a joué un si grand rôle dans l'histoire des Découvertes et qui était de Porto. Notons le bien: il n'est jamais allé au Brésil. Mais rappelons d'abord le cas du Bien Heureux Martyr jésuite Inácio de Azevedo, parti pour le Brésil en 1570 avec 40 compagnons. Au large des Canaries des pirates français attaquent sa nef «Santiago» et tous les missionnaires périssent. Cependant, dès 1531, le donataire Martim Afonso de Sousa, partant pour le Brésil, emmène avec lui des gens de Porto: Brás Cubas et ses frères António et Gonçalo, petit-fils du potier d'étain, Nuno Rodrigues. L'histoire de Brás Cubas est célèbre. Dona Antónia Pimentel, épouse de Martim Afonso de Sousa et fondée de pouvoir à Lisbonne de son mari, alors en voyage dans l'Inde, concède à Bras Cubas en 1536 les terres de Giribatipa, de la capitainerie de São Vicente au Brésil, dont ce mari était donataire. Cubas part aussitôt pour le Brésil et choisit un site proche de sa *fazenda* pour fonder un village connu sous le nom de Porto, soit que se fût un excellent port naturel soit qu'il lui rappelât le nom de sa ville natale. C'est là qu'il fonda aussi, en 1543, le premier hôpital, la première «*miseri-cordia*» existant au Brésil et à laquelle il donna le nom de *Todos os Santos* en souvenir de celle de Lisbonne. Brás Cubas fut ensuite nommé par Dona Antónia de Pimentel lieutenant de son mari dans la capitainerie de S. Vincente dont celui-ci était titulaire.

Plus tard il fut nommé *provedor da Fazenda Real* et se trouva ainsi être un des hommes les plus importants de la colonie. En 1560 le Gouverneur Général du Brésil, à qui il avait révélé la présence de mines d'or dans la capitainerie, lui donne l'ordre de pénétrer dans le *sertão* à la recherche du métal précieux. Et, de fait, il trouva de l'or mais attrapa des fièvres pour le reste de son existence. Il dût se faire remplacer par Luís Martins pour la poursuite de la prospection. Plus heureux que Brás Cubas, Luís Martins trouva de l'or en quantité tout en conservant sa belle santé. Brás Cubas vécut très vieux. Selon certains historiens il aurait eu 100 ans à sa mort, en 1592. Il est enterré à la *Matriz de Santos*.

³ tome II, p. 214.

De nombreux autres *Portuenses* sont allés au Brésil et cela dès le XVI^e siècle. Par exemple Garcia Rodrigues, sa femme Isabelle Velha et, avec eux, leurs dix enfants. Tous ces gens de Porto vont surtout dans la région de Santos, São Vicente et São Paulo à cause de la présence de Brás Cubas. C'est le début d'un mouvement qui va croître aux XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècles. Et même, quand on parle de la grande émigration «açoréenne» au Brésil après 1850 et l'abolition de l'esclavage, la vérité est que la majorité des émigrants sont de Porto et du nord du Portugal⁴.

Les raisons de cette émigration sont bien connues, le phénomène est à la fois religieux — une grande foi chrétienne donne de grandes familles — et agraire: dans une économie d'auto-subsistance presque totale, le surplus de population a intérêt à émigrer. C'est un phénomène de structure mais qui connaît aussi une variation conjoncturale. Dans les années de mauvaises récoltes, comme en 1575, la migration augmente, les prix des produits alimentaires sont contrôlés, y compris le sucre qui vient du Brésil⁵. Cette émigration explique le dépeuplement des côtés maritimes dans la région de Porto⁶ et en même temps le rôle culturel joué par les émigrants de Porto au Brésil. L'art baroque qui s'est développé au Brésil au XVII^e siècle est l'héritier du baroque «portuense», très fin, élégant, presque discret, très différent du baroque espagnol⁷.

Enfin Porto joue un rôle important dans le Secours de 1631 au Brésil contre les Hollandais. Le sort de ces provinces d'outre mer ne pouvait la laisser indifférente. Dès 1618, le *Governador da Relação* de Porto, Diogo Lopes de Sousa est chargé d'organiser, à Porto même, une flotte pour «la défense et la sécurité de ces mers que les corsaires infestent avec toujours autant d'entêtement au grand dommage du commerce»⁸. Il est décidé que la Municipalité couvrirait toutes les dépenses avec l'argent fourni par l'augmentation des sises. Quelques doutes ayant été émis sur l'utilité de cette entreprise, le Monarque a répondu qu'il y avait toujours

⁴ *Archives des Affaires Etrangères de Lisbonne. Corresp. du Consul Général du Portugal à Rio 1850-1860, passim.*

⁵ António Cruz, *Algumas observações sobre a vida económica e social do Porto nas vésperas de Alcácer Quibir*, Porto 1967.

⁶ Augusto Nobre, *Despovoamento das costas marítimas do Porto*, Instituto Vol. XLI, p. 364.

⁷ cf. *Documentos e Memórias para servir a História do Porto* n.º XXVI.

⁸ «para deffensão e segurança desses mares, que os Corsarios infestão com tanta continuação em dano do Comercio». A. Cruz, *História da Cidade do Porto*, II p. 243, Doc.to tirado do Arquivo Municipal do Porto, Livro de Próprias do Cofre, fl. 196.

une pressante nécessité de préparer une flotte dont on espère beaucoup pour le bien de la ville et du district de Porto⁹.

En 1621, la Guerre de Trente Ans s'étend à l'Atlantique. Ceci a deux conséquences. D'une part les marchands de Porto qui travaillent avec le Brésil sont encore plus intéressés qu'avant à la protection du commerce. D'autre part l'ennemi n'est plus seulement le Hollandais ou l'Anglais mais aussi le Français. Par exemple la lettre royale envoyée de Madrid le 23 décembre 1622 au Conseil Municipal do Porto s'étend sur le cas de la nave appartenant à des marchands de cette ville, venant du Brésil, capturé par un navire français et emmenée à Honfleur¹⁰.

L'Alvara du 22 mai 1631 autorise la municipalité de Porto a lever un emprunt de 34 000 cruzados pour le Secours de Pernambuco¹¹. Comme la municipalité a quelque peine à réunir les fonds, l'alvara du 29 août 1631 garantit le capital et les intérêts de l'emprunt par une hypothèque sur l'impôt du *ceitil* sur le vin¹². Comme les besoins financiers du roi deviennent pressants, la lettre royale du 11 septembre 1631 demande à la Municipalité de lui remettre immédiatement 6 000 cruzados, à prendre sur le total prévu¹³. Nous connaissons une liste des prêteurs pour 1632 et 1632¹⁴. Nous sommes frappés par l'importance qu'y ont les couvents. Ce qui vérifie l'idée déjà maintes fois exprimée selon laquelle les ordres religieux ont véritablement joué, dans le monde ibérique, le rôle de banquiers ou de financiers¹⁵.

Les services ainsi rendus à la communauté devaient expliquer le prestige dont jouissait Porto au moment de la Restauration de 1640. C'est peut être pourquoi ce sont les privilèges de la Cité de Porto qui ont été concédés plutôt que d'autres à celle de Rio de Janeiro en 1642 et à celle de Salvador da Bahia en 1646, sans compter São Luís de Maranhão un peu avant.

B) Porto et le Brésil de 1670 à 1719

Avec la création de la Compagnie Générale du Brésil, en 1648, les navires sont obligés de voyager en flottes dans l'Atlantique. Déjà durant la guerre c'était obligation de fait comme en témoigne

⁹ mêmes références que la note (8).

¹⁰ *Índice Cronológico dos documentos da Camara da Cidade do Porto*, p. 330.

¹¹ António Cruz, A contribuição da cidade do Porto para o socorro a Pernambuco (1631): *Congresso do Mundo Português*, vol. IX, 1940, pp. 261-265.

¹² *ibidem*, p. 262.

¹³ «por conta da quantia oferecida», *ibidem* p. 262.

¹⁴ *Ibidem*, p. 264.

¹⁵ Cf. le cas du Mexique et l'effondrement de l'économie mexicaine par la confiscation des biens du Clergé au moment de l'Indépendance.

la lettre royale du 3 avril 1644 où il est précisé que quatre navires galiciens et biscaïens sont en train de bloquer les ports de Porto et Viana et la côte entre Douro et Minho, que l'on attend vingt navires du Brésil et que ceux-ci, malgré le blocus, loivent pouvoir passer.

De fait le commerce maritime se concentre dans les grands ports, Lisbonne et Porto, au détriment des petits. On est alors dans une des phases de ce mouvement oscillatoire entre deux systèmes portuaires — L'atomique et le moléculaire — déjà signalé par V. Magalhães Godinho et par nous même et qui caractérise assez bien l'histoire du commerce maritime portugais entre 1500 et 1800¹⁶.

Dans le registre qui réunit les archives consulaires de Porto de 1670 à 1719, nous trouvons les lettres de trois consuls: Nunes, Avril et Bonnal.

II — *Le consul Pedro Nunes 1670-1682*

Dans la correspondance de ce consul, la première mention de la flotte du Brésil apparaît le 6 janvier 1670. Le consul parle de l'arrivée de cette flotte, Porto devant recevoir 21 navires chargés de 9 000 caisses de sucre et de 4 à 5 000 rouleaux de tabac. Mais il ajoute:

«L'opinion commune était que cela donnerait matière au commerce mais l'on a expérimenté le contraire d'autant que d'un seul endroit on nous demande des cassonnades et qu'ici elles diminuent de réputation...».

Il explique cette situation par la concurrence du sucre des Barbades — et il signifie sans doute par là l'ensemble des Antilles — et par les taxes trop élevées payées à l'entrée de Porto et par l'insuffisance des retours qui sont seulement d'huiles et de sumaque¹⁷. Le 26 février 1677 il signale aussi une autre difficulté: la présence des pirates barbaresques (*turcos*) sur la côte: à la fin de 1676 ils se sont emparés de trois navires venant du Brésil. Ce qui n'améliore pas une situation économique déjà mauvaise¹⁸.

En 1682, le 3 janvier, le même consul écrit:

«Le commerce du Brésil va de mal en pis, ce qu'on y envoie ne donne presque rien et, comme il y va quantité de navires qui sont grands, ils

¹⁶ Frédéric Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique*, Paris 1960.

¹⁷ C. C. Porto BI 946 bis p. 1-2.

¹⁸ *ibidem*, p. 3.

reviennent avec un fret médiocre, les cassonnades, d'ailleurs, sont peu requises dans les pays étrangers. Le tabac dudit Brésil a plus de requête; l'Espagne et la ville de Hambourg en consomment beaucoup surtout ce dernier (*sic*)...»¹⁹.

La lettre du 30 juillet est plus optimiste:

«La flotte du Brésil sortant au mois d'octobre, on a nouvelle que la récolte des sucres et tabac à la Baye y a été très avantageuse et que beaucoup de vaisseaux y auraient leur charge...»²⁰.

Donc l'offre sera abondante sur le marché. Mais la demande le sera-t-elle? En tous cas une première conclusion apparaît déjà: dans ces années 1670-1690, la prospérité de Porto est liée à la flotte du Brésil, à sa régularité — gare aux corsaires et aux pirates — à l'abondance de ses marchandises et à leurs débouchés. Cette situation va-t-elle durer?

II — *Le consul Abril 1699-1702*

Après une lacune dans la correspondance, celle-ci reprend en 1699, avec un nouveau consul et pour une période passionnante puisqu'elle va de la découverte de l'or aux traités de Methuen. C'est une période de paix sur mer et sur terre. Les flottes arrivent régulièrement: le 20 août 1699 arrive celle de Pernambouc et Paraïba et le 14 septembre celle de Rio de Janeiro²¹.

La flotte de Pernambouc et Paraïba est composée de quarante vaisseaux. Vingt cinq sont destinés à Lisbonne, dont vingt viennent de Pernambouc, 3 de Paraïba tandis que les deux derniers sont des navires d'accompagnement (*de comboio*) de la Junte de Commerce. Quinze navires s'arrêtent à Porto, dont un seul du Paraïba. Tous ensemble transportent 12 000 caisses de sucre de 1 000 à 1 100 livres seulement chacune, c'est-à-dire un quart plus petites que les années précédentes. Seuls les vaisseaux faisant voile pour Lisbonne transportent du tabac. Ceux destinés à Porto, par contre, apportent 14 000 cuirs et du bois, pour fabriquer des meubles. La récolte de cannes au Brésil a été aussi bonne que l'an passé. Cependant des quinze vaisseaux qui déchargent à Porto, six seulement sont chargés à plein. Les autres le

¹⁹ *ibidem*, p. 9.

²⁰ *ibidem* p. 10.

²¹ *ibidem* p. 22 verso, 27, 32 verso.

sont seulement à moitié. Quant aux marchandises que ces vaisseaux avaient apportées au Brésil elles ont été vendues avec plus de 20 % de perte et une partie a été rapportée au Portugal dans l'espoir qu'on avait de les y vendre mieux.

Il y a donc crise de débouchés aussi bien pour les marchandises portugaises au Brésil que pour les produits brésiliens au Portugal et donc en Europe. Porto en principe joue un rôle redistributeur. Mais peu de navires du Nord de l'Europe s'y arrêtent puisque le tabac, qui les intéresse, est le monopole de Lisbonne. Aussi, avant l'arrivée de la flotte du Brésil, le trafic de Porto était bien bas: une lettre du 20 Juillet 1699²² note ce calme qui va de mai à l'arrivée de la flotte: dans le port on charge seulement 300 «coffres» de sucre et du bois de Brésil pour faire des meubles sur un navire anglais pour Amsterdam. Le consul ajoute, donnant ainsi une image de l'activité du port:

«Ce vaisseau arriva ici, il y a deux mois, chargé de 300 tonneaux de froment venant de l'île de Sardaigne pour le compte d'un marchand génois qui a tout vendu son blé trois livres dix sols le boisseau pesant vingt deux livres. Il en est venu aussi deux caravelles de Lisbonne qui n'ont pas diminué la misère. Il y a huit jours qu'il arriva un petit bâtiment anglais venant de la Terceira, chargé de quarante tonneaux de blé qu'il s'est obligé de venir décharger ici et le vend trois livres douze sols le boisseau quoiqu'il y ait quinze jours que l'on compte les seigles et une fertilité apparente, cela ne sert qu'à faire retirer les pauvres de la campagne, dont on était accablé; tous les ans les grains sont ici plus chers qu'à Lisbonne et ils augmentent considérablement aux mois de mars, avril et mai...».

La différence du prix des céréales entre Porto et Lisbonne est due à la surpopulation relative de la région de Porto par rapport à celle de Lisbonne qui bénéficie, par surcroît, des grandes plaines à blé de l'Alentejo. La baisse du commerce extérieur fait retomber sur l'agriculture et la pêche la charge d'assurer le revenu régional: et c'est insuffisant.

La flotte de Rio, qui arrive le 14 septembre 1699, ne comprend, elle, que neuf navires. Cinq d'entre eux plus la «capitaine» du convoi vont jusqu'à Lisbonne. Trois passent la barre de Porto. Le total des marchandises est constitué par 6 000 caisses à sucre,

²² *ibidem*, p. 22 verso.

5 000 cuirs «crus», 400 marcs d'or en barres pour le roi de Portugal, soit le *quinto* de «la mine de São Paulo» (sic), enfin 1 000 marcs d'or pour le compte des marchands de Lisbonne, Porto, Rio de Janeiro. Ces évaluations reposent sur des «on dit». L'important c'est l'arrivée — nouvelle — de l'or, le début de la nouvelle fortune portugaise. Notons que le rapport du cinquième (*o quinto*) n'existe déjà plus à l'arrivée de l'or au Portugal. Il manque 500 marcs, sans doute en partie absorbés par les nécessités monétaires de l'économie brésilienne. De plus l'or a coûté aux marchands 16 testons et demi de gros et on ne le vend que 15 testons à la monnaie²³. Pour ajouter à cette note noire du tableau, le consul ajoute que cette année «les sucres ont été fort chers et de moyenne force».

Nous sommes donc dans les débuts encore balbutiants de la prospérité, d'une prospérité, encore une fois, non troublée par la guerre. Dans le sens Porto-Bésil, la situation va-t-elle être aussi satisfaisante? C'est ce à quoi répond la lettre du 23 janvier 1700²⁴ et celle du 11 février²⁵. Laissons parler le consul lui-même; en janvier:

«... Le 20 et le 21 il sortit 9 vaisseaux pour le Brésil 4 pour Rio de Janeiro sur lesquels on a embarqué 660 soldats pour le terre nouveau qu'on y envoie, le surplus ira de Lisbonne. Les cinq autres vaisseaux vont un au Fayal charger du vin pour porter à Rio de Janeiro, un à Bahia, un à Pernambouc et les deux autres au Paraïba. Le reste de la flotte est prêt à partir et il n'a retardé que pour s'exempter d'assister les quatre vaisseaux de Rio qui selon les apparences n'iront pas loin sans manquer d'eau et autres commodités. Outre que ces navires ne sont pas construits pour porter des troupes, ils ont beaucoup de passagers...»

Dans la lettre du 11 février il ajoute:

«Le 29 [janvier] il sortit trois vaisseaux pour Bahia et deux pour Pernambouc, un français pour Rouen, avec des cuirs en poil de Buenos Aires, un autre pour la Rochelle avec de l'huile et des mosconades...»

²³ *ibidem*, p. 32 verso — 33.

²⁴ *ibidem*, p. 40 verso.

²⁵ *ibidem*, pp. 42-43.

... Le 8 février, les vaisseaux destinés pour le Brésil sortirent et mirent à la voile, au nombre de 18, un pour Rio de Janeiro, 3 pour Bahia, 3 pour Pernambouc et une *fuste pour le Maranhão où elle porte de la poudre, du plomb, des fusils, des sabres, des épées, et autres munitions de guerre avec quelques étoffes et toiles pour la garnison...*

... On n'a point encore envoyé au Brésil un si grand nombre de toutes sortes de marchandises qu'on a fait cette année, hormis les toiles de Guimarães parce qu'elles ont augmenté de 20 %.

Il n'y a pas eu 500 passagers...».

Le 6 avril, nouvelle note optimiste: «Tous les ans, écrit Avril, il y a 7 ou 8 000 caisses de sucre du Brésil toujours à un écu pour cent meilleur marché qu'à Lisbonne»²⁰. Et il décrit la grande frégate hollandaise, prête à partir pour Amsterdam chargée de 200 balles de laine, 200 coffres de sucre moscouade, quelques huiles et quantité de bois à faire des meubles. Une «barque» pour La Rochelle a chargé 20 coffres de sucre blanc et 28 pipes d'huile.

On mesure donc le soulagement qu'a été pour Porto, dans cette période, le caractère favorable de la conjoncture atlantique et brésilienne et l'impulsion donnée par la découverte de l'or. On voit aussi les différences avec Lisbonne: seulement 30 % du trafic est fait par Porto, 70 % par Lisbonne qui seule peut recevoir le tabac. Par contre le sucre est moins cher à Porto qu'à Lisbonne, de 1 %: assez peut être pour attirer les marchands et les navires, ceux-ci sans doute plus hésitants devant une barre d'accès difficile.

III — *Le consul Bonnal 1713-1717*

Celui-ci écrit à Pontchartrain, puis, sous la Régence, au Duc d'Orléans et au Conseil de la Marine. La note est à l'optimisme. Témoin la lettre du 6 Juillet 1713: les Portugais sont heureux de la paix. Ils n'ont jamais voulu faire la guerre aux Français et sont plutôt anglophobes:

«... On n'avait jamais vu ce pays si misérable; le négoce s'y est perdu, les anglais en ont emporté tout l'argent pendant la guerre; rien ne peut le

²⁰ *ibidem*, pp. 48-49.

remettre que la flotte du Brésil qui viendra désormais décharger dans ce port l'or et les marchandises. Si nos négociants voulaient, ils pourraient faire un commerce considérable au Brésil d'où ils retireraient de grands avantages; il faudrait pour cela qu'ils envoyassent ici les marchandises de France de toutes sortes qui sont propres pour être embarquées sur les vaisseaux portugais qui partent d'ici de temps en temps; la consommation en serait très considérable et, par ce moyen, les sujets du Roi feraient passer dans le royaume une partie de l'or de Rio de Janeiro...»²⁷.

Et dans sa lettre du 15 juillet il ajoute:

«Notre commerce qui est quasi ruiné, chacun se persuade pourtant que la paix le rétablira bientôt, la flotte du Brésil qui n'osait venir dans cette rivière à cause de nos armateurs n'aura plus cette appréhension, elle y viendra régulièrement débarquer l'or et les sucres, on l'attend par tout le mois d'octobre, elle apportera l'abondance; alors nos négociants seront en état de débiter leurs effets et de faire des bonnes affaires car, pour le présent, personne ne remue.

Trois bâtiments français, qui ont porté beaucoup de marchandises, n'ont pu rien vendre ni troquer avec quelque bénéfice, cela les a fait résoudre à attendre l'arrivée de la flotte et le départ de quelques vaisseaux qui vont au Brésil...»²⁸.

Et les lettres écrites en septembre et octobre reflètent les mêmes difficultés et les mêmes espoirs. Ceux-ci ne sont pas déçus. Bonnal écrit le 6 janvier 1714:

«La flotte du Brésil que tout le monde attendait depuis si longtemps est enfin arrivée à Lisbonne nombreuse de 42 vaisseaux ce qui racommodera un peu le commerce et fera un grand bien à ce royaume. Les vaisseaux de cette flotte destinés pour Porto s'attendent incessamment, leur arrivée fera changer les affaires de face et nos négociants se détermineront à faire des entreprises et à envoyer des personnes capables, pour avoir soin de leurs intérêts dans ce pays...»²⁹.

²⁷ *ibidem*, fol. 82 verso.

²⁸ *ibidem*, fol. 84 verso — 85.

²⁹ *ibidem*, pp. 123-128 verso.

Cependant à la fin du mois le consul éprouve quelque désenchâtement. La barre est impraticable pendant les six mois de l'année qui commencent en octobre. Aussi Porto ne peut elle profiter de l'arrivée au Portugal de la flotte du Brésil. Comme les Anglais ont ruiné le pays celui-ci ne peut acheter aux autres nations européennes de quoi vendre au Brésil. Les navires qui parviennent à quitter Porto n'exportent que des marchandises portugaises. Ce qui n'est pas une bonne affaire pour les marchands français³⁰. Le seul remède: l'arrivée de nombreuses flottes brésiliennes dont l'or pourrait remplacer celui pris par les Anglais, à condition qu'on renonce ici à thésauriser. Le résultat, Bonnal l'indique dans sa lettre du 10 février. Comme les Anglais et les Hollandais, depuis la signature de la paix, ne peuvent plus commercer à Porto, ils commercent directement avec le Brésil, faisant construire des navires sous pavillon portugais et plaçant des consuls dans les ports brésiliens³¹.

Le 24 février 1714 le consul manifeste de nouveau quelque espoir:

«... Tous les vaisseaux portugais destinés pour le Brésil qui sont dans cette rivière au nombre de dix se préparent pour faire voile vers la fin du mois prochain, ils chargent beaucoup de denrées du pays et beaucoup plus de marchandises qu'on aurait cru! Les Portugais, jaloux de voir que les Anglais et les Hollandais font des envois considérables sur ces vaisseaux, ils ont voulu les imiter: cela a donné lieu à la vente de grosses quantités de marchandises; il ne s'en est pas trouvé en cette ville de celles de France propres pour le Brésil autant que ces gens en souhaitaient, ils les auraient achetées préférablement à celles des étrangers, il faut espérer que notre commerce se rétablira dans ce pays sur le pied qu'il tait avant la guerre mais il faudra un peu de temps et à mesure que les flottes du Brésil viendront régulièrement débarquer ici l'or et les marchandises pour rendre notre commerce florissant dans tout ce royaume, il serait nécessaire ...que les sujets du Roi fissent trois compagnies pour le Brésil: une pour Bahia, l'autre pour Rio et la troisième pour Pernambouc et qu'ils établissent une maison à Lisbonne et une autre à Porto dont on donnerait la direction à des personnes capables qui auraient le soin de recevoir

³⁰ *ibidem*, 28/I/1714, p. 138.

³¹ *ibidem*, pp. 139 et 139 verso.

les marchandises de France, d'en faire les envois au Brésil, la vente dans ces quartiers et de retirer leur provenu pour le faire passer en France...»³².

Le 3 mars, Bonnal annonce la fin des mois d'hiver; un navire est arrivé du Brésil avec 160 livres d'or, 400 caisses de sucre, 1 600 rouleaux de tabac et des cuirs. C'est la joie à Porto. Dix navires doivent arriver pour Pâques. Ainsi se rétablit peu le commerce. Les Français doivent profiter de cette situation favorable. Le tiers des marchandises embarquées dans la flotte de dix vaisseaux qui part pour le Brésil est de provenance hollandaise ou anglaise. Ces deux nations ont déjà des consuls à Bahia et les Hollandais cherchent à en avoir un à Rio³³. Ces dix navires ne peuvent sortir du Douro, bloqué par deux pirates barbaresques qu'Anglais et Hollandais essaient d'acheter pour qu'ils libèrent le chemin³⁴. Le 9 Juin, Bonnal avoue que la situation n'est pas brillante: l'or et l'argent, de nouveau, disparaissent³⁵.

L'année 1715 est, elle aussi, marquée par ces alternatives de satisfaction ou d'espoir et de déception. Tout semble concourir pour faire varier la conjoncture. La paix avec l'Espagne, les tempêtes, les mauvaises récoltes d'un côté ou de l'autre de l'Atlantique. En 1716-1717 les choses s'améliorent nettement. Les flottes du Brésil arrivent avec des richesses immenses. On entre dans la grande période de paix dont va profiter toute l'Europe. Mais les marchandises françaises et anglaises sont meilleur marché au Brésil qu'à Porto. C'est le début d'une évolution qui aboutira en 1808 à la fin du «monopole» portugais³⁶.

Il est temps de conclure sur cette période et nos conclusions seront doubles.

a) *Le trafic avec le Brésil*

Dépend de la production brésilienne, de l'état du marché européen où les Antilles prennent une place croissante, des produits manufacturés européens de moins en moins portugais, signe de l'échec de la politique d'industrialisation substitutive d'importation du Comte d'Ericeira. Echec consacré par les traités Methuen.

La marchandise portugaise qui prend une importance croissante, c'est le vin, en particulier le vin de Porto. D'autres facteurs — météorologie, piraterie, course, guerre ou paix — jouent aussi un rôle non négligeable.

³² *ibidem*, pp. 142, 142 verso.

³³ *ibidem*, pp. 144 et 144 verso.

³⁴ *ibidem*, pp. 154 et 154 verso.

³⁵ *ibidem*, p.p. 154 et 154 verso.

³⁶ *ibidem*, *passim*.

b) *La vie économique de Porto dépend*

Chaque fois plus du Brésil et des flottes du Brésil. Le nord du Portugal est pauvre, surpeuplé. Le Brésil donne une terre d'accueil aux émigrants et un débouché pour les produits agricoles ou artisanaux. Cependant le vin de Porto n'a pas encore la valeur et l'importance qu'il aura dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Mais le rythme de la vie économique *portuense* reste étroitement lié au rythme des flottes: car la vie maritime est le complément nécessaire, pêche comprise, d'une agriculture en grande partie de subsistance. C'est pourquoi la conjoncture économique à Porto dépend à la fois de la conjoncture agricole locale et de la conjoncture atlantique. Sa prospérité avant les guerres de Louis XIV la rend, durant et après ces guerres, encore plus dépendante de la conjoncture atlantique. Quand les deux conjonctures, l'agricole et l'atlantique, sont défavorables, c'est la catastrophe.

c) *Porto et la politique de Pombal*

La période qui va de 1717 à 1807 a été beaucoup plus étudiée que la précédente par les historiens de Porto. Rappelons seulement ici l'admirable *História do Porto*, écrite par nos collègues *portuenses*. En ce qui concerne les relations avec le Brésil, le trait essentiel est la montée, en quantité et réputation et en valeur, du *vinho do Porto* et la croissance de son exportation vers le Brésil comme vers le reste du monde. Au XVIII^e siècle c'est sans doute le produit le plus important que le Portugal puisse exporter en Amérique portugaise. Pombal en donnant le monopole du commerce de ce vin à la *Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro* (1756) a permis le développement de ce commerce avec le Brésil et le maintien de prix assez hauts pour le vin de Porto en même temps qu'une amélioration progressive de ce vin jusqu'à en faire le vin de dessert et d'apéritif, le vin «muté» que nous connaissons encore aujourd'hui.

Nous pouvons rappeler ici le nombre de navires envoyés par la Compagnie au Brésil entre 1786-1798.

BRÉSIL		AUTRES DESTINATIONS	
Pará	13	Angra	3
Maranhão	24	Russie	10
Pernambuco	49		
Bahia	68		
Rio	179		
<i>Total</i>	333	<i>Total</i>	13

Total général : 333 + 13 = 346 navires

Mais il faut, paraît-il, ajouter à ces 346 navires un autre qui a fait naufrage en route et 30 dont la destination n'est pas mentionnée...³⁷.

Nos ultimes conclusions seront brèves. Sur le fond, ce que nous prétendons confirmer c'est cette dépendance de Porto chaque année plus forte à l'égard de la flotte du Brésil jusqu'à ce que le vin de Douro joue le rôle de relais. Sans doute ce vin est-il, en bonne part exporté vers le Brésil mais cette part n'est pas prépondérante. A cette remarque nous en ajouterons une sur les sources que nous avons surtout utilisées: la correspondance consulaire. Sans doute doit-on en mesurer les limites. Le consul a tendance à voir Porto à travers le commerce qu'y font les Français et la prospérité de Porto à travers la prospérité des Français. Sans doute aussi est-on, avec lui, exagérément porté à identifier la prospérité générale du Nord avec celle de son port. Mais ces défauts ne sont pas trop graves si l'on sait que la mer et le commerce ont toujours été les compléments indispensables, les unités marginales nécessaires à la survie de ce pays agricole, de cette «monarchie agraire».

Enfin, ici encore, la conjoncture se révèle un bon indicateur des structures. Ici, c'est la structure d'une région qui depuis les temps les plus anciens était pénétrée par l'économie maritime et qui peu à peu devient entièrement dépendante du commerce maritime du vin, donc de la mer. Bref, au Portugal, on retrouve toujours bien vite... l'Atlantique.

³⁷ *História do Porto*, t. III, pp. 66-67.