

Schlüpmann (Jakob), *Cartas edificantes sobre el comercio entre Perú y Chile a comienzos del siglo XVIII, correspondencia y contabilidad de una compañía comercial (1713-1730)*, Lima, IFEA, 2006, 346 p.

Compte rendu par Bernard Lavallé

Le commerce maritime entre Lima (Callao) et Santiago du Chili (Valparaíso) a été, avec ses différentes phases, un des éléments clés de l'histoire économique péruvienne tout au long des siècles coloniaux. Cette histoire est pourtant très mal connue. Dans le cadre d'une vaste enquête qu'il a menée sur l'activité maritime du Pacifique sud à cette époque, l'auteur nous donne ici une étude à la fois très originale et fort suggestive de cette branche d'activité vue de l'intérieur.

Il a en effet découvert dans une liasse judiciaire des Archives Générales de la Nation à Lima un ensemble de plusieurs centaines de lettres d'affaires s'étendant sur une douzaine d'années au début du XVIII^e siècle, ainsi que les comptes détaillés des opérations menées à bien par la compagnie de deux marchands entre 1713 et 1729. Cette trouvaille est tout fait exceptionnelle. Elle nous offre une sorte de journal de l'activité, et de l'actualité, économiques de l'époque qui se trouve d'ailleurs à un moment clé du trafic maritime entre le Pérou et le Chili. Elle déborde de beaucoup des simples problèmes techniques et financiers, pour s'intéresser aussi à la vie publique des deux régions. Enfin, elle évoque de grands problèmes de l'heure dans le cadre de l'Empire, comme l'émergence du Rio de la Plata, la contrebande française, ou la question du contrôle du cap Horn alors que l'omnipotence du *Consulado* de Lima touche à sa fin et que l'administration coloniale cherche à reprendre le contrôle de la fiscalité.

La première partie du livre, sur près de 170 pages, s'intéresse donc à la compagnie formée par les deux associés Murga et Durán : les personnages en présence, l'historique de leur association, les contrats qui les liaient, l'essor du trafic axé sur la production de blé chilien, les problèmes rencontrés comme, sur des registres différents, l'action des pirates anglais et des contrebandiers français.

Tous ces aspects sont ensuite replacés dans le cadre plus général des techniques financières de l'époque et de la région, du déséquilibre des échanges entre les deux ports et du fonctionnement de l'économie de la route Callao-Valparaíso qui vivait du blé mais aussi dans une moindre mesure des bois du sud chilien, du commerce des esclaves, et de la contrebande. L'auteur s'est aussi attaché aux problèmes plus précisément techniques : équipages, carénages, rotations des voyages, etc, avant de déboucher sur les

profits réalisés par la compagnie, le tout accompagné de plus d'une trentaine de graphiques très parlants et de plusieurs annexes..

La seconde partie de l'ouvrage est constituée par un choix de quelques soixante-seize dizaines de lettres parmi les centaines échangées dans le cadre de la compagnie entre les deux ports et qui illustrent, au quotidien les grands problèmes analysés dans la première partie, de manière certes ponctuelle mais extraordinairement vivante et qui intéressent tout autant l'histoire sociale que celle de l'économie.

En fait, ce livre, très original quant à son point de départ, dépasse et de loin le seul cadre de la compagnie étudiée. Mieux qu'une monographie, il nous offre une première approche très suggestive des activités de cette route Callao-Valparaíso, et nous fait attendre avec d'autant plus d'impatience le grand livre que Jakob Schlüpmann devrait nous donner sur ce monde si mal connu et pourtant si important pour le Pérou de cette longue époque.

(14/07/2008)