



LES CANARIES FACE AUX ILES PORTUGAIESES

DE L'ATLANTIQUE AVANT 1800

FRÉDÉRIC MAURO  
Université de Paris-X

L'histoire a voulu que presque toutes les îles de l'Atlantique sud-oriental soient portugaises, à deux exceptions près: l'archipel des Canaries et très loin, au fond du Golfe de Guinée, l'île de Fernando Pö. Cette singularité entraîne pour les Canaries —négligeons Fernando Pö— un certain nombre de conséquences qui apparaissent bien à l'âge d'or des îles, c'est-à-dire entre 1500 et 1800.

#### A) STRUCTURE GÉOGRAPHIQUE ET STATUT POLITIQUE D'UNE MÉDITERRANÉE

Ne revenons pas sur les circonstances qui ont fait des Canaries un archipel espagnol<sup>1</sup>. C'est par le traité hispano-portugais de Tolède en 1480 que le Portugal abandonne définitivement toute prétention sur ces îles, reconnaissant aux rois d'Espagne «la possession ou quasi possession qu'ils avaient des Canaries». Ce traité est donc signé bien avant celui de Tordesillas qui isolera définitivement les Canaries dans une méditerranée portugaise. C'est une chance pour les futurs *conquistadores* du Nouveau Mexique et du Pérou. Comme la fait remarquer Silvio Zavala, la conquête des Canaries est une répétition générale de la conquête de l'Amérique<sup>2</sup>. De même les îles portugaises seront-elles les laboratoires où se préparent la colonisation du Brésil.

L'Atlantique est bordée de «méditerranées» à commencer par la grande, celle qui a donné son nom aux autres. Mais dès le Haut Moyen Age la Baltique et la Mer du Nord en forment une autre, favorisée par le réchauffement du climat. On a pu considérer la zone maritime qui va du Cap Fi-

1. Bonne synthèse du point de vue portugais dans le *Diccionario de Historia de Portugal*, de Joel SERRAO, article Canarias (Ilhas).

2. Cité par CHAUNU (P.), *Seville et l'Atlantique, Structures*, p. 349.

nisterre, à la pointe N-W de la Péninsule Ibérique, au Cape Clear, à la pointe SE de l'Irlande, comme une véritable méditerranée avec ses côtes découpées, ses îles et îlots, son système de ports, ses mers annexes (Manche, Mer d'Irlande, Golfe de Gascogne). Ne parlons pas de la «méditerranée américaine» à partir de laquelle les Espagnols ont organisé la *Conquista*.

Faut-il rattacher à la Méditerranée de l'Atlantique sud-oriental le Golfe de Guinée qui en est comme une sorte de prolongement? La question n'a guère d'importance. Ce qui compte d'abord c'est cet ensemble extraordinaire constitué par les côtes de la Péninsule Ibérique, du Maroc et de l'Afrique Occidentale, par les îles ou plutôt les archipels: Açores, Madère, Selvagens, Canaries, Cap Vert. Méditerranée qui profite en permanence des alizés. Ceux-ci font d'elle le passage obligé des navires européens qui se dirigent vers l'Afrique (et donc l'Asie) et aussi vers l'Amérique. Aux vents s'ajoutent les courants. De la latitude du Cap Saint Vincent —il est curieux de noter— jusqu'à celle du Cap Blanc de Mauritanie, le courant vers le sud est connu sous le nom de courant des Canaries. Sa direction, nous disent les traités d'Océanographie, est sud- ou sud-sud-ouest jusqu'au 28<sup>e</sup> degré de latitude Nord. Il s'incline ensuite davantage vers le sud-ouest...

Cette méditerranée est d'abord et avant tout une méditerranée portugaise. Des îles, seules, nous l'avons dit, les Canaries échappent à l'autorité lusitanienne. Sur la côte du Maroc ce sont des places fortes portugaises qui généralement maintiennent le contact avec les Maures et, en même temps, en protègent les vois ibériques de communication. Celles-ci sont bien connues. Très vite d'ailleurs on en a eu l'intuition: à l'aller les navires par Madère, les Canaries et es îles du Cap Vert, suivant les alizés du Nord-Est, gagnent le plus à l'ouest possible l'Equateur, soit pour atteindre la mer des Antilles soit pour passer plus facilement les «calmes équatoriaux» et se diriger vers la Brésil et le Cap de Bonne Espérance. Au retour par contre les navires qui viennent du Cap de Bonne Espérance par Ascension et Saint Héléne ou ceux qui viennent tout simplement du Brésil vont chercher aux Açores les vents dominants d'ouest. Le fait que les Canaries soient espagnoles ne semblent guère, au début, gêner les navires portugais qui quittent Lisbonne et cherchent une escale commode. Prenons les grands voyageurs du début du XVII<sup>e</sup> siècle. En 1530-1532 Pedro Lopes de Sousa, se rendant au Brésil, passe par les Canaries et les îles du Cap Vert. En 1538 João de Castro se rendant aux Indes Orientales passe par les Canaries, puis à 130 lieues du Cap St Agustin. La nef São Paulo, en 1561, passe à l'ouest de Palma, se dirigeant sur Bahia. Le routier de Linschoten à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, indique

Madère, l'île de Palma, le Cap St Agustin<sup>3</sup>. On peut même se faire une idée de la durée des voyages en prenant un seul exemple —un exemple heureux— celui de la nef São Martinho, qui a quitté Lisbonne le 5 Avril 1597. Elle est passée à Madère le 16 Avril, aux Canaries le 18, aux îles du Cap Vert, le 23 avril. C'est la période heureuse des voyages. Au-delà des Canaries et des îles du Cap Vert, beaucoup sont saisis, dit-on, par les fièvres dues au climat, surtout aux escales ou à l'approche des côtes...<sup>4</sup>.

Les escales sont pourtant un moyen de se procurer de l'eau, des vivres frais, de débarquer les passagers ou les marins malades, d'exécuter les réparations indispensables, quelle que soit la nationalité de l'archipel. Naturellement, de 1480 à 1580, tout le monde admet que les Canaries sont espagnoles, que Madère, les Açores, les îles du Cap Vert son portugaises. Mais en 1580 les choses changent un peu puisque le roi d'Espagne devient en même temps roi de Portugal. Non sans difficulté on assisté à la révolte d'un autre prétendant, le Prior do Crato, appuyé par Catherine de Médicis et qui prend comme base les Açores. Une division de l'escadres commandée par Don Antonio, le Prieur, et Philippe Strozzi, va jusqu'à l'île de La Gomera, tandis que Don Alvaro de Bazan s'installe solidement aux Canaries. Le comte de Lanzarote occupe Madère:

«Lo cierto es que el conde de Lanzarote estaba adornado de meritos personales que le hacian digno de mandar todas las Canarias y que no era incapaz de conquistarlas de nuevo. Cuando don Antonio, prior de Crato, pretendio suceder en la Corona de Portugal al cardenal don Enrique, scetio, y oprimido de la fortuna de Felipe II se retiro con una escuadra francesa a la isla de Azores, tuvo en la de Madera un partido considerable que, declarandose a su favor, no dudo sacudir el yugo de la dominacion castellana. Don Alvaro Bazan, primer marqués de Santa Cruz, vencio a don Antonio cerca de la isla de San Miguel, la primera batalla naval que se habia dado en este mar Atlantico; y don Agustin de Herrera, conde de Lanzarote, recibio orden de la corte de Madrid para que transitando con algunas tropas a la isla de Madera, la redujese al servicio de aquel monarca.

El conde la invadio sin perdida de tiempo, con 300 vassallos suyos, armados y sustentados a expensas de su propio erario; se apodero habilmente de sus mejores fortalezas y allano el pais, mandando dar garrote a cierto fraile que atizaba el fuego de la rebelion y ahorcando a dos oficiales inquietos. Como el señor don Felipe II debia hacer grande aprecio de este distinguido servicio, le

3. Cf. F. MAURO, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1960, p. 25.

4. *Ibidem*, p. 77.

escribio deferentes cortas honrosas, manifestando le todo su real agrado y, en su consecuencia, le nombro capitán general de las islas de la Madera y Puerto Santo y le dio título de marques, que fué como una extensión del de conde que tenía antes. En efecto, el marques de Lanzarote tuvo el mando de la Madera por 2 años hasta que el capitán Juan de Aranda le relevó.»<sup>5</sup>.

Par contre, lorsqu'en 1640 le sort devient défavorable aux Espagnols, les Canaries subissent d'une certaine façon le choc les premières. Cette fois encore apparaît leur rôle privilégié d'observatoire espagnol dans le méditerranée portugaise:

«Trajeron las primeras noticias a las canarias sesenta soldados castellanos que, expulsados de la isla de la Madera violentamente, elegaron a Lanzarote a principios de 1641. Referian estas que allí habían tomado las armas contra el rey de España hasta los estudiantes, frailes y clérigos, proclamando a su don Juan IV y apoderándose de las fortalezas y candaes públicos. Al oír semejante sublevación, a tonitas, fieles e indignadas nuestras islas, no las quedó nada que hacer calificar su antiguo celo a la monarquía y ponerse en mejor pie de defensa contra vecinos tan peligrosos. Casi todos los cabildos que celebró Tenerife por aquel tiempo, convocados por el corregidor Urbina, tenían esta materia por blanco. Lo primero que hizo la ciudad de la Laguna, en 4 de marzo, fué una procesión general por la paz, gloria y conservación de la corona sobre las sienes del señor Felipe IV. Luego mandó ofrecer sus humildes servicios a aquel príncipe en cuanto alcanzasen sus fuerzas. Trató de municionar el castillo principal de Santa Cruz, atricherar el de Paso Alto, concluir el baluarte de La Orotava, levantar un fuerte torreón en la Caleta de Negros, reparar el de Garachico. Hizo asiento con los mercaderes ingleses para que proveyesen las islas de toda especie de viveres y municiones. Y aun tomó la singular resolución de doscepar todas las viñas del pago de Genito, afin de que, sirviendo a la labranza y a los pastos, abundasen más los granos y las carnes en Tenerife.»<sup>6</sup>.

Cette collaboration avec le roi contre les Portugais, on la retrouve sur le plan financier et fiscal. Les Canaries aident le roi par *un donativo*. En échange, elles sont exemptées de l'application de la pragmatique sur le papier timbré:

6. *Ibidem*, t. II, p. 573.

«Para estos grandes preparativos contribuyeron todos sus pueblos con un donativo voluntario de 47.898 reales de islas, sin contar otras cantidades de trigo y vino. Pero apenas se acababa de hacer esta colecta, cuando se presentó el ayuntamiento, por mano de Don Juan Fernandez de Talavera, oidor decano de la Audiencia, una real carta en que, participando S.M. las sublevaciones de Portugal y Cataluña, daba a entender cuán confiado vivía de que la acostumbrada fidelidad de los canarios acudiría a servirle en tal estrecho. Sirvióle Tenerife, a pesar de sus empanos domésticos y sensible decadencia, con 60.000 ducados, pagables en 12 años, bajo la donación de ciertos arbitrios sobre positos públicos propios, estanco del tabaco, etc. A proporción contribuyeron las demás islas. Todo el donativo sumó 106.500 ducados.»<sup>7</sup>.

Escale espagnole dans un monde portugais, ainsi apparaît l'archipel canarien au XVI<sup>e</sup> siècle et XVII<sup>e</sup> siècle, y compris dans cette période ambiguë de la double Couronne, entre 1580 et 1640. D'autant que chaque administration, la portugaise et l'espagnole, ont gardé leur autonomie respective. Simplement entre ces deux dates les relations ont été plus faciles, le système militaro-naval plus compact. Mais cela est secondaire. Ce qui compte surtout c'est le commerce. Qu'en est-il?

## B) ECONOMIE ET COMMERCE D'UNE MÉDITERRANÉE

En réalité les Canaries se trouvent très vite beaucoup plus mêlées à la vie de l'Atlantique portugais que ne le voudraient les Espagnols de Séville. Poste avancé de Séville dans l'Océan, elles sont un peu son enfant terrible qui n'obéit pas aux consignes maternelles et ne cesse d'aller jouer avec les enfants du voisin, avec les îles portugaises, avec tout le monde portugais.

Naturellement quant on est brutalisé par les autres, par les Portugais, on se retourne vers le mère patrie. Par exemple, en 1520, à propos de la délimitation des terrains de course, contrabarbaresques. Sur la côte du Sahara les Canariens possèdent une base, *La Torre de Santa Cruz de la Mar Pequeña*, située au sud du Cap Juby, sur la côte actuelle du Río de Oro. Base essentiellement commerciale où les Canariens se procurent or et esclaves. Un navire fait régulièrement la jonction entre les îles et la Torre. «Le trafic est assez fructueux pour susciter des frottements avec l'autorité portugaise, jalouse, en outre, de trouver, à l'intérieur de son for, une fois de plus la Cas-

7. *Ibidem*, t. II, p. 574. Date indiquée: 4 mars 1649. L'auteur note le déclin du commerce canarien après 1640.

tille sur son chemin»<sup>8</sup>. Encore en 1571, Tenerife entendra faire respecter son droit à pratiquer librement la traite sur les côtes du Cap Vert et, en général, de l'Afrique portugaise. Exception importante aux règles du traité de Tordesillas. Les Canaries se sont donné les privilèges des îles portugaises.

La géographie crée la solidarité. Dans la Méditerranée braudelienne du XVI<sup>e</sup> siècle il existe un système de vases communicants entre les diverses régions pour assurer le ravitaillement de toutes. Celle qui a un surplus de blé fournit les autres. Le même phénomène apparaît dans notre méditerranée atlantique. Si même le blé est insuffisant ailleurs on trouvera bien un marchand pour aller en Bretagne ou en Flandre charger son navire. C'est ainsi que selon Gaspar Fructuoso, en 1561, l'île de Palma est sauvée de la famine<sup>9</sup>.

Mais la géographie n'est pas seule en cause. Pierre Chaunu nous fournit mille preuves de ce qu'il appelle l'appartenance des Canaries au monde portugais. D'abord l'importance du peuplement portugais dans l'archipel, supérieur à ce qu'il peut être sur aucun autre point de l'empire espagnol<sup>10</sup>. Ce qui s'expliquerait par l'histoire politique longtemps incertaine des Canaries, écartelées entre les deux dominations et par le rôle particulier des îles Ténérife dans les relations impériales portugaises. Ce poids démographique portugais apparaît dans l'importance des legs portugais aux premiers hôpitaux de Ténérife. Il apparaît aussi dans la décision prise par l'Inquisition en 1626 de recenser les portugais établis aux Canaries. Car si les portugais sont déjà nombreux aux Canaries pendant le XVI<sup>e</sup> siècle, leur nombre semble augmenter brusquement dans le premier quart du XVII<sup>e</sup>. Ce qui attire l'attention du Saint Office, l'immigration portugaise étant généralement assimilée à une immigration de judaïsants.

Cette poussée correspond à l'accroissement des liaisons commerciales canariennes avec l'Empire portugais, comme le prouve la composition sociale de l'immigration, avec une proportion insolite du commerce et même du négoce (74%) alors que l'artisanat représente 21% et la domesticité seulement 5%. Ce qui explique le rôle monétaire de cette immigration hors de proportion avec le chiffre de celle-ci.

Les conflits étaient inévitables. Dès 1520 — nous y avons fait allusion — on se plaint des prétentions des Portugais à monopoliser dans les eaux canariennes la course contre le Maure. Course qui rapporte gros, on

8. P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique, Structures*, p. 384.

9. Gaspar FRUCTUOSO, *Las Islas Canarias, Saudades da Terra*, La Laguna, 1964, p. 33.

10. P. CHAUNU, *op. cit.*, p. 382.

s'en doute. Dès 1540 les Portugais, à Ténérife, sont accusés, sous prétexte de cabotage d'île en île, d'aller, malgré le monopole, jusqu'aux Indes de Castille. Pierre Chaunu signale en 1564 un navire parti, sans registre, des Canaries pour les Indes et ayant à son bord, ce qui aggrave le cas, un pilote et des marins portugais<sup>11</sup>. A la fin d'août 1571 la flotte de Nouvelle Espagne s'arrête cinq jours aux Canaries. Dans ses eaux se glisse, cherchant à se joindre à elle, un *navio* portugais de 200 toneladas...

Inversement les Canaries se comportent de plus en plus comme des îles portugaises. Nous avons fait allusion à la première étape: le temps où elles se considèrent comme des îles portugaises à l'égard de l'Afrique où elles cherchent à remplacer par des esclaves noirs la main d'oeuvre guanche qui commence à faire défaut. On peut établir un parallèle avec Madère qui pour le développement du cycle sucrier fait elle aussi, à la fin du XV<sup>e</sup> et au début du XVI<sup>e</sup> siècles, appel à la main d'oeuvre noire.

Mais la conjoncture évolue. A partir de 1560 on voit les Canaries en relation non seulement avec le Cap Vert mais avec toute la côte d'Afrique jusqu'au fond du Golfe de Guinée, avec la côte portugaise et l'Algarve, avec les places portugaises d'Afrique et, sans compter le Brésil, avec les îles portugaises, donc avec toute cette méditerranée portugaise que nous avons définie.

Cette croissance des relations luso-canariennes connaît, selon Pierre Chaunu, deux maxima:

a) «la fin de la grande récession du demi XVI<sup>e</sup> siècle». Les Canaries semblent alors tremper dans cette route clandestine de l'argent entre le Río de la Plata espagnol et le Portugal.

b) à l'aube du XVII<sup>e</sup> siècle: une cédula de 1601 révèle l'importance du trafic entre les Canaries d'une part, le Brésil, le Cap Vert et la Guinée d'autre part en violation des droits portugais<sup>11 bis</sup>. Il est vrai que l'on est sous le régime de l'union des deux Couronnes. L'autorité réagit assez mollement et seulement dans la mesure où par ricochet ces violations atteignent les Indes de Castille et le monopole de Séville. Une cédula de 1603 montre

11. *Ibidem*, p. 384. Cf. nombreux exemples de ces fraudes dans F. MORALES PADRON, *Cedulario de Canarias*, Sevilla, 1970, T. I, pp. 102, 113, 239, 252, 359, T. II, p. 5, 23, 24, 80.

11 bis. Les Canaries court-circuitent les communications européennes de Lisbonne. En 1613, le duc de Lerme écrit au roi: «on se plaint que le bois brésil aille aux Canaries, et delà en Flandres et non au Portugal» (Simancas E 436, p. 162, 21 sept. 1613). En 1670 le Régent de Portugal se plaint de ce que les navires partent de Madère et des Açores pour le Brésil et reviennent décharger aux Canaries: de là le sucre va directement à Amsterdam (B.N. Rio, Documentos Históricos, vol. LXVII, p. 70).



que ce commerce canarien s'étend à l'Europe du Nord-Ouest. Les marchandises des Indes ne prennent plus la peine de passer par Séville: voilà le danger!

De ces deux maxima le plus réel semble le second. Le premier est passager, purement conjoncturel, lié à des difficultés sévillanes. En fait, pendant tout le XVI<sup>e</sup> siècle on assiste à une lente poussée du trafic canarien avec le monde portugais, poussée liée à la fois au développement de l'empire portugais et à celui de l'empire espagnol, facilitée aussi, après 1580, par l'union des deux Couronnes. Par contre, le second maximum détache les Canaries de la conjoncture espagnole du XVII<sup>e</sup> siècle et les rapproche de la conjoncture portugaise, bien meilleure, avec des mouvements de longue durée Kondratieff atténués grâce à la spectaculaire poussée du sucre<sup>12</sup>. Le trend séculaire négatif du XVII<sup>e</sup> siècle n'existe pas plus pour les Canaries que pour l'Empire portugais de l'Atlantique.

Tandis que les Canaries entrent de plus en plus dans l'activité de l'empire portugais, les Açores et Madères, elles, entrent de plus en plus dans la vie de l'empire espagnol. A propos des Canaries et des Açores, Pierre Chaunu parle de symétrie: les premiers profondément intégrés au système des communications de l'Empire portugais, les secondes, sur la route de retour de la *Carrera*, profondément intégrées au système de communications de l'empire espagnol<sup>13</sup>. Madère par contre, garde une position marginale par rapport à la *Carrera* espagnole. Pierre Chaunu s'étend beaucoup sur cette marginalité<sup>14</sup>:

«Madère est un peu en dessous du 33<sup>e</sup> degré de latitude nord soit un peu trop au nord-ouest pour se trouver dans l'axe de la route optimale d'Aller: on a intérêt à gagner le sud, au plus court, ce qu'on fait évidemment en visant Lanzarote. Les rares fois où les navires de la *Carrera* ou de la pré-*Carrera* ont fait le crochet para Madère, ils n'en ont pas moins touché les Canaries ensuite. Donc Madère peut être, les cas échéant un escale supplémentaire, elle ne supplante en aucun cas l'escale canarienne. Or cette escale supplémentaire n'est, la plupart du temps, guère souhaitable, trop proche —150 à 200 miles environ— des principales îles canariennes, trop excentrée, aussi, de la liaison directe Andalouise/escale canarienne, la plus souhaitable. Dans la mesure où elle n'ajoute rien sur la route d'Aller, l'escale de Madère doit être évitée.»

12. F. MAURO, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle*. Cf. P. CHAUNU, *op. cit.*, p. 379-382.

13. P. CHAUNU, *op. cit.*, p. 442-443.

14. *Ibidem*, p. 442-448.

Sur le route des Retours, Madère n'est pas mieux placée. Un détour, naturellement, par l'île, n'est pas impossible, en particulier en hiver. A l'aller Madère est une escale commode sur la route de Lisbonne au Brésil. Et en cela elle est profondément portugaise. Sur la route qui va de Séville à la méditerranée américaine, Madère reste à l'écart, à l'aller comme au retour.

Un autre élément écarte Madère du système espagnol: sa prospérité sucrière du tournant du siècle —disons de 1480 à 1580— en fait une concurrente des îles espagnoles de la Méditerranée américaine. Ensuite, par contre, c'est le vin qu'on peut charger à Madère comme aux Canaries, le vin qui ne vient pas faire concurrence au sucre des Antilles, tout juste au rhum qu'on en tire. Mais alors il y a concurrence entre vin de Madère et vin des Canaries.

Cependant bien que située sur les franges de la *Carrera*, Madère n'est pas totalement exclue des soucis du roi d'Espagne. Et quand une menace pèse sur Madère, il réagit, par exemple lors de la grande attaque française de Montluc, sur l'île en 1566-67. «L'expédition écrit H. Lapayre<sup>15</sup>, bien que visant une possession portugaise, alarme Philippe II, d'autant plus que la flotte française a pris au passage deux hourques flammandes qui valaient plus de 150.000 livres.» Même les milieux d'affaires de Vieille Castille s'alarment.

La correspondance de la *Casa de la Contratación* elle même montre l'importance de Madère pour la *Carrera*, avec un plus ou un moins selon les époques. A en croire Pierre Chaunu<sup>16</sup> on peut distinguer:

a) ce qu'il appelle une période de participation dans la phase colombienne et les premières années de la Découverte. Participation due à l'imprécision des routes et à l'ignorance des conditions optimales de la navigation, comme cela se voit bien lors du troisième voyage de Colomb.

b) dans une seconde période, Madère semble s'éclipser de la *Carrera*, et cela jusqu'en 1580.

c) à partir de 1580, les liens sont de nouveau étroits. Est-ce dû à l'union des deux Couronnes? au déclin du cycle du sucre et à la poussée de celui du vin?

La première explication prend un relief particulier au moment de la guerre contre le prieur de Crato, basé aux Açores, ce qui pousse les navires de la *Carrera* à éviter celles-ci. Parfois déjà, en temps normal, l'un d'eux, déporté par la tempête, est jeté sur l'île. Ce n'est pas tout à fait le cas de la

15. *Une famille de marchands*: les Ruiz, p. 405.

16. P. CHAUNU, *op. cit.*, p. 446.

*nao gallega* à laquelle fait allusion Fernandez Duro pour 1581<sup>17</sup>. De retour des Indes elle aurait coulé sur les côtes de Madère mais l'argent a été sauvé. Son capitai a voulu éviter les Açores aux mains du Prieur. La route de Madère est plus difficile, moins bien connue. Par contre, en 1595, l'abordage à Madère de la *nao* de Lazaro de Arpide est, sans hésitation, imputable au mauvais temps. En 1599 une lettre de Cádiz, signée Pedro de Castillo, fait allusion à un certain Manuel Lorenzo, que l'on dit «vezino de la Isla de la Madera», que l'on voit revenir avec una cargaison de cuirs et de bois de campêche en compagnie de trois galions. Faut-il y voir l'indication d'achats de Madère aux Indes Occidentales? Enfin en 1623 on envoie de Séville à Madère trois navires étrangers. Ils doivent porter secours au navire amiral de la Flotte de Nouvelle Espagne, qui a été accidenté. Vaste opération de récupération de l'artillerie qui se trouve à bord...<sup>18</sup>. Bred Madère, île marginale de l'Empire espagnol? Oui dans certaines limites.

### C) RELATIONS ENTRE LES ILES

1) *D'abord celles qui unissent les Canaries et les îles du Cap Vert*. Vis à vis de celles ci, nous l'avons vu, les Canaries se sont données les privilèges des Portugais. C'est qu'ils utilisaient la charte accordée le 12 juin 1466 par Alphonse V à Santiago do Cabo Verde. Cette charte accordait à Santiago la liberté du commerce avec le continent ouest-africain, excepté à l'île d'Arguim où le monopole royal était maintenu intact. Elle supprimait à Lisbonne les droits de douane sur les importations venues du Cap Vert et allégeait ceux qui existaient sur les produits venus au Portugal des Canaries, de Madère ou des Açores sur des navires cap-verdiens<sup>19</sup>. C'est pourquoi, dans les années 1513-1515 par exemple, on voit beaucoup d'esclaves arrivés aux îles du Cap Vert destinés à la réexportation et vendus à des Espagnols qui les transportent aux Canaries ou aux Indes de Castille<sup>20</sup>. Avec l'union des deux Couronnes et le système des *Asientos*, ce commerce se multiplie et nous en

17. *Armadas españolas*, II, p. 497.

18. P. CHAUNU, *op. cit.*, p. 447.

19. T.B. DUNCAN, *Atlantic islands: Madeira, the Azores and the Cape Verdes in seventeenth century commerce and navigation*, Chicago, 1972, p. 19.

20. *Ibidem*, p. 198.

avons jadis expliqué les détails<sup>21</sup>. Le nombre des esclaves transportés aux Canaries est important si l'on en juge par cet extrait du *cedulario* publié par Francisco Morales Padrón:

«A los juezes de registro de las yslas de Canaria, Tenerife y la Palma que los registros que en ella se hicierin de los 3 mil esclavos que los contratadores de Cabo verde y Guinea an de navegar a las Indias en conformidad de la cedula que se les dio embien al presidente y juezes oficiales de Sevilla dentro de seys meses de como se huvieren hecho y de aver lo cumplido avisen...  
...Lo que son Simon Ferreyra Ambrosio de Atayde, Pedro Freyre e Diego Enriquez portugueses se asento en el contrato de los esclavos de las yslas de Cabo Verde y Rios de Guinea...»<sup>22</sup>.

T.B. Duncan nous donne pour les années 1609-1610 une liste impressionnante de navires chargés à Santiago pour les Canaries: cinq s'ajoutant à huit destinés à l'Amérique espagnole. En tout donc treize bateaux transportant 4.439 pièces d'Inde dont 3.923 pièces pour l'Amérique et 516 pour les Canaries. Voici les cinq destinés aux Canaries:

- «4) The caravel *Nossa Senhora do Rosario* (Nicolau Lopes of Lisbon, master) left for the Canaries on 12 Juin 1609 with slaves, hides, and wax, carrying an estimated 164 peças.  
5) *The caravel Nossa Senhora de Boa Viagem* (Pedro Gonçalves master) left for the Canaries on 18 novembre 1609 with slaves, hides and wax carrying an estimated 162 peças.  
...  
11) The ship *Santo Antonio* (Luis Manço master) left for the Canaries on 26 may 1610 woth slaves, hides and wax, carrying an estimated 51 peças.  
12) The caravel *Santo Antonio* (Jeronimo Fernandes, master) left for the Canaries on 26 July 1610 with slaves and hides, carrying an estimated 125 peças.  
13) The ship *Santo Antonio* (Manuel Ribeiro, master) left for the Canaries on 4 september, 1610 with 14 peças.»<sup>23</sup>.

21. F. MAURO, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle*, p. 157-182. Voir aussi Ernesto G. PERALTA RIVERA, *Les mécanismes du commerce esclavagiste au XVII<sup>e</sup> siècle* (Thèse 3<sup>e</sup> cycle EHESS, 1977).

22. F. MORALES PADRON, *Cedulario de Canarias*, I, p. 327, (21 février 1591).

23. T.B. DUNCAN, *op. cit.*, p. 200.

Cependant les marchands espagnols restent désavantagés par rapport aux marchands portugais puisque, comme le montrent les registres de douanes, pendant ces années 1609-1610, deux navires de Séville ont payé des droits sur les marchandises apportées à Santiago, alors que les bateaux portugais n'en paient pas et quinze navires espagnols allant aux Canaries ou en revenant ont payé des droits à Santiago à l'importation comme à l'exportation<sup>24</sup>. Ces années là les navires espagnols passant à Santiago do Cabo Verde sont au nombre de 42: 16 pour les commerce avec l'Afrique Occidentale. Ce total ne comprend pas les navires portugais transportant des marchandises exemptes de droits<sup>25</sup>. En échange des esclaves, les Canaries semblent fournir surtout du vin<sup>26</sup>. Pour le premier semestre de l'année 1615 les taxes recueillies par les douanes de Santiago et Fogo sur les six navires engagés dans le commerce des Canaries représentent 176\$ 506 réaux contre 501\$ 488 pour le commerce de Guinée et 268\$ 137 pour le commerce des Antilles<sup>27</sup>.

II) *Entre Madère et les Canaries aussi* tout un commerce existe, mêlé de rivalités et de concurrences. N'exagérons rien cependant. Si nous considérons les registres de douane de Funchal en 1620, les marchandises exportées vers les Canaries paient 172.499 réaux sur un total de 3.786.672. Et encore semble-t-on profiter de l'union des deux Couronnes. Car en 1650 le poste «Canaries» égale néant sur un total de 4.139.738 réaux<sup>28</sup>.

Naturellement c'est d'abord le blé puis le sucre qu'on recherche à Madère. Gaston Fructuoso nous parle des habitants de Forteventura. Ils sont loyaux, dit-il, envers les Portugais et les Castellans et ennemis des Maures de Berbérie qu'ils attaquent souvent. Ils vendent alors leur butin à Madère avec laquelle ils commercent beaucoup à cause du vin et du «miel de cannes» qu'ils peuvent transporter, étant donné la proximité des deux îles<sup>29</sup>. Mais l'on cultive la canne aussi sur la Grande Canarie, qui prétend que son sucre est meilleur que celui de Madère. On trouve dans l'île espagnole, dans la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, 24 moulins à sucre, tous produisant au moins 6 ou 7.000 arrobes par an. Cette île est riche, saine et souvent fréquentée par les étrangers<sup>30</sup>.

24. *Ibidem*, p. 203.

25. *Ibidem*, p. 204.

26. *Ibidem*, p. 205.

27. *Ibidem*, p. 206.

28. F. MAURO, *op. cit.*, p. 495-496.

29. G. FRUCTUOSO, *op. cit.*, p. 13.

30. *Ibidem*, p. 30.

Madère avait connu un «cycle du blé» au XV<sup>e</sup> siècle, remplacé par celui du sucre puis celui du vin. Aussi pendant les trois premières décennies du XVII<sup>e</sup> siècle une grande partie du blé dont on avait besoin à Madère venait-elle des Canaries, spécialement de Lanzarote, située à moins de 300 miles de Funchal. Entre 1630 et 1640 le ravitaillement en céréales importées des Canaries commença à faiblir et, après la Restauration de 1640, les contacts entre Madère et les Canaries furent interrompus. Les décennies belliqueuses qui suivirent rendirent pratiquement impossible pour Funchal des achats de blé aux Canaries. Il faut bien dire cependant que même s'il n'y avait pas eu de guerre, le ravitaillement en céréales à partir des îles espagnoles n'aurait plus été possible car déjà, avec l'accroissement de leur population, les Canaries ne produisaient plus de blé en surplus et commençaient même à en importer pour elles mêmes.

Les îles ne suffirent plus à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle à leur propre ravitaillement, même après l'introduction du maïs aux Açores, entre 1600 et 1650<sup>31</sup>. Madère, au XVII<sup>e</sup> siècle, est un centre de redistribution malheureux parce qu'il n'a pas lui-même de quoi se nourrir. Son histoire est jalonnée par toute une série de mesures, municipales ou royales, tendant à protéger contre la faim le consommateur madérois. Le manque de blé est fréquent et les documents font allusion à ces navires, qui, allant aux Canaries ou plus loin encore, s'arrêtent à Funchal et s'y voient convaincus, par toutes sortes de bonnes raisons d'y laisser au moins une partie de leur cargaison. On agite facilement devant eux le spectre de la tempête ou des corsaires. Cette situation reste la même, avec des hauts et des bas, au cours du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>32</sup>. Témoin cette histoire qui arrive en 1683 et que nous raconte T.B. Duncan, d'après les «Vereações» de Funchal:

«One of the worst cases involuted the captain of a Flemish ship from Rotterdam who had a cargo of rye for the Canaries; on 8 June 1683, after having been imprisoned for non cooperation, the captain was compelled to allow the unloading of his rye. The chamber entrusted the 3168 bushels of rye to the Portuguese merchant Manuel Rodrigues, but since Rodrigues could not pay immediately for the purchase of the rye —the cost of which came to 1.504.800 reis (about 528)— the aldermen told the captain to proceed on his way to the Canaries, without cargo or capital, and return for his money in two months' time.»<sup>33</sup>.

31. F. MAURO, *op. cit.*, p. 300.

32. *Ibidem*, p. 302.

33. T.B. DUNCAN, *op. cit.*, p. 67-68.

A la limite de la pénurie: ainsi peut-on qualifier la situation céréalière des îles. Mais c'est vrai pour d'autres produits. La viande par exemple. A Madère l'importation de viande et de charcuterie et l'interdiction de leur exportation ne semblent se relâcher que dans le dernier tiers du XVII<sup>e</sup> siècle. L'artisanat du cuir a sa place dans l'île et l'on trouve fréquemment, mêlé aux vignes, le sumac qui sert à tanner les peaux. La viande vient des Canaries mais aussi des îles du Cap Vert, peut être des Açores, où pourtant il arrive qu'on en manque<sup>34</sup>. Même situation pour la sardine qui arrive à Madère en grandes quantités venues d'Angleterre ou, tout simplement, de Setubal. Les autorités en surveillent la vente, peuvent l'interdire ou interdire l'exportation vers les territoires étrangers, même espagnols entre 1580 et 1640, les Canaries par exemple<sup>35</sup>. La conservation du poisson est facilitée par la proximité des salines, celles de Lanzarote, d'où l'on tire par an 400 caisses de sel de 12 fanegas chacune et celles des îles du Cap Vert où le sel est une autre ressource, à côté des esclaves<sup>36</sup>.

Le gros problème des relations Madère-Canaries est celui du vin. Y-a-t-il vraiment concurrence sur les marchés portugais, espagnols ou extérieurs entre les vins de Madère et ceux des Canaries? Il ne semble pas, même si l'on se place après 1580, c'est-à-dire dans le période d'expansion du vin madérois. En Afrique portugaise par exemple les vins de Madère paient des droits d'entrée comme au Brésil. Mais les Canaries y vendent aussi leur vin du moins avant 1640, sans qu'il soit possible de parler réellement de concurrence car ce sont souvent des bateaux portugais qui transportent les vins espagnols dans des régions où la navigation est rare et le ravitaillement difficile. De plus la production des îles est, par définition, limitée.

Au Brésil un avantage est fait au madère. En mars 1642 la municipalité de Bahia le distingue du vin canarien qui doit payer 8000 réaux de droit la pipe et du vin açoréen ou portugais-continentale qui paiera, lui, 3.500 réaux quelle que soit la quantité. Le vin des Canaries a d'ailleurs moins bonne réputation, puisqu'en 1630 on accuse les tavernes de Salvador de couper le vin de Madère avec du vin des Canaries et de la frelater<sup>37</sup>.

Assez curieusement, le vin des Canaries était consommé sur les quatre continents qui bordaient l'Atlantique et dans les îles. Les vins de Madère,

34. F. MAURO, *op. cit.*, p. 364. Les informations recueillies portent sur les années 1618, 1633, 1658.

35. *Ibidem*, p. 287.

36. *Ibidem*, p. 261.

37. F. MAURO, *op. cit.*, p. 357-359.

comme ceux de Pico et Fayal aux Açores étaient surtout appréciés des planteurs anglais d'Amérique du Nord et des Antilles. Un groupe de marchands anglais influents et nombreux, installés à Madère s'efforçait de promouvoir l'usage du madère sur les plantations anglaises et y réussissait assez bien. Par contre il ne parvenait pas à convaincre les Anglais d'Angleterre à en acheter alors que le vin canarien avait un gros succès sur le marché de Londres. Les choses ne changeront que dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Et encore! Il faudra que la madère passe par les Indes Occidentales ou Orientales pour «vieillir» et convaincre le palais anglo-saxon, aux Iles Britanniques mêmes<sup>38</sup>.

Et pourtant il y avait une monnaie d'échanges: les tissus de toutes sortes que les îles —aussi bien Madère que les Canaries— achetaient en masse en Angleterre, ce qui, comme le montre T. B. Duncan, n'a pas été négligeable dans le développement de l'industrie anglaise:

«The demand for English textiles in the Atlantic islands, not only in Madera but also in the Azores and the Canaries, contributed materially to the development of the textile industry and the textile trade in a number of small English towns and ports. Tina Topsham, downriver from Exeter in Devonshire, was, at times, an important trading partner of the Atlantic islands. Barnstaple, on the other side of Devon, was also a large supplier of textiles to the islands. Another steady supplier was Colchester, to the northeast of London. The ships from England to the islands were full of pieces of cloth —«Devon dozens», «Colchester boys» (baize), «Barnstaple boys», «perpetuanas», «says» and «kerseys», friezes and «frizados»— a rich variety with a now old-fashioned nomenclature»<sup>39</sup>.

A la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, Madère apparaît ainsi comme liée, comme les Canaries, à l'ensemble de l'Atlantique et, en même temps, liée aux mêmes Canaries par des échanges. Mais dans ce commerce «méditerranéen» elle domine et passe avant les Canaries, car elle est, plus qu'elles, une escale et un redistributer. Plus que les Canaries mais aussi plus que les Açores.

III) *Les Açores* ont aussi leur place dans le commerce interinsulaire. De ce point de vue São Miguel et sa capitale, Ponta Delgada, semblent jouer le

38. T. B. DUNCAN, *op. cit.*, p. 73.

39. T. B. DUNCAN, *op. cit.*, pp. 4 et 7.



premier rôle. Des statistiques du port d'Exeter en 1624 montrent qu'Exeter a envoyé 10 navires aux Açores dont 8 à São Miguel, 8 aux Canaries et 3 à Madère, sur un total de 94 navires affrétés au départ de ce port. Ces navires ont transporté aux îles 3.383 pièces de «Devon dozens», 237 de «perpetuanas», 292 de «Barnstaple bayo», 563 de «Dunsters» et 104 de «Taunton cottons», en réalité des lainages, selon Duncan. Et bien que la France soit de loin le premier acheteur de textiles d'Exeter, les îles, en 1624, viennent aussitôt après, avant l'Espagne. De même dans l'autre sens on voit arriver, en 1624, 152 navires à Exeter dont 21 viennent des îles —et là dessus 13 des Açores, 5 de Madère et 3 des Canaries. Ces navires ont apporté 3.112 «hundredweight» de sucre, 12 «hundredweight» de gingembre et 302 tonnes de pastel, celui-ci sans doute, pour sa plus grande part, en provenance de S. Miguel<sup>41</sup>. C'est S. Miguel qui joue un rôle essentiel dans le ravitaillement en blé de la «méditerranée atlantique orientale». Car le blé chargé à Ponta Delgada va d'abord à Madère, aux Canaries, au Portugal, aux places portugaises d'Afrique du Nord. Les chargements pour la France, les Provinces Unies ou l'Angleterre sont alors très rares<sup>42</sup>. Ce marché nous le retrouvons dans le domaine des toiles (*linens*). Le principal marché des toiles de S. Miguel était le Portugal, le second Madère, le troisième les Canaries. A eux trois, ils représentaient 70% du nombre total des navires engagés dans ce trafic. Mais il est faux de dire que ce marché était un marché protégé. D'une part le transport du textile profitait des navires utilisés pour le transport du blé et le coût marginal provoqué par le premier était faible ajouté au coût de transport du second. D'autre part ces produits portugais ne payaient pas des droits aussi élevés que les produits étrangers, flamands, écossais, irlandais ou français. Hors du domaine portugais, par contre, le textile de Sao Miguel ne résistait pas à ces produits<sup>43</sup>. Cela apparaît bien dans le tableau suivant:

40. *Ibidem*, p. 76.

41. *Ibidem*, p. 88-89.

42. *Ibidem*, p. 98.

43. *Ibidem*, p. 103-105.

*Navires engagés dans le commerce des  
toiles de São Miguel 1639-1694<sup>44</sup>*

Portugal	19	Terre Neuve	2
Angleterre	9	Afrique du Nord	1
Madère	7	Brésil	1
Canaries	7	France	1

Le commerce de S. Miguel subissait d'ailleurs dès avant 1640 une crise grave avec la chute de la demande de pastel sous les coups de l'indigo tropical triomphant. Les habitants de S. Miguel ont développé leurs cultures de blé pour remplacer le pastel et ils ont essayé de développer d'autres productions agricoles comme celle du haricot. Mais la Restauration de 1640 et la guerre qui s'en est suivie ont tué le commerce avec les Canaries et celui du pastel est mort définitivement après 1660.

La crise apparaît dans le trafic du port de Ponta Delgada où seulement dix navires en tout font escale pour toute l'année 1669. Le registre des douanes de 1676 donne 42 navires anglais faisant escale cette année là à Ponta Delgada. Mais quand on y regarde de près on s'aperçoit qu'un petit nombre seulement de ces navires est venu directement d'Angleterre et que presque tous étaient consignés pour Madère et les Canaries. Le commerce de Sao Miguel avec l'Europe, Portugal mis à part, s'effondrait. Des 56 navires indiqués sur les registres, cinq seulement étaient envoyés à des ports européens, tous les autres l'étaient à Madère ou aux Canaries<sup>45</sup>.

Dans la dernière décennie du siècle nous avons l'ensemble de marchands français, Christophe Bressan, Jean Bressan et Bernard Fartoat qui était le consul de France. Dans ces dix ans ils ont fait plus d'affaires que les Anglais. Malgré cela ce qu'ils ont fait restait modeste. Leurs navires en effet ont rapporté de Lisbonne un mélange de produits manufacturés, tous provenant de réexportations, plus quelques produits portugais assez primitifs (sel, épices, huile d'olive). Ils ont chargé à la place surtout du blé pour Madère, Lisbonne et les Canaries. Toujours la méditerranée atlantique!<sup>46</sup>

44. *Ibidem*, p. 105.

45. *Ibidem*, p. 106-107.

46. *Ibidem*, p. 107.

Cette importance des autres îles dans le trafic de São Miguel apparaît dans une statistique que nous donne T.B. Duncan pour la période 1620-1694, sur la provenance et la destination des navires qui touchent à Ponta Delgada. Nous arrivons aux chiffres suivants:

*Nombre de navires*

<i>Provenance</i>		<i>Destination</i>	
Angleterre	68	Angleterre	84
Portugal	41	Canaries	48
Canaries	33	Madère	34
Madère	16	Portugal	27
Terceira	14	Pays Bas et Provinces Unies	13
Pays Bas et Provinces Unies	11	Afrique du Nord	8
France	9	France	8
Nouvelle Angleterre	4	terceira	7
Fayal	2	Terre Neuve	5
Afrique du Nord	2	Santa Maria	1
Espagne	2	Brésil	1
Brésil	2	Barbades	1
Santa Maria	1	Inconnue	42
Inconnue	74		
Total	279	Total <sup>47</sup>	279

Sur le premier total de 279, 111 navires viennent sûrement de ports de la «méditerranée-atlantique-orientale» et sur le second total de 279, 125 vont à ces ports. Or dans chaque cas on peut supposer qu'une partie des «inconnues» concerne cette même méditerranée: Ya encore apparaît donc bien le rôle interinsulaire et «méditerranéen» de São Miguel, encore plus frappant peut-être que celui de Madère.

Le second rôle aux Açores, dans le commerce avec les Canaries et, plus largement, avec la «méditerranée atlantique» est joué par le port de Horta, dans l'île de Fayal. Horta est lié au commerce de la morue. La grande aire de consommation de ce poisson est la péninsule ibérique, certaines régions de la Méditerranée et enfin les Açores, Madère, les Canaries et les places

47. *Ibidem*, p. 109-110.

portugaises du Maroc. Le Brésil aussi importait beaucoup de morue mais celle-ci devait alors passer par Lisbonne. C'est dans ces conditions que Horta, au centre du dispositif açoréen, est devenu le rendez-vous des navires morutiers. L'île de Fayal, comme l'ensemble des Açores se trouve elle-même au centre de l'Atlantique à égale distance de l'Europe, de Terre Neuve, de l'Afrique et du Brésil. D'ailleurs son rôle est lié à l'expansion des intérêts britanniques aux Amériques. Et ici apparaît non la complémentarité mais la concurrence des îles portugaises avec les Canaries. En effet l'installation anglaise aux Guyanes et dans les Petites Antilles, plus la prise par les Anglais de la Jamaïque en 1655 a enlevé ces régions au commerce de la *Carrera* c'est-à-dire à l'axe Séville-Cadix-Canaries pour le donner à l'axe Londres-Boston, axe sur lequel Madère et les Açores possèdent leurs positions. Les vins de Pico et de Madère ne pouvaient pas pénétrer le marché colonial espagnol mais ils pénétrèrent le marché colonial anglais<sup>48</sup>.

La poussée de Horta est si importante qu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, il est le port le plus important des Açores. Ensuite vient Ponta Delgada qui a beaucoup perdu avec la chute du pastel et qui ne peut encore vraiment profiter du nouveau cycle, celui de l'orange, qui commence à peine à São Miguel. Enfin Angra, important comme capitale politique et religieuse se contente d'exporter son surplus de blé vers les autres Açores. Ces degrés correspondent donc à des rayons d'action de plus en plus courts: Horta la cosmopolite, Ponta Delgada la «méditerranéenne», Angra l'açoréenne...<sup>49</sup>.

Cependant il ne faut pas oublier le rôle de la conjoncture politique, militaire et navale pour expliquer l'évolution des échanges entre les îles. En particulier le rôle des relations entre l'Espagne et le Portugal. Ainsi:

«The chronological dimension is also of fundamental importance for understanding the general development of the islands. After 1580, when Portugal came under the crown of Spain, the islands were drawn into Spain's long war with the French Huguenots, the Dutch, and the English. The archipelagoes had their shipping and trade interrupted and were victimized by some damaging raids. Fortunately, after 1603, the Anglo-Spanish war came to an end and English merchants began to build up the trade between England, on the one side, and Madeira, the Azores and the Canaries on the other...

...These events plunged Portugal into a twenty-eight year struggle (1641-1668) with Spain, during which Spanish fleets no longer called at the Azores,

48. *Ibidem*, p. 154-156.

49. *Ibidem*, p. 157.

the Cape Verde an slave trade sent into crisis, *and the trading relations of all three Portuguese archipelagoes with the Canaries were completely broken off.*»<sup>50</sup>.

C'est ensuite seulement dans les trente dernières années du siècle que les relations ont repris, malgré les aleas de la brève comme de la longue durée.

#### D) AU XVIII SIECLE

C'est pourquoi, au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, une sorte d'interconnexion permanente existe entre les trois archipels.

«Entre Madère, les Açores, les Canaries les relations sont assez fréquentes. Il y a là tout un monde qui a sa propre existence, dont les diverses parties se tiennent et s'épaulent. Un monde dans lequel il faut inclure la côte voisine du Maroc car celle-ci participe aussi aux circuits que nous voyons maintes fois des navires parcourir. De ces circuits voici quelques exemples, empruntés à une liste de navires français qui passèrent par Funchal, en 1716-1717: Ténériffe, Sainte-Croix de Barbarie, Madère, Amsterdam-Cadix, Terceira, Madère Cadix-Cadix, Lançarote, Madère, Cadix-Cadix, Madère, côte de Barbarie, les Canaries. Un des meilleurs que nous ayons rencontré est le suivant (27 janv. 1724): une tartane française venant de Cadix visite successivement Madère, São Miguel, Madère, Santa Maria, Ténériffe (ici le voyage est involontaire, c'est la tempête qui est la cause du détour) Santa Maria, Madère.»<sup>51</sup>.

Et Albert Silbert ajoute:

«Un autre bon exemple est celui d'un vaisseau français du département des Martigues qui arriva à Funchal en provenance de Sainte Croix de Barbarie avec de la cire, du poisson salé et quelques cordouanes''. Il repartit pour Lançarote d'où il revint avec du blé qui fut échangé contre du sucre, lequel fut emporté vers Cadix (24 janvier 1732). Nous citerons enfin le cas d'un navire marseillais qui, venu de Sainte Croix de Ténériffe, se proposait de vendre diverses marchandises et dont le capitaine annonçait qu'en cas de mauvaises

50. *Ibidem*, p. 247-248.

51. Albert SILBERT, *Un Carrefour de l'Atlantique: Madère 1640-1820*, Lisbonne, 1954, p. 8.

affaires, il irait à São Miguel chercher des grains pour les Canaries. (12 mars 1751). Ces îles d'ailleurs nous paraissent liées plus intimement à Madère que les Açores, du moins au 18<sup>e</sup> siècle, comme nous le montrerons plus loin»<sup>52</sup>.

Une des formes de cette pénétration inter-insulaire c'est le triomphe, à Madère, de la monnaie espagnole qui y supplante la monnaie portugaise. Certes, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, les monnaies espagnoles circulaient à Madère à côté des portugaises. L'union des deux Couronnes a sans doute amplifié le phénomène. Avec la Restauration de 1640, un règlement du nouveau gouvernement impose le cours obligatoire, à Madère, de la monnaie nationale et même, en 1664, en décide de faire frapper dans l'île des pièces d'or et d'argent. L'instruction du 10 février prévoit une *Casa da Moeda* et peut-être ces mesures ont-elles été efficaces. Mais au début du XVIII<sup>e</sup> siècle on change la valeur des *patacas* et des *realetes*, ce qui prouve que circulaient toujours ou à nouveau des pièces espagnoles. Albert Silbert cite le cas d'un bateau français qui, en 1742, a vendu du blé à Funchal puis repart avec «2500 piastres gourdes». La même année une tartane française aurait apporté de Cadix une cargaison de blé plus 25.000 piastres destinées à des marchands anglais et portugais de l'île<sup>53</sup>.

Autre exemple: en 1743 un vaisseau de guerre anglais enlève à un capitaine portugais 3.000 piastres que celui-ci transportait de Sainte Croix de Tenerife à Madère pour le compte des marchands portugais. En 1749 le gouvernement portugais fait frapper des pièces spécialement destinées aux îles. Un peu plus tard, en 1756, dans une «Relation abrégée de l'île de Madère», en date du 18 juillet, on lit ceci:

«Le seul argent qu'on voit, pour ainsi dire, dans toute l'île est des demi-Réaux, des Réaux de Plata et des doubles Réaux, monnaie d'Espagne...»<sup>54</sup>. Un peu plus loin il est fait allusion aux piastres, pistoles d'or et quadruplés. En 1785 le consul de France à Madère écrit:

«L'argent courant ici est l'esquelin et le double esquelin des Espagnols, que ceux-ci appellent *Pezettas*... Les pièces d'or portugaises passent ici comme marchandises et se vendent plus ou moins chères, suivant la quantité qui se trouve dans l'île où elles sont d'ordinaire fort rares.»<sup>55</sup>.

52. *Ibidem*, p. 8-9.

53. *Ibidem*, p. 18.

54. Cité par A. Silbert, *ibidem*, p. 19.

55. Cité par Silbert, *ibidem*, p. 19.

La même année, le même consul nous apprend qu'en 1783 il a envoyé à son collègue des Canaries une caisse de 1400 pièces espagnoles de 5 réaux de billon, caisse qu'il avait reçue de Lisbonne afin de la faire changer contre une caisse de pièces de 4 réaux, seules courantes à Madère. Dès 1762 le directeur des finances locales s'était plaint de ne pouvoir transférer de l'argent à Lisbonne, faute de monnaie nationale. En 1799 lorsque la grande hausse des prix est déclanchée dans la conjoncture internationale, le corregidor se plaint de l'insuffisance de numéraire circulant dans l'île. Mais il ne parle même plus de monnaie portugaise. Or celles-ci, dans la mesure où elles existent dans l'île, n'ont pas, à poids égal, la même valeur que dans la métropole. Elles ont une valeur nominale de 25 % supérieure, alors que les monnaies espagnoles ont la même valeur que sur le Continent. Cet écart, naturellement, permet des spéculations sur le change<sup>56</sup>.

Il y a là un paradoxe à une époque dominée par l'or du Brésil, même si à partir de 1760 la production de cet or décroît rapidement. Paradoxe d'autant plus frappant que les Anglais ont pris une place prépondérante dans le commerce du vin de Madère, comme dans celui de Porto. Lorsqu'en 1749 les Portugais, comme nous l'avons signalé, frappent une monnaie pour les îles c'est une monnaie d'argent, comme la monnaie espagnole. Preuve des liens des îles portugaises avec, sinon l'Espagne, du moins ce que nous pourrions déjà appeler la zone monétaire espagnole<sup>56</sup>.

L'autre problème des îles au XVIII<sup>e</sup> siècle est celui de la concurrence entre le vin de Madère et celui des Canaries. Certes les Açores et les rivages européens de la « méditerranée atlantique » produisent des vins excellents. Mais c'est celui des Canaries et en particulier de Ténérife, qui fait la plus grosse concurrence à celui de Madère. Vin de Madère maintenant muté à l'alcool de cannes, comme le vin de Porto l'est à l'alcool de marc. Le Consul de France à Madère n'était pas content lorsqu'il apprenait que des vaisseaux français avaient acheté du vin canarien. Il nous explique, dans sa correspondance, que ce vin était inférieur:

« Cette île (de Madère) produit de ce vin de liqueur blanc et rouge mais qui est meilleur que celui des Canaries, étant sans aucun goût de miel et avec une saveur qui réjouit le cœur loin de l'affadir comme l'emmielle de Sainte Croix de Tenerife et ainsi plus fin et plus coulant. »<sup>57</sup>.

56. *Ibidem*, p. 19-20.

57. Cité par A. Silbert, *ibidem*, p. 32.

C'était d'ailleurs l'opinion des Anglais, comme le prouve leur attitude dès 1721. Le gouvernement espagnol avait demandé que le vin des Canaries soit admis aux West Indies avec les mêmes droits de douane que les vins portugais. Une enquête fut menée par la Commission anglaise du Commerce et des Plantations. Il résulte de cette enquête que les marchands anglais des Canaries eux-mêmes ne croyaient pas alors en l'avenir de cette exportation. La clientèle, disaient-ils, préférerait d'autres vins. Ce n'est donc pas une question de droits de douane, selon eux, mais une question de mode, de goût. De plus, la population, de plus en plus misérable, a perdu tout intérêt pour la vigne<sup>58</sup>.

Cependant le vin des Canaries continue à jouer un certain rôle dans le commerce anglais: en 1744 la guerre avec l'Espagne oblige les Anglais à cesser leur trafic avec les Canaries, ce qui fait monter le prix du vin à Madère. La guerre finie, une entente finit pas se substituer à la concurrence. Des commerçants de Madère envoient leur vin à Ténérife où on le mélange avec celui du pays, de valeur bien inférieure et le tout est vendu comme vin de Madère. L'*Elucidario Madeirense*, un véritable dictionnaire de Madère, nous donne une liste de navires qui font ce trafic entre 1784 et 1787. Le vin des Açores a été, lui aussi, utilisé de la même façon. En 1801 un décret a interdit l'entrée à Madère du vin açoréen. Mais il semble que la contrebande ait, sur ce point, remplacé le commerce légal<sup>59</sup>.

Albert Silbert nous indique un curieux projet, présenté en 1747 pour créer aux Bermudes c'est-à-dire à proximité des West Indies et des Treize Colonies, un vignoble analogue à celui de Madère<sup>60</sup>.

Le XIX<sup>e</sup> siècle sera le siècle du déclin du vin de Madère malgré quelques poussées de prospérité. Madère n'échappera ni à l'oïdum, ni au phylloxera.

Cette concurrence des vins madérois et canariens aura eu des répercussions planétaires puisque la rivalité entre les deux s'est faite sentir jusqu'aux Philippines. Le portugais Juan Caballero, ayant voulu, en 1786, obtenir une licence d'exportation de vin canarien aux Philippines, il lui fut répondu que le vin qui était demandé à Manille n'était pas le vin canarien, mais le vin de Madère, que le vin canarien ne résistait pas au climat «de

58. Journal of the Commission for Trade and Plantation, 14 juillet 1721. Cf. A. SILBERT, *op. cit.*, p. 32.

59. A. SILBERT, *ibidem*, p. 32-33. Dans l'*Elucidario* voir article *Vinho*.

60. *Ibidem*, p. 33.





Bengala» et que cette licence serait une atteinte au monopole de la «Compagnie des Philippines»<sup>61</sup>.

Les rapports entre les Canaries et les îles portugaises de l'Atlantique doivent donc être replacés à la fois dans le cadre de la conjoncture et des structures de l'économie internationale et dans celui de la vie maritime et commerciale de cette méditerranée de l'Atlantique Oriental où ces îles jouaient précisément un rôle décisif.

Les mécanismes qui en ont résulté étaient liés, naturellement aux contraintes de la marine à voile. Avec la disparition de celle-ci et le développement de la marine à vapeur ces mécanismes ont volé en éclat. Mais d'autres facteurs de changement sont loin d'être négligeables: l'indépendance des colonies d'Amérique du Nord et du Sud, la révolution industrielle de l'Europe du Nord Ouest et surtout cette entrée lente du monde ibérique dans ce qu'il a été convenu d'appeler, chez les économistes, la catégorie des pays en voie de décadence.

61. F. MORALES PADRON, *El comercio canario-americano*, Séville, 1935, p. 234.