

Thomas Calvo

*Por los caminos de Nueva
Galicia: transportes y
transportistas
en el siglo xviii*

Univ. de Guadalajara y
CEMCA, México
1997
191 p.

Thomas Calvo nous entraîne avec les muletiers du XVII^e siècle sur des parcours qu'il connaît bien, ceux de la Nueva Galicia et, au-delà, ceux du grand nord-ouest minier et missionnaire, organisé autour de Zacatecas. "Élément confédérateur de la région de Guadalajara", le transport "se trouve au cœur de la société"; ces deux axes organisent la réflexion sur un objet dont l'auteur n'a pas voulu masquer la mobilité et parfois, le caractère insaisissable.

En apparence, le bagage de l'historien est léger: les transporteurs, qu'il s'agisse de professionnels spécialisés ou de petits producteurs dotés de quelques mules, ont laissé peu de traces écrites de leur passage dans l'histoire, alors que leurs efforts ont contribué, pour une part que le livre tente de mesurer, à la colonisation d'un territoire dont ils partageaient la rudesse. Ce sont les archives des haciendas (surtout celles d'Église) et celles des négociants de Mexico —encore les inventaires ne sont-ils pas très

nombreux— qui permettent de tenter une évaluation quantitative dont l'auteur ne dissimule pas les difficultés et les approximations.

Pour cette raison, le XVII^e siècle auquel se réfère le titre déborde constamment de part et d'autre de ses limites: évocations de l'âge héroïque du XVI^e siècle, recours aux témoignages de voyageurs du XVIII^e, ou aux pérégrinations des jésuites expulsés, en 1767, des missions du Sonora. Autant de vagabondages dans le temps et dans l'espace, qui nous rappellent que les techniques et les trajets ont finalement peu changé, dans la longue durée, même en tenant compte de l'adaptabilité des transporteurs dans leur recherche des moyens d'aller moins lentement ou de mieux échapper au fisc.

L'auteur a cependant recours à des matériaux plus lourds: les instruments fournis par la géographie historique et d'abord par son fondateur, Vidal de la Blache, dont il suit ici les leçons. L'ouvrage fait de la géographie un mode de réflexion. Après avoir évoqué en quelques pages très vives les grands éléments du relief —la sierra, la côte marécageuse, infestée de moustiques, l'interminable Altiplano, l'axe néo-volcanique au sud, jamais vraiment un obstacle—, Calvo consacre une première partie aux voies de communication dans leurs aspects les plus matériels, aux moyens de transport (mule et charrette) et enfin au monde mêlé des transporteurs et de tous ceux qui, pour des raisons variées, ont à se déplacer entre des points de peuplement très distants les uns des autres.

Le relief n'est jamais infranchissable, mais présente nombre de difficultés ponctuelles, ravins,

flancs de montagne escarpés où les chemins permettent le passage d'une seule cordée de mules à la fois, marécages. Les pluies —de mai à octobre— raccourcissent les journées de marche, menacent de gâter les marchandises; et surtout elles gonflent de manière imprévisible les cours d'eau auxquels Calvo réserve quelques pages particulières. On mesure alors le poids de l'absence d'infrastructures, dans des régions encore presque dépourvues de ponts à la fin du siècle. C'est à qui, dans ces conditions, se montrera le plus astucieux pour offrir, au meilleur endroit, les services d'un bac sûr. Une mule pour 3 ou 4 habitants de Guadalajara, à la fin du XVII^e siècle, selon les calculs de l'auteur: c'est là son âge d'or, car elle concurrence victorieusement la charette sur les chemins de montagne trop accidentés ou, sur la côte, déjà envahis par la végétation, à peine ont-ils été débroussaillés au passage d'un convoi.

Il faut également compter avec les obstacles "humains": *indios bravos*, dans le nord minier, et un banditisme de grands chemins, certes endémique, mais dont Calvo montre bien l'amateurisme et l'inorganisation. Auberges et *ventas*, ces abris sommaires en rase campagne, contribuent par leur inconfort exagéré à accentuer les désagréments des voyages.

Pas de grande picaresque, cependant, dans ces régions: il faut tout le labeur de l'historien dans les archives pour reconstituer, non sans bonne humeur, les conditions dans lesquelles des religieux traficants, des marchands et des misérables, se côtoient au long de ce qu'on n'ose appeler des routes. On aurait aimé en savoir plus, au terme de cette présentation du milieu social des transports, sur l'univers culturel des

chemineaux: des exemples et des allusions, trop rares, aux croyances et aux dévotions, attirent l'attention sur les centres de culte de la région, par exemple San Juan de los Lagos. Ne servaient-ils pas de haltes, ne donnaient-ils pas lieu à des réunions à la fois dévotives et utiles? Les muletiers, si exposés aux dangers du voyage, n'avaient-ils pas des saints de prédilection, et leur passion effrénée pour le jeu n'est-elle pas en accord, finalement, avec les risques inhérents au métier? Hommes rudes, souvent illettrés, étaient-ils, pour autant, si déracinés? De même, on est surpris de ne trouver nulle mention du trafic de bétail par lequel les confréries rurales alimentaient leur trésorerie, dans certaines régions: le phénomène était-il inconnu, à cette époque et en Nouvelle-Galice?

On apprend beaucoup, en revanche, sur l'organisation matérielle des convois, le professionnalisme des muletiers, leur adresse dans l'emballage des charges: autant de savoir-faire dont dépendait l'arrivée du fret à bon port. Que d'efforts déployés pour transporter un mélange parfois comique de marchandises, certaines vitales pour l'activité économique (le mercure, pour les mines d'argent), d'autres futiles ou déterminées par la volonté de préserver l'hispanité jusque dans les marges extrêmes de l'Empire. La seconde partie de l'ouvrage systématise les données de la première en une géographie des transports qui comprend les itinéraires, la nature des frets, les coûts, l'impact de l'activité sur l'économie et sur la société. Se dessinent alors une hiérarchie et une typologie des transports: du grand commerce interrégional, aux petits échanges locaux, faits

essentiellement de produits agricoles.

Les colons de Guadalajara préservent leur hispanité en achetant les textiles venus d'Europe (si l'on ajoute les tissus fabriqués en Nouvelle-Espagne, la branche "textile" l'emporte largement, dans les inventaires des convois), ainsi que les produits alimentaires de luxe, vin, huile, olives, épices, sans parler du sucre et du chocolat. Bien manger, bien se vêtir... Quant à bien lire, l'auteur signale la quasi absence de livres dans le fret, ainsi que de papier: il faut supposer que ce sont les clercs, les quelques *letrados* en route pour leur nouveau poste, qui apportent avec eux ces éléments de la culture écrite; le colportage de littérature populaire, ou bien défendue ou simplement suspecte, si familier dans une partie de l'Europe du XVII^e siècle, semble ici complètement inconnu. Quant aux pondéreux alimentaires comme les céréales, contrairement, là encore, aux conditions en vigueur en Europe, il arrive qu'ils circulent sur de très longues distances au mépris de toute considération des coûts, au point de se convertir en "mais pour les riches", mineurs qui peuvent payer en bon argent, ou missionnaires financés par la Couronne.

En dehors de ce cas extrême, l'auteur évalue, au total, un coût de transports relativement bas, compte tenu des distances et des difficultés liées à la faiblesse des infrastructures. Les prix des produits qui atteignent le Sonora, sont grevés à hauteur de 40%, en moyenne, par leur acheminement; mais seulement de 10% à 12% lorsqu'ils s'arrêtent à Guadalajara. On ne peut parler véritablement d'isolement de ces confins de l'Empire: on parvient à Guadalajara, de Mexico, en 10 à

15 jours. Relativement bonne liaison avec Mexico et les produits européens, faible coût du transport et bénéfiques honnêtes expliqueraient selon l'auteur, la vocation commerciale de Guadalajara, et le poids social de ses marchands.

Un appendice d'une trentaine de pages reproduit in-extenso un magnifique document, daté de 1727. L'auteur nous livre ainsi, au terme de son parcours, l'une des véritables sources de son histoire des transports: un dossier judiciaire, extrait du *Ramo judicial civil* des archives de Guadalajara. Il est dommage de ne pas avoir accompagné le document d'un commentaire ou d'une introduction qui aurait donné toute sa dimension à l'information qu'il contient. Il nous introduit en effet dans le réseau complexe des autorités et des juridictions superposées, complémentaires et concurrentes, réseau dans lequel devaient se mouvoir, s'ils voulaient faire respecter leurs droits ou simplement poursuivre leur activité, les acteurs des transports comme les autres. Leur marginalité, leur déracinement apparaissent alors tout à fait relatifs. Ils ne disposent ni de ponts ni de routes en bon état, mais croisent partout des représentants de la justice du roi et des villes et s'exposent à tout moment aux effets des mandements écrits des juges. C'est l'une des vérités de ce monde des transports dont l'auteur de l'ouvrage nous dévoile, par ailleurs, beaucoup d'autres.*

Annick Lempérière