

II Congresso Histórico Internacional

AS CIDADES NA HISTÓRIA: SOCIEDADE

18 a 20 de outubro de 2017

ATAS

CIDADE MODERNA - I

2017

FICHA TÉCNICA

Título

II Congresso Histórico Internacional
As Cidades na História: Sociedade

Volume

V - Cidade Moderna - I

Edição

Câmara Municipal de Guimarães

Coordenação técnica

Antero Ferreira
Alexandra Marques

Fotografia

Paulo Pacheco

Design gráfico

Maria Alexandre Neves

Tiragem

200 exemplares

Data de saída

Dezembro 2019

ISBN (Obra completa)

978-989-8474-54-4

Depósito Legal

364247/13

Execução gráfica

Diário do Minho

ÍNDICE

CIDADE MODERNA

CONFERÊNCIA

pág. 7

A cidade moderna na monarquia portuguesa

José Damião Rodrigues

COMUNICAÇÕES

pág. 25

La Reconstrucción de los Grupos Sociales e Identidades Culturales de una Ciudad del Siglo XVI a Través de la Escritura: Santiago de Compostela (1500-1550)

Adrián Ares Legaspi

pág. 49

“Privilégios”, “graça”, “utilidade”: argumentos do pedido de elevação da vila de Moçambique à categoria de cidade

Ana Paula Wagner

pág. 75

Língua e identidade no desenho da sociedade colonial brasileira: o caso das vilas de ameríndios

Ana Rita Bernardo Leitão

pág. 103

Política ilustrada e ações urbanísticas na América portuguesa (segunda metade do século XVIII)

Antonio Cesar de Almeida Santos

pág. 129

La ciudad de Ourense en 1680-1725: ¿un espacio urbano al servicio de las élites concejiles orensanas?

Antonio Presedo Garazo

pág. 157

Books and cities: book commerce in 18th Century Portuguese cities and the learned sociabilities

Cláudio DeNipoti

pág. 179

A Cidade e a *Dádiva* Assistencial – Mecanismos de visibilidade e integração sociais.
Setúbal, 1913

Daniela dos Santos Silva

pág. 205

A organização do mercado no tecido urbano de Braga, durante a Época Moderna

Daniela Nunes Pereira

pág. 237

Dinámicas socioeconómicas y discursos de ciudad en la disputa por la capitalidad del sur valenciano: Alicante versus Orihuela en el siglo XVII

David Bernabé Gil

pág. 267

Arquitetura Doméstica Urbana do Período Colonial em Minas Gerais, Brasil

Elio Moroni Filho

pág. 285

Anotações para o Estudo de Capelas do Ciclo do Ouro em Minas Gerais

Elio Moroni Filho

pág. 313

Sociétés des villes atlantiques européennes des Temps modernes

Guy Saupin

pág. 345

Dinâmicas Urbanas ou o Urbanismo Religioso de uma Cidade em Crescimento. A Colina de Santana na Cidade de Lisboa

Hélia Cristina Tirano Tomás Silva

pág. 369

Aspectos sociais da polícia urbana na Corte hispana: entre Conselho e Junta (1560-1612)

Ignacio Ezquerro Revilla

Sociétés des villes atlantiques européennes des Temps modernes

Guy Saupin

Professeur d'histoire moderne, Université de Nantes
Centre de Recherche en Histoire Internationale et Atlantique

guy.saupin@univ-nantes.fr

Résumé

Les sociétés des villes atlantiques européennes sont façonnées par un très important mouvement migratoire qui entretient une interpénétration mouvante entre les parties stable et instable de la population. Un fort cosmopolitisme, principalement européen, mais aussi américain et africain, se traduit par un brassage de population, des transferts économiques et culturels, mais aussi des tensions sociales. Une forte intégration dans la dynamique atlantique entraîne une inflexion de la hiérarchie urbaine classique à travers la conjugaison d'un accroissement des écarts sociaux et d'une fluidité sociale plus grande. Il en résulte une plus forte déstabilisation des échelles traditionnelles de valeur, une liberté de manœuvre plus grande pour les acteurs sociaux et une affirmation plus nette de la marginalité.

Parler de ville atlantique suppose de considérer son insertion dans l'économie-monde atlantique comme le moteur prépondérant de son développement dans ses effets économiques par création de richesse et modelage du marché du travail comme dans les modifications de la forme urbaine, tant dans l'expansion de l'espace construit que dans le renouvellement du paysage matériel, l'ensemble résultant des initiatives et des compromis de cohabitation de l'ensemble des habitants faisant société dans cette place commerciale (Saupin, 2006. Fortea ; Gelabert, 2006).

Dans l'élaboration de l'histoire sociale, l'approche traditionnelle par catégories, que celles-ci renvoient aux notions d'ordres ou d'états ou de classes ou à des groupes de manière plus évasive, a été critiquée comme préfabriquée et réductrice au profit d'une nouvelle démarche largement inspirée de la micro-histoire visant à reconstituer les véritables liens sociaux établis par les individus, leurs familles et lignages dans les réseaux relationnels construits et animés par ces derniers (Ruggiu, 2004). Sensible aux jeux d'échelles et soucieuse d'éviter tout radicalisme, la démarche suivie ici entend emprunter aux deux méthodes, en marquant bien que l'autonomie des acteurs sociaux ne se déploie pas dans un espace socialement et culturellement vierge, mais au contraire très encombré de références et de principes collectifs, hérités ou adoptés, qui déterminent partiellement ses orientations. L'initiative individuelle et familiale reste bien au départ de la construction des cercles de base qui s'entremêlent pour former la société urbaine, mais les choix stratégiques sont en partie façonnés par un horizon identitaire que l'on subit ou auquel on se rattache.

La question envisagée revient à poser l'hypothèse d'une certaine originalité de la société de la ville atlantique européenne par rapport aux sociétés des villes de l'intérieur où la fonction de capitale administrative régionale l'emporte sur les rôles de redistribution commerciale et de production manufacturière le plus souvent de type dispersé (Saupin, 2002). La dynamique atlantique se décline non seulement le long des différentes échelles du commerce maritime animé à partir d'une place portuaire de la façade européenne,

mais aussi dans l'importance de leurs effets induits sur une activité manufacturière de type portuaire et dans l'affirmation de place financière bien pourvue en capitaux facilitant les investissements dans l'armement maritime, les opérations de négoce, l'assurance maritime et l'ensemble des solutions de crédit (Cabantous ; Lespagnol ; Péron, 2005). L'ensemble de ces activités prend son essor dans un espace d'échange transatlantique associant les littoraux de trois continents, fondement de sa spécificité dans une mondialisation maritime naissante et en expansion rapide sous la conduite des puissances européennes jusqu'à en faire le concurrent progressivement victorieux de l'économie-monde asiatique centrée sur l'océan Indien

La création de richesse et la structuration du marché du travail résultant de cette trajectoire trouvent leur traduction dans les inflexions originales qui recomposent partiellement la société de la ville atlantique par comparaison avec le modèle classique urbain de l'époque moderne (Le Mao, 2015). L'ambition est de saisir l'ampleur de ce remodelage dans toutes ses dimensions (Dubert ; Sobrado Correa, 2009). García Hurtado ; Rey Castelo, eds., 2016). Ainsi se justifie le plan suivi par cette étude qui entend décrire les spécificités sociales de villes soumises à des migrations intenses et comprendre comment se modifie le modèle de hiérarchie urbaine au sein d'une mobilité sociale plus vive que d'ordinaire.

I. Des sociétés urbaines de migrations intenses: renouvellement, internationalisation, intégration et marginalisation

A. Conséquences sociales de la domination du mouvement migratoire

1. Un profil démographique spécifique parmi les villes européennes

Plus la ville portuaire est une place entreprenante dans la construction de l'économie-monde atlantique, plus sa croissance démographique est vive. L'accélération des taux de croissance ou le maintien sur un palier élevé sont des signes majeurs de son rôle de premier plan dans l'animation des circuits d'échange, quelque soit l'échelle considérée, du cabotage à courte distance aux plus grands trafics transatlantiques. À l'inverse, toute décélération de ce même taux ou pire encore tout renversement vers une contraction démographique traduit une difficulté à soutenir la concurrence sur la façade européenne et une marginalisation progressive. Une élévation rapide de la population apparaît donc la caractéristique la plus significative, avec des modulations de rythme dans la longue durée aboutissant parfois à la régression, ce qui laisse un tableau général assez diversifié (Pérez García, 2009). Au long des trois siècles de l'époque moderne, la hiérarchie portuaire des puissances maritimes de l'Europe de l'Ouest a ainsi connu des reclassements plus ou

moins importants, résultant des variations chronologiques d'entrée et de maintien dans la première colonisation européenne, des variations des politiques mercantilistes menées par les États et des positions plus ou moins favorables des ports dans l'articulation entre les zones de production et les marchés de consommation dans l'espace économique européen (Saupin, 2016a). La sélection s'opère entre les villes selon leur aptitude à tirer parti de la droiture coloniale américaine associée intimement au commerce des esclaves d'Afrique noire, du commerce atlantique européen articulant les échanges intracontinentaux et les approvisionnements et redistributions liés au commerce colonial et finalement de la pêche, activité la plus ancienne devenue secondaire et base de résistance de ports déclassés du commerce colonial.

La vigueur relative de la croissance de la population dépend essentiellement du solde migratoire résultant de l'addition de nombreuses entrées masquant d'importantes sorties. La forte immigration s'opère comme dans les autres villes au sein de cercles concentriques révélant des distances de déplacement plus ou moins grandes depuis la première ceinture proche correspondant au bassin démographique urbain jusqu'à des aires régionales, nationales et étrangères. Sans opposition avec le modèle global, l'immigration masculine reste plus forte que la féminine, cette dernière étant plus concentrée sur le bassin démographique proche alors que la première vient de beaucoup plus loin (Poussou, 1983). La même différence se vérifie dans la durée avec un exode plus transitoire pour les femmes. Cette mobilité s'opère le long de l'échelle urbaine dans l'espace national et européen, menant des bourgs et petites villes vers les plus grandes. Le caractère atlantique de la ville conduit à un renforcement de la façade océanique dans cette géographie des origines (Bouyer, 2008).

La ville portuaire est traditionnellement une porte de sortie vers des horizons lointains. L'entrée dans la colonisation a multiplié les opportunités ultramarines, mais les déplacements transatlantiques à destination des Amériques ont concerné le plus grand nombre. Cette émigration, ponctuée d'un certain nombre de retours, a pris une importance très inégale selon les puissances maritimes, même s'il convient de raisonner en termes de valeur relative proportionnée à la population (Canny, 1994). La France apparaît ainsi très en décalage par rapport à l'Espagne et l'Angleterre en valeur absolue et encore plus par rapport au Portugal et aux Provinces-Unies en valeur relative. Dans la chaîne migratoire, le port fonctionne comme un accélérateur de mobilités, en multipliant les opportunités de départ tant pour les anciens habitants tentés de sortir de leur sphère de stabilité que pour les nouveaux venus qui peinent à trouver leur place et sont poussés à repartir.

Naturellement, pour une ville atlantique, sa position géographique comme port littoral ou de fond d'estuaire sur un fleuve d'importance variable ou à proximité de cette voie d'eau et les dimensions très variées de son État d'appartenance, comme sa configuration

géographique dans l'espace océanique atlantique intégrant la Méditerranée occidentale et surtout le canal de la Manche et la mer du Nord, exercent une influence directe sur le dessin particulier et irrégulier de ces cercles concentriques, faisant varier d'autant les proportions de régionaux, nationaux et étrangers. Les contrastes entre les villes portuaires des Provinces Unies puisant largement dans les États allemands et baltiques et les ports français ou castillans relevant d'un État beaucoup plus vaste en sont une illustration parlante.

Dans ce profil démographique, l'apport du mouvement naturel reste totalement marginal. Par rapport au modèle général, il l'est d'autant plus que les effets d'une surmortalité s'additionnent à ceux d'une sous-natalité. Le premier phénomène vient de la dangerosité des métiers de la mer et des ravages des batailles navales dans les levées pour les Marines de guerre, de la pression physique des travaux portuaires, du péril épidémique entretenu par les navires marchands ou militaires – le débarquement des soldats étant plus mortifère que celui des marchandises – si la surveillance sanitaire vient à se relâcher sous la pression des intérêts économiques ou stratégiques et des graves déficiences dans les conditions de logement et de vie des groupes sociaux les plus pauvres, constamment alimentés par une immigration nourrie. L'érosion de la natalité est une conséquence de la prolongation du célibat dans le monde des marins ou dans l'ensemble des immigrés pauvres, ce qui réduit le nombre de mariages en association à la surmortalité ou au non retour ou au recul de l'âge de fondation d'une famille, ce qui contracte d'autant la fécondité. Pourtant, a contrario, l'élite négociante n'adopte que tardivement le comportement malthusien de la noblesse, considérant qu'un nombre élevé d'enfants reste une bonne opportunité pour le développement des affaires à travers les réseaux commerciaux, soit par dispersion géographique des fils, soit par alliances stratégiques des filles.

2. Les conséquences sociales

La ville portuaire est caractérisée par une cohabitation entre une partie stable et enracinée et une partie instable et mouvante de sa population. Le terme de ville-passoire, inventé par J.P. Bardet pour qualifier le mouvement incessant animant la ville de Rouen du milieu du XVII^e à la fin du XVIII^e siècle, avec un solde migratoire de 60.000 habitants correspondant à 120.000 entrées et 60.000 sorties (Bardet, 1983), est applicable à toutes les villes capables de se maintenir dans la dynamique atlantique, de manière directe ou indirecte comme c'est ici le cas où ce port maritime de Paris cède progressivement et partiellement son rôle d'armement maritime à son ancien avant-port du Havre, en se recentrant sur le développement manufacturier, tout spécialement l'industrie cotonnière à partir d'une matière première importée d'Amérique.

Cette rotation influence tous les aspects de la vie en société depuis l'habitation et la vie collective de rue ou de quartier et son prolongement dans les réseaux relationnels nourrissant les solidarités entre familles, les rencontres des jeunes, la formation des couples et la fondation des ménages, jusqu'aux multiples aspects de la vie publique communautaire, rendant compte par exemple de la faible participation aux élections dans les systèmes restés relativement ouverts, tant pour les corporations de métiers, les fabriques paroissiales ou les compagnies de milice, le tout couronné et intégré dans les institutions municipales (Coste, 2007, 172-183, 279-310). Ces phénomènes ont été étudiés pour la ville de Nantes (Saupin, 1996, 2010a). L'analyse des comportements du menu peuple, parmi lequel la proportion des nouveaux arrivés est la plus haute, a mis en évidence l'extrême mobilité géographique dans l'espace urbain, de rue plutôt que de quartier, traduction d'une fragilité économique et sociale qui recherche la protection de la conservation des solidarités établies. Dans une ville où l'assemblée électorale de l'échevinage est demeurée ouverte en droit à tous les chefs de feux, le taux de participation inférieur à 10% est directement dépendant de cette déficience du sentiment d'appartenance communautaire aisément explicable chez de nouveaux arrivés.

L'importance du fait migratoire et la porosité entre les sphères sociales stables et instables s'allient pour atténuer la traditionnelle endogamie. L'analyse des origines géographiques des conjoints dans les actes de mariage livre des pourcentages très élevés de non originaires, avec des records dans le cas des villes nouvelles qui sont toutes liées à l'installation d'un arsenal pour la marine de guerre comme Brest ou Rochefort en France ou El Ferrol en Espagne. Mais les grands ports de commerce ont tous des taux d'extranéité dépassant les 50%. Par ailleurs, l'appartenance au monde de stabilisation ne signifie pas forcément un enracinement ancien. En recherchant les origines géographiques des familles de l'élite marchande en action pour une période donnée, on établit une échelle de temps qui court sur deux ou trois générations, ce qui souligne l'importance du renouvellement étant donné le temps nécessaire à l'accumulation du capital pour parvenir à ce sommet de la pyramide marchande. Pour tous les migrants, le mariage demeure le meilleur moyen d'une facilitation de l'intégration, d'une sécurisation de l'assimilation ou même d'une accélération de la promotion sociale.

La dimension atlantique des lignées, dans un horizon européen ou ultramarin, est sans doute la caractéristique la plus spécifique de ce type de ville. Elle est particulièrement activée par la logique de fonctionnement des réseaux commerciaux dans un capitalisme qui demeure fondamentalement relationnel avant d'être financier, par l'intérêt porté par les noblesses seigneuriales européennes à la possession de concessions minières, d'exploitations d'élevage et surtout de plantations de produits tropicaux et par les opportunités de carrière dans la gestion impériale. Le développement des économies coloniales ouvre de plus en plus l'éventail social de l'émigration européenne, juxtaposant la catégorie de

« petits Blancs » aux élites militaires, administratives, propriétaires et commerciales des colonies américaines. Pour une partie de ces émigrés, le séjour ultramarin est conçu comme temporaire, le temps d'y faire fortune ou d'améliorer son niveau de vie initial avant de revenir dans la métropole de départ, ou encore dans un va et vient régulier entre les deux rives de l'Atlantique justifié par la gestion des biens, la recherche d'une bonne alliance matrimoniale ou l'instruction des enfants. Les impacts sociaux et culturels dans les ports d'origine restent variables : celui des *Indianos* espagnols est sans comparaison avec celui des *Américains* anglais ou français.

La pression migratoire est aussi facteur de déstabilisation sociale, d'abord en créant un déséquilibre accentué des sexes dans le groupe des adolescents et des très jeunes adultes aboutissant à une surreprésentation masculine, ensuite en alimentant la précarité et la marginalisation d'une frange la plus déshéritée qui peine à trouver sa place (Hitchcock, 2004). Si le phénomène de la pauvreté est un fléau général sévissant dans toutes les sociétés, il prend ici une accentuation aiguë comme sous-produit du mirage portuaire. L'association des deux phénomènes conduit à des déviances dangereuses où la violence masculine rencontre la prostitution féminine. Les structures d'assistance sociale – confréries, aumôneries, hôpitaux, maisons de Miséricorde, le plus souvent portées par un idéal religieux, cherchent à protéger les corps pour sauver les âmes. Il est significatif que les deux premières villes anglaises à expérimenter les « workhouses » à la fin du XVII^e siècle, afin de compléter l'organisation paroissiale classique issue des « poor laws » de 1598-1601, soient les deux plus grands ports, Bristol juste avant Londres. La survie dans la rue, les conduites de taverne, les rivalités entre bandes génèrent des solidarités élémentaires qui nourrissent un code de sociabilité qui rassemble le monde de la marginalité. Pourtant, la tentation du crime n'est jamais loin, favorisée par les opportunités portuaires, ce qui explique l'attention particulière portée par la police à cet espace de l'entre-deux (Mantecón, 2006).

B. Le cosmopolitisme

Le cosmopolitisme d'une ville atlantique européenne n'est que la forme supérieure de son fonctionnement comme pôle migratoire, soit par l'importance des transferts économiques et culturels qu'il entraîne, soit par l'étrangeté et l'importance de la différence qu'il introduit dans la société d'accueil.

1. Impact de la présence de minorités européennes

Au long de l'époque moderne, l'évolution de la hiérarchie des minorités présentes dans chaque port atlantique européen renvoie à une réalité partagée correspondant à l'évolution de la géographie économique de l'Europe de l'Ouest et à des spécificités engendrées par des emplacements et des contextes différents (Saupin, 2016b). On y lit d'abord la mutation de l'économie-monde atlantique dont le centre de gravité se déplace progressivement de la Méditerranée atlantique vers la mer du Nord et la qualité de l'insertion de chaque place portuaire dans l'articulation entre les zones majeures de production agricoles et manufacturières européennes et les principaux de marché de consommation, pour lesquels les produits importés de l'outre-mer jouent un rôle de plus en plus important suite à l'élargissement social de leur demande. Le rôle grandissant des réseaux internationaux de commerce dans la structuration des échanges transatlantiques renforce cette dissémination stratégique des acteurs qui s'adaptent à la distribution des privilèges de commerce dans le contexte de la politique mercantiliste des puissances maritimes. À ces facteurs économiques se superposent des facteurs religieux et politiques, traduits en exils volontaires ou forcés de fidèles ou sujets persécutés (Augeron ; Even, 2010). Il en est ainsi de la grande diaspora sépharade portugaise, irrégulière au XVI^e siècle depuis le règne de Manuel Ier, mais puissamment activée par l'intensification de l'action de l'Inquisition dans la phase de l'union des couronnes espagnole et portugaise de 1581 à 1640. C'est la plus intégrante dans la dimension atlantique, envoyant les nouveaux chrétiens sur les rivages africains et dans les places commerciales américaines, mais aussi et principalement tout le long de la façade océanique européenne avec Amsterdam comme point majeur de concentration au XVII^e siècle. La diaspora catholique irlandaise vient ensuite, en trois grandes phases du début à la fin du XVII^e siècle, principalement intéressée par les ports des puissances de même confession officielle.

Tableau simplifié de la succession des communautés étrangères selon les puissances maritimes européennes du XVI^e au XVIII^e siècle

Angleterre	Italiens, Flamands, Français, Allemands
France	Italiens, Castillans, Portugais, Hollandais, Irlandais, Allemands
Espagne	Italiens, Portugais, Français, Flamands, Hollandais, Irlandais, Allemands
Portugal	Italiens, Espagnols, Anglais
Pays-Bas	Italiens, Castillans, Portugais, Allemands, Anglais
Provinces-Unies	Allemands, Danois, Suédois, Portugais, Anglais, Français

Ces minorités d'origine européenne présentent des profils sociaux diversifiés associant des gens de mer, des artisans et des marchands d'envergure inégale. Les durées de séjour et les conditions de résidence qui en découlent sont d'une grande variété, depuis la rotation rapide des gens de mer jusqu'aux établissements plus pérennes des marchands. Les plus instables se logent chez les aubergistes et les plus sédentaires ont principalement recours à la location de corps de logis, car toute entrée dans l'accession à la propriété traduit une inclination vers une intégration sociale plus profonde, de longue durée sinon définitive. La visibilité est d'abord économique avec le poids dans le mouvement portuaire et commercial et l'ampleur des horizons géographiques reliés, technique dans les procédés de fabrication ou les méthodes de gestion, culturelle, principalement à dimension religieuse, surtout lorsque les cérémonies autorisées se déroulent dans une chapelle dédiée, et finalement institutionnelle lorsque la communauté est organisée en nation dont les privilèges reconnus sont défendus par un consul qui sert aussi de régulateur de police interne entre les membres (Bottin ; Calabi, 1999).

Dans la configuration des liens sociaux, ces minorités étrangères s'avèrent très majoritairement endogames dans un premier temps, se séparant en un groupe toujours fermé et un autre beaucoup ouvert dans un second temps. L'accroissement du nombre de mariages mixtes de nature homogame en est le principal révélateur. Les rapports avec leurs homologues indigènes balancent entre deux options : soit il s'agit d'un combat autour de la distribution des privilèges à coup de procès, ce qui ne facilite pas l'établissement des liens sociaux, soit la préférence va à la coopération économique dans les limites permises par la politique mercantiliste, ce qui est nettement plus favorable à l'intégration dans la société urbaine. Cette collaboration autorise les transferts de compétence et le partage des rôles, voire les influences culturelles religieuses ou philosophiques. Dans une Europe où la reconnaissance du pluralisme religieux à travers la liberté de culte demeure une frontière encore largement infranchissable dans bien des espaces de cohabitation, les villes atlantiques font figure de laboratoire de tolérance, principalement au cours du XVIII^e siècle (Burkardt, 2007). Amsterdam, où progresse la tolérance de fait dès le XVII^e siècle, demeure encore à cette date une exception. L'exemple britannique ne plaide pas pour une avance globale des ports protestants sur cette question. Les hésitations marquant la cession de cimetières aux protestants dans les ports français soulignent le caractère fragile de la coexistence pacifique au siècle des Lumières.

2. Présence de minorités non européennes

L'intensification des circulations humaines libres ou forcées dans l'espace atlantique font des villes européennes atlantiques le premier lieu de séjour de migrants d'origine africaine ou américaine, même si pour un bon nombre ce n'est qu'une étape pour une translation vers une ville intérieure, souvent la capitale.

En termes quantitatifs, la présence amérindienne est restée marginale. Seule l'Espagne avec la venue des descendants des élites des grands empires aztèque ou inca fait figure à part. La prolongation du commerce médiéval des captifs musulmans d'Afrique du Nord alimenté par la course et la piraterie donne une configuration spéciale aux sociétés urbaines ibériques du sud. Le fait essentiel reste cependant l'apport direct d'esclaves d'Afrique noire inauguré au milieu du XV^e siècle par les traitants portugais au fur à mesure de leur descente le long des côtes atlantiques africaines et de leur prise de contact avec les chefferies côtières. La moitié sud du Portugal et les villes d'Andalousie et du royaume de Valence comme celles des archipels de Madère, des Açores et des Canaries ont constitué le principal marché d'exportation de ces esclaves jusqu'au milieu du XVI^e siècle. Séville et Lisbonne impressionnent les voyageurs venus du Nord pour leur coloration africaine, allant jusqu'à 10% de la population lisboète au XVI^e siècle. Les conditions d'existence de ces esclaves sont difficiles, matériellement et moralement, car ils sont utilisés pour les tâches les plus dures ou les plus dégradantes et ils restent soumis aux bonnes ou mauvaises dispositions de leurs propriétaires dont les niveaux sociaux sont fort diversifiés. Leur destin est toutefois l'intégration à long terme dans la société urbaine par suite du métissage favorisé par la relative fréquence des manumissions, le plus souvent monnayées. Certaines trajectoires exceptionnelles permises par une solide protection de maîtres de haut niveau social ne doivent pas faire oublier le long chemin accidenté parcouru par le plus grand nombre. La présence des mulâtres, dont une partie parvient à pénétrer le niveau social médian urbain, s'affiche comme une des plus fortes originalités sociales des villes atlantiques du sud de la Péninsule ibérique au long des XVI^e et XVII^e siècles, en contraste avec leur inexistence dans les autres ports européens (Almeida Mendes, 2008).

Ces derniers s'ouvrent à cette réalité de la présence noire à partir du XVIII^e siècle, dans une conséquence directe de l'explosion quantitative du commerce des esclaves par l'Atlantique. Trois sources différentes s'unissent pour alimenter cette nouveauté : l'envoi des fils ou neveux ou protégés des chefs des royaumes négriers africains pour leur apprentissage culturel de l'Europe, l'apport d'esclaves par les capitaines négriers pour satisfaire la demande des élites portuaires en domesticité exotique et l'introduction d'esclaves par les planteurs américains lors de leurs séjours en métropole soit pour eux-mêmes comme serviteurs ou dans le but de leur donner une qualification professionnelle monnayable lors de leur retour sur le territoire américain. En Angleterre et aux Provinces-Unies, la

condition en est la sortie de l'esclavage. En France, une situation duale sépare les ports de la façade atlantique, où les parlements provinciaux ont imposé le principe du séjour limité qui permet une suspension temporaire de la condition servile retrouvée au retour dans les Îles d'Amérique, et le vaste ressort intérieur du parlement de Paris où la tradition juridique de libération est théoriquement maintenue (Noël, 2006). Le contournement des règles fait que les sociétés des ports atlantiques doivent s'habituer à une présence noire inédite, allant de l'esclavage masqué à une plus grande autonomie, phénomène perturbant suscitant craintes, fantasmes et surveillance, accentué par la concentration de cette petite minorité voyante dans le quartier portuaire. Dans ces villes françaises, les Noirs créoles déjà américanisés sont plus nombreux que ceux d'origine africaine (Noël, 2011, 2013).

II. Une inflexion du modèle traditionnel de hiérarchie sociale urbaine

Comment lire une société urbaine ? La méthode traditionnelle de classement par catégories hiérarchisées a été sévèrement critiquée depuis les années 1990 par les plus radicaux partisans de la micro-histoire qui entendaient lui substituer le véritable réseau des liens sociaux issus de la cohabitation, de l'opposition, mais aussi de l'intersection de tous les cercles relationnels construits par les individus, leurs familles et leurs lignées. La démarche adoptée ici se veut intermédiaire, soucieuse de prendre en compte la capacité d'initiative des acteurs sociaux et leur autonomie vis-à-vis des normes héritées, sans négliger toutefois la force d'influence de ces dernières et le poids de l'environnement social sur les comportements individuels ou familiaux. Dans la ville atlantique européenne, les deux traits spécifiques les plus marquants sont une plus grande fluidité des frontières sociales fondamentales suite à une mobilité sociale plus accentuée et une nouvelle lecture du code de l'honorabilité.

A. Accentuation de la mobilité sociale

1. Filières d'ascension et porosité des frontières sociales fondamentales

Comme dans toute société urbaine, les frontières sociales fondamentales correspondant à des zones de transition sont déterminées par un ensemble de critères dont l'addition ou l'insuffisance creuse les différences en renvoyant vers le haut ou vers le bas. Les plus marquantes sont l'échelle de dignité, le niveau de fortune et le pouvoir d'achat, l'accès à la propriété, la capacité d'épargne et la position face aux crises économiques et sociales qui séparent quant à la durée de résistance et opposent les profiteurs et les victimes, le niveau d'instruction et l'exercice de responsabilités publiques qui sanctionne la considération sociale et l'insertion dans des réseaux d'influence (Saupin, 2010b). Dans

une catégorisation la plus souple possible, la hiérarchie sociale distingue ainsi les élites urbaines, un groupe médian et le menu peuple. Il est inutile d'aller plus loin puisque dans chaque niveau la somme des points communs rassemblant tous ses membres reste supérieure à leurs décalages. De plus, pour la lecture d'une société qui renvoie avant tout à la qualification d'une dynamique sociale, il est plus important de s'intéresser à la porosité entre ces grandes strates, au va-et-vient ascendant et descendant mettant en mouvement leurs franges inférieures ou supérieures selon les oscillations de la conjoncture (Ruggiu, 2002).

Dans les ports océaniques européens, la fluidité sociale associant les succès et les échecs – mais c'est bien l'espérance d'ascension qui fonctionne comme moteur principal de la dynamique urbaine – se déploie au long de cinq grandes filières. La plus maritime intéresse les gens de mer, les marins beaucoup plus que les pêcheurs, les capitaines de navire beaucoup plus que leur équipage. Les carrières maritimes, toujours synonymes de conditions de travail très dures et trop souvent écourtées par les noyades accidentelles, les fièvres des tropiques ou les ravages des guerres, sont pourtant capables de soutenir une promotion pour une minorité des gens de mer. Le symbole le plus éclatant de la réussite correspond à l'entrée d'un capitaine de navire dans le cercle des négociants, souvent grâce à l'accumulation des efforts de plusieurs générations d'ascendants et à la protection d'un armateur qui l'a déjà employé pour ses expéditions. L'addition du salaire, des privilèges du port-permis, la rémunération de la surveillance des opérations d'achat et de vente et parfois la participation, même infime, au capital d'armement permettent ce saut qualitatif. Les exemples flamboyants connus dans chaque port, essentiels pour maintenir l'énergie de la motivation, ne doivent pas masquer l'extrême sélectivité du processus révélé par les études statistiques.

Le glissement du commerce de détail vers le commerce de gros est une seconde voie plus souvent vérifiée, exigeant aussi les efforts de plusieurs générations. Le passage par les boutiques de luxe comme marchands de draps et soie, marchands droguistes, marchands épiciers ou merciers, est le plus souvent une étape intermédiaire car elle met en contact ces redistributeurs avec les importateurs de produits du marché international. Une transition souple commence par des participations dans l'armement maritime et par le maintien de la boutique en continuité du commerce de gros. La solution sociétaire unissant des partenaires de même type prêts à sauter le pas est aussi utilisée, transitoirement.

D'autres ascensions sont possibles dans le monde de la production, correspondant le plus souvent à une augmentation progressive de la taille des ateliers artisanaux. Ce phénomène se heurte toutefois à la réprobation de l'idéologie corporative traditionnaliste attachée à la défense du petit atelier associant maître, compagnon et apprenti pour un partage équitable du marché du travail. Cette résistance socioculturelle ne fait pourtant que freiner

le mouvement tiré en avant par le gonflement de la demande. La dynamique atlantique favorise l'essor de certaines branches par la demande de produits manufacturés pour les exportations ou par les importations de produits agricoles ou de matières premières nécessitant une transformation. Toutes les infinies catégories de textile dominant dans le premier cas ; le raffinage du sucre, les préparations du café, du thé et du cacao, la transformation du tabac, le traitement de l'indigo ou de la cochenille, les ateliers monétaires et l'art des orfèvres à partir des métaux précieux, le taillage des pierres précieuses et de plus en plus le travail du coton forment les principales activités du second type.

Cela peut déboucher sur la création de manufactures concentrées, malgré une double concurrence du capital marchand indigène et étranger. Comme la structure de la manufacture dispersée est caractérisée par la concentration de la production par les plus grands marchands exportateurs qui cherchent ainsi à maintenir les maîtres artisans sous leur domination économique et sociale, il n'est guère facile pour ces derniers de s'en émanciper. Quelques manufactures sont issues d'une association de grands négociants, même si ces derniers ne se précipitent pas vers ce type d'investissement. Une partie significative de l'indiennage nantais, qui connaît un vif essor dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, est entre les mains d'entrepreneurs d'origine suisse. Finalement, la filière la plus vertueuse en termes d'ascension sociale reste celle de la construction navale qui entraîne avec elle tous les métiers travaillant à l'équipement du navire, car ces multiples chantiers de petites dimensions bénéficient de l'envol de l'armement maritime dans les ports qui contrôlent les grands circuits commerciaux. Il s'agit bien de chantiers privés, en opposition avec les arsenaux travaillant pour la marine de guerre qui relèvent directement de l'Etat à travers son ministère de la Marine, avec tout une hiérarchie d'encadrement de type fonction publique.

Le renforcement du secteur des services au sein de la population active est certainement une des caractéristiques les plus fortes du marché du travail dans les villes portuaires. L'éventail des activités est très ouvert, depuis les services juridiques intéressant les avocats, les procureurs, les huissiers et les notaires, les transports intérieurs de redistribution par voies d'eau ou routes terrestres, le logement et la restauration de toutes les personnes en mobilité ou en court séjour ou les commerçants participant à l'avitaillement des navires. L'offre de services financiers à travers banques et assurances ne joue pas un rôle aussi décisif dans la plupart des cas à cause de leur concentration dans les plus grandes places commerciales et du maintien tardif des assurances dans le régime associatif entre négociants du lieu. Ajoutons pour finir les effets promotionnels de la migration commerçante au long de l'échelle du réseau urbain, menant des petites villes intérieures vers les grands ports maritimes.

Evolution de la population active dans une ville qui entre dans la dynamique supérieure du monde atlantique : Santander, 1753-1829 (%)

	Primaire	Secondaire	Tertiaire
1753	40,8	18,7	40,5
1829	29,7	23,1	47,2

Distribution de la population active à Santander en 1829 (chefs de feux)

Activités	Chefs de feu
Secteur Primaire	
Agriculture	124
Marins et pêcheurs	262
Journaliers	339
Secteur secondaire	
Textiles et confection	65
Cuir et chaussures	108
Alimentation et boissons	94
Bois	159
Construction	57
Métal	63
Autres métiers	20
Secteur tertiaire	
Noblesse titrée	2
Militaires et dépendants	140
Clergé et dépendants	45
Officiers publics	141
Professions libérales	30
Commerce	239
Services divers	317
Hors catégories	
Sans profession citée	211
Pauvres	29

Source : Maruri Villanueva, 2006, p. 228, 239

On note l'importance du commerce et des services qui lui sont liés dans le secteur tertiaire, la prédominance des métiers de la construction dans le secondaire dans une ville en forte expansion démographique, la supériorité des marins et des pêcheurs dans le secteur

primaire puisque le nombre supérieur de journaliers renvoie en réalité à l'ensemble des secteurs qui sont tous susceptibles d'employer des sans-qualifications.

Distribution des actifs du secteur tertiaire dans une ville atlantique de premier rang à son apogée: Cadix, 1752

Activités	Individus (%)	Apport fiscal (%)
Alimentation	6,7	6,2
Hôtellerie	2,9	4,0
Transports	30,9	9,9
Commerce	19,4	62,3
Professions libérales et rentiers	8,8	7,3
Administration	7,3	6,5
Clergé et assimilés	10	0,3
Domesticité	13,9	3,3
Total	100	100

Source: Garcia-Baquero, 2006, p. 401.

L'addition des chiffres du commerce, des transports et de l'hôtellerie qui travaillent dans une étroite relation souligne le rôle décisif des échanges atlantiques dans le développement de la ville, sur le marché de l'emploi (53,2%) mais surtout dans la création de richesses (76,2%). Ce sont des données minimales car de nombreux autres emplois sont liés à la jouissance du monopole de la *Carrera de Indias*, encore peu contesté.

Le commerce international et surtout la finance, principalement l'affermage fiscal, sont les deux moyens d'enrichissement les plus rapides dans une économie d'Ancien Régime, mais les risques demeurent importants étant donné l'imprévisibilité de la mer et les aléas des trésoreries des États monarchiques. Les succès sont contrebalancés par les échecs. Le commerce à longue distance garde ainsi un caractère inégal de loterie selon qu'il s'agisse de traite négrière, de droiture coloniale, de cabotage européen à longue ou petite distance, malgré les efforts pour en maîtriser les données. Cette spirale à double sens explique l'importance du renouvellement permanent du milieu du commerce international. La sortie par le haut vers d'autres activités de mode de vie entraîne une incorporation par le bas. C'est le moteur même du dynamisme global de la ville portuaire. Lorsque cette aspiration ascensionnelle ne fonctionne plus, la formation et la distribution de la richesse régressent et la population voit sa croissance faiblir ou s'inverser en contraction.

2. Spécificités des trois grands niveaux sociaux

Par comparaison avec les autres villes, le phénomène social le plus visible, et donc le plus riche dans ses capacités d'excitation des espérances et des ambitions dans l'ensemble de la population, correspond à la complexification de l'élite urbaine par adjonction des élites commerçantes aux élites administratives et politiques dominées par la noblesse ancienne, militaire ou robine ou simplement rentière. Une opposition sépare les puissances ibériques et leurs concurrentes britanniques et françaises avec d'un côté une tradition ancienne de noblesse urbaine et de l'autre une conversion récente, progressive et incomplète à la résidence urbaine d'une noblesse dont la référence identitaire reste prioritairement son château rural seigneurial. La concurrence sociale à l'échelle d'une ville portuaire provinciale est sans doute plus difficile en Espagne et au Portugal, à l'exception de situations particulières comme Cadix qui associe la plus forte concentration commerciale et l'absence de territoire rural ou Santander et la Corogne fortement transformées par la suppression du monopole pour l'Amérique entre 1765 et 1778. La différence de structure sociale entre la puissance de l'aristocratie à Séville et sa débilite à Cadix illustre ces décalages (Bustos Rodríguez, 2005). La marginalisation de la noblesse traditionnelle dans les villes maritimes des Provinces-Unies au bénéfice d'une élite du commerce international finissant par sécréter une frange supérieure retirée de la gestion directe, mais toujours intimement liée par son maintien dans la capitalisation marchande via les grandes compagnies et la bourse d'Amsterdam, représente le point ultime de ce renversement du modèle social urbain classique.

Dans les villes atlantiques britanniques et françaises, il faut du temps pour que l'accumulation des profits du commerce international permette un rapprochement, une égalisation et même un dépassement des niveaux de fortune et de patrimoine, dans une sélectivité très forte de ces trois situations, ouvrant ainsi la perspective du mimétisme plus ou moins poussé du mode de vie nobiliaire. Cette réussite économique et sociale trouve le plus souvent sa validation finale dans l'entrée dans la noblesse, par récompense royale pour les services au trône, mais le plus souvent par achat à travers des dons au Trésor royal ou l'acquisition d'offices royaux anoblissants. Ces validations officielles ont été le plus souvent précédées par une reconnaissance sociale locale dont la meilleure visibilité demeure la négociation de mariages entre familles nobles et haute bourgeoisie négociante, dans un échange entre honorabilité et capital. Il s'en suit tout un dégradé de situations rendant la frontière entre les deux grandes composantes de l'élite urbaine de plus en plus large et fluide, fait majeur que les historiens britanniques ont cherché à qualifier sous les termes de « gentry urbaine » ou de « pseudo gentry » (Borsay, 1989), (Sweet, 1999), Poussou (2007).

Cette complexification de l'élite urbaine par la promotion sociale des principaux animateurs de l'économie-monde atlantique représente une dynamique sociale majeure pour sa capacité à irriguer par exemplarité et capillarité les deux strates inférieures de la pyramide. Même si les exemples de promotion remarquable dans une trajectoire individuelle restent minoritaires, ils ont la vertu de frapper l'imagination et de susciter le rêve qui met en branle bien des énergies.

Par comparaison avec le modèle urbain classique, le niveau social médian s'avère plus composite, plus fluide et finalement plus hybride. Cette complexification et cette mobilité interne sont en action dans les grandes composantes classiques de cette strate intermédiaire (Earle, 1989). Dans les services juridiques, la multiplication des échanges de tous types à longues et courtes distances valorise le rôle des notaires pour l'établissement des contrats, même si la nature relationnelle prioritaire du capitalisme commercial se contente encore souvent de l'accord sous seing privé. Même s'il existe une certaine dispersion entre les offices notariaux de la place commerciale, l'essentiel des affaires tend à se concentrer sur quelques études vraiment spécialisées, ce qui peut pousser certains notaires à se risquer dans des opérations commerciales comme par exemple à Nantes dans les expéditions des engagés vers les Îles d'Amérique au milieu du XVII^e siècle. N'oublions pas le rôle prépondérant des notaires dans l'organisation du marché du crédit privé, ce qui les met en capacité d'orienter les opérations des prêteurs ou de diriger vers la bonne porte les emprunteurs. Tous les historiens des villes portuaires savent combien la richesse des archives notariales est une chance exceptionnelle pour une analyse la plus exacte possible de la dynamique marchande de la place et de ses conséquences sociales.

L'intensité du trafic portuaire exige la mise à niveau des services logistiques qui assurent l'articulation avec l'hinterland. Ceci favorise la création d'entreprises assurant les transports intérieurs, le logement et la restauration des équipages et des marchands de passage. Les services commerciaux de redistribution et de vente au détail se recomposent et se hiérarchisent dans une relation directe avec la dynamique atlantique, soit directement par le traitement de ses produits marchands, soit indirectement pour les services apportés au quotidien à ceux qui en tirent les profits les plus substantiels. Cela forme un ensemble assez disparate mais très transversal, depuis les boutiques de luxe offrant produits précieux, rares et exotiques tant pour l'alimentaire que pour l'équipement mobilier de la maison jusqu'aux services à la personne à travers les vêtements, les chapeaux, les chaussures, les parures, les perruques...

L'afflux migratoire soutient une forte demande en matière de logement, ce qui incite les détenteurs de capitaux à investir dans le secteur de l'immobilier urbain dans une perspective locative. Les maîtres des métiers de la construction depuis les charpentiers et les maçons jusqu'aux couvreurs, menuisiers et peintres en tirent un grand profit pour la

gestion de leurs ateliers. Dans la mise en sécurité des bâtiments ou la décoration des plus luxueux, les ferronniers trouvent de quoi développer leur art dans l'application de grilles ou la sécurisation des balcons.

L'impact de la dynamique atlantique n'est pas moins fort sur les catégories populaires (Guignet, 2003). Celles-ci sont d'abord caractérisées par l'importance de la main d'œuvre non qualifiée en conséquence de la forte immigration vers le port atlantique. Il en résulte des tensions sur le marché du travail lorsque les employeurs essaient de jouer sur la concurrence avec les compagnons des ateliers et même entre les travailleurs à bras pour réduire les salaires ou augmenter les charges de travail. Les rivalités entre groupes de portefaix associés de manière formelle ou informelle est une donnée sociale la plus partagée dans le travail de charge et de décharge sur les quais et la translation aux magasins des marchands dans tous les ports maritimes.

La catégorie des gens de mer, si importante pour l'entretien de l'identité sociale maritime de la ville, se sépare socialement entre la communauté des pêcheurs et l'ensemble disparate des marins (Cabantous, 1995). Les horizons géographiques de l'activité et les temps de navigation qui en résultent engendrent deux modes de vie séparés, deux mentalités distinctes et une intégration différente à la communauté urbaine. La communauté des pêcheurs entretient une cohésion sociale beaucoup plus forte grâce aux retours plus fréquents des équipages de pêche et à la promotion économique des épouses dans la gestion des affaires familiales. Un rythme de vie familial original partagé, une tendance marquée au regroupement géographique dans un quartier de la ville, une organisation corporative doublée de confrérie entretenant d'intenses rituels collectifs assurent une visibilité sociale supérieure à cette partie de l'univers populaire portuaire. Les marins n'ont pas cette cohésion à cause de leurs plus grands voyages se traduisant par des absences plus longues, une propension à se maintenir plus longtemps dans l'état de célibataire et une dispersion géographique résidentielle, même si le quartier portuaire demeure une zone de prédilection.

Le monde du travail entre progressivement dans une diversification sociale sous l'effet de l'industrialisation portuaire et du dynamisme du marché urbain de manière plus globale. Dans le premier cas, ceci correspond à la montée des ouvriers des manufactures concentrées à côté de l'ensemble traditionnel des compagnons des ateliers corporatifs ou libres de la manufacture dispersée. Le changement d'échelle tant au niveau de la concentration du matériel de travail que du nombre de travailleurs rassemblés, avec un rééquilibrage notoire entre sexes dans l'industrie textile, y compris la plus forte intégration d'enfants, induit un changement du type de relation entre les salariés entre eux selon le niveau de qualification et avec le patron ou sa direction technique, ce qui se traduit pas un renforcement de la réglementation de l'organisation du travail. Il ne faut pas précipiter la

différenciation entre deux mondes de travailleurs car la logique d'organisation des petits ateliers est souvent transposée dans les unités élémentaires de la grande manufacture et du fait de la résistance culturelle et sociale des nouveaux ouvriers qui n'entendent pas perdre l'autonomie traditionnelle inhérente à l'organisation corporative ancienne (Guicheteau, 2008). Dans le deuxième cas, le renforcement de la demande multiplie les possibilités de sortie du système corporatif, tant au niveau des marchands forains que des travailleurs libres en chambre, que ce soit sous la forme de privilèges consentis ou de manière sauvage et illégale, mais protégée par l'intérêt et la bienveillance des consommateurs, en premier lieu ceux du même niveau social (Boulton, 1987).

B. Déstabilisation du système de valeur traditionnel structurant la société urbaine

1. Accentuation de compétition interne entre deux échelles de valeur

Partie prenante du modèle social traditionnel hérité du Moyen Âge qui fonde sa hiérarchie des valeurs sur la dignité des états sociaux directement liée à l'importance du service social rendu dans une monarchie chrétienne, la ville atlantique contribue cependant à sa reformulation à partir des conditions sociales de son développement. Dans les références fondamentales fondant l'honorabilité et la distribution hiérarchisée des privilèges qui en concrétise les principes, le salut des âmes et le service monarchique – le militaire restant au-dessus de l'administratif – s'affichent sans comparaison possible avec l'exercice du commerce, même celui des produits de luxe et des trafics à longue distance. Pendant longtemps au sein de l'époque moderne, la promotion économique et financière des élites du commerce de gros reste freinée dans sa traduction sociale par cette infirmité originelle par rapport aux principes établis de la supériorité sociale, même quand l'enrichissement parvient à concurrencer les niveaux de fortune des élites nobiliaires fondés sur les rentes foncières et seigneuriales, la gestion des loyers urbains et la forte participation au crédit public, principalement étatique (Poussou, 2007). Jusqu'à la fin du XVII^e siècle, l'idéal d'un grand commerçant enrichi reste de consacrer sa réussite par l'installation de ses fils dans les sphères supérieures, le plus souvent par achat d'offices vénaux ou octroi de dons généreux à la royauté, et la recherche de l'hypergamie pour ses filles. Si F. Braudel avait choisi de caractériser cette attitude par sa célèbre formule de « trahison de la bourgeoisie », la recherche actuelle préfère parler de conformisme social puisqu'il s'agit de s'affirmer en respectant le modèle social établi, ces grands brasseurs d'affaire étant totalement étrangers à un idéal de révolution sociale (Cosandey, 2005).

Toutefois, la consolidation progressive du grand commerce via les trafics coloniaux et leur articulation avec le marché intra-européen et l'accélération de l'enrichissement qui s'en suit finissent par provoquer une insatisfaction. Au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles, un

peu partout sur la façade atlantique européenne, émerge une nouvelle demande sociale d'honorabilité directement liée à la nature même du travail et du rôle social, donc à la qualité supérieure du service rendu à la communauté étatique d'appartenance. Cette recherche de valorisation est d'autant plus puissante qu'elle bénéficie de l'appui des pouvoirs politiques étatiques - les républicains avant les monarchiques - qui ont vite compris tout l'intérêt de soutenir le grand commerce dans la consolidation de leurs finances. La quête de l'honneur du grand commerçant à longue distance se concrétise dans un travail de distinction avec les niveaux marchands inférieurs, concrétisé en France par l'émergence de l'appellation de négociant, et surtout par son anoblissement facilité par ses capacités d'investissement.

Le maintien dans les affaires pour une ou deux voire trois générations après l'entrée dans le second ordre pose la question de la compatibilité de l'éthique marchande avec la définition traditionnelle de l'essence nobiliaire. La résolution de cette tension ne peut se comprendre qu'en saisissant bien que l'appartenance à la noblesse n'est pas seulement la conformité à un modèle établi mais aussi le résultat de pratiques sociales par nature évolutives en tant que réponses aux mutations conjoncturelles. L'apport de valeurs bourgeoises véhiculées par le négoce, auxquelles les nouveaux promus n'entendent pas renoncer, joue le rôle de ferment intérieur de transformation dans un lent processus d'émergence d'une nouvelle culture nobiliaire (García-Baquero González, 2006). Celle-ci intègre plus ou moins selon les individus, les lignages et les lieux des nouveaux habitus sociaux qui consacrent encore plus le pouvoir de l'argent : négocier et contracter, l'esprit de calcul, la recherche de la rentabilité, l'équilibre entre la prise de risque et la sécurité des investissements, le sens aigu de l'épargne commandé par l'importance de l'autofinancement dans l'armement et le commerce maritimes, la préservation d'une certaine retenue dans un niveau de vie élevé (Coste, 2013). Avec au bout un renversement de perspective si le mérite individuel devient plus important que l'héritage lignager car l'existence de la transmission générationnelle n'est pas une assurance tous risques dans l'exercice du grand commerce, tout le travail des parents devant être repris et consolidé pour perdurer dans un exercice où les caprices de la fortune restent soumis à de nombreuses variables délicates à maîtriser.

2. Une plus grande liberté de manœuvre dans le jeu des acteurs sociaux

Tous les acteurs sociaux sont insérés dans une société de plus en plus complexe se référant à deux modèles en même temps contradictoires et associés, ce qui leur ouvre un champ de manœuvre assez large dans la construction de leurs liens sociaux à travers une navigation subtile et intéressée entre ces deux échelles de valeur selon les contraintes et les opportunités du moment. Naturellement, cette souplesse d'action dans la configuration de leurs cercles sociaux protecteurs est inégalement importante selon qu'ils se situent en haut ou en bas de la hiérarchie sociale urbaine (Barry ; Brookes, 1994). Elle n'en disparaît pourtant

pas pour le menu peuple. Comme dans toute société, les nouveaux comportements se diffusent essentiellement du haut vers le bas puisque le mimétisme social reste le principal moteur de la valorisation et de la promotion, les attitudes et les modes de consommation précédant toute reconnaissance tacite ou juridique d'un changement d'état social.

Dans la ville portuaire maritime, ce sont les initiatives sociales des grands commerçants et leur réception par les différents types de noblesse qui donnent ainsi le ton. Les mutations sont favorisées par la politique étatique qui entend promouvoir le commerce international, principalement de type colonial, car ce dernier pèse de plus en plus dans la constitution de la puissance et l'accès à l'hégémonie dans l'équilibre international. La ligne générale à échelle européenne au XVIII^e siècle est d'y faire converger l'ensemble des élites, dans une association entre la capitalisation et la gestion concrète des opérations commerciales. Ceci passe par l'affirmation et la reconnaissance de l'honorabilité supérieure du grand commerce. Dans cette requalification de l'échelle des valeurs, les pouvoirs politiques précèdent les sociétés où de sérieuses réticences se manifestent dans les secteurs les plus conservateurs. La polémique française de la première moitié du XVIII^e siècle en est un bon exemple. Deux tests servent à mesurer le degré des avancées. Les nobles se risquent-ils dans l'activité commerçante et de quelles manières ; les lignages des négociants anoblis se maintiennent-ils sur plusieurs générations dans l'activité qui a fondé leur fortune ?

Les stratégies familiales dans les alliances matrimoniales sont plus révélatrices et plus fondamentales car elles construisent les cellules de base de toute société. Si l'homogamie sociale demeure le principe majoritaire, depuis longtemps des familles négocient des échanges de dignité contre finances, confortant ainsi toujours davantage l'intrusion entre les deux modèles sociaux. L'hypergamie est favorable aux filles de marchands. Il existe toutefois des réticences dans ce milieu car ces alliances restent le meilleur moyen de consolider des réseaux d'affaire et de passer de la gestion individuelle au mode sociétaire. Ce type de comportement familial est reproductible tout au long de l'échelle sociale. Il est favorisé et amplifié dans les villes atlantiques par la distribution inégale mais réelle dans un corps social diversifié des bénéfices tirés de la participation à la dynamique atlantique et surtout de son contrôle (Grassby, 2001).

Les mutations de l'économie politique dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, où la montée du libéralisme économique déstabilise les règles traditionnelles du mercantilisme régulateur de l'époque moderne, ont leurs conséquences sociales qui affectent en priorité les niveaux médians et inférieurs des sociétés portuaires. Dans ces secteurs, l'organisation corporative des métiers, doublée le plus souvent d'une association religieuse sous forme de confrérie, a fourni l'ossature fondamentale pour la construction des liens sociaux par les individus et leurs familles au long de l'époque moderne. La ville portuaire atlantique tient le premier rôle comme espace précurseur de contestation de ce cadre socio-économique ancien. L'élite des commerçants à longue distance s'est toujours tenue en dehors de cette

formule et a le plus souvent entretenu une appréciation négative à son égard. L'espace portuaire en particulier apparaît le lieu de prédilection de sa contestation dans la mesure où les négociants bloquent volontiers les tentatives d'érection en jurandes des portefaix, préférant jouer sur les oppositions entre les différentes vagues de migrants grâce au principe de la liberté du marché du travail, confrontation à laquelle répondent ces derniers par le biais de confréries ou même de solidarités plus informelles pour l'appropriation sociale et partagée de secteurs de quais.

À l'intérieur même du monde des jurandes, les contradictions sociales ne manquent pas, sous la double influence de la concentration des ateliers et de l'extension de la consommation. On voit ainsi certains maîtres des corporations défendre officiellement l'idéal corporatif du petit atelier tout en sous-traitant des tâches à des travailleurs en chambre hors du système. Selon les puissances maritimes, la déstabilisation a été plus ou moins importante. La résistance des guildes anglaises (Gadd-Wallis, 2002), qui tirent profit du prestige des douze Livery Compagnies de Londres, s'oppose ainsi à l'affaiblissement des jurandes françaises après leur suppression-restauration en 1776 au début du règne de Louis XVI. Toutefois, même les ports anglais connaissent aux XVIIe et XVIIIe siècles une poussée d'un monde du travail hors du système réglé, à travers la gamme très diversifiée des petits métiers de rue, à la frontière poreuse avec la mendicité (Hitchcock, 2006, 303-323).

3. Les bas fonds des villes portuaires

Par ailleurs, la ville portuaire se caractérise par sa propension à développer un « underworld » à partir des activités de contrebande que son trafic commercial entretient (Egmond, 1993). Il n'existe pas de contrebande d'envergure sans une complicité alliant tous les niveaux de l'échelle sociale, mais l'entreprise frauduleuse nécessite une forte base d'acteurs qui se recrutent principalement dans les milieux populaires avec une forte connexion entre gens de mer et travailleurs portuaires. Les nombreuses tavernes et auberges sont les lieux idoines pour la constitution de tels réseaux et le montage des détournements au détriment de la fiscalité douanière. Ces lieux de rencontre et le type social des organisateurs de cette criminalité commerciale font que celle-ci est fortement reliée au développement de la prostitution féminine, autre fléau social accentué dans les ports maritimes étant donné la surreprésentation des jeunes hommes et l'importance de l'immigration de jeunes filles de la campagne proche et de la difficulté de certaines à s'insérer assez vite dans le marché du travail. Si l'existence de bandes structurées est avérée comme celles du Monipodio de Cervantes à Séville (Mantecón, 2006, 161-194) ou celle du célèbre Jonathan Wild à Londres au début du XVIIIe siècle (Moore, 2002), la souplesse d'une recombinaison permanente reste la caractéristique principale. Par ailleurs,

il ne faut pas séparer ces bas-fonds de l'ensemble de la société urbaine pour deux raisons complémentaires. D'une part, il n'existe pas de frontière claire entre les commerces légal et illégal puisqu'on y retrouve en partie les mêmes acteurs. D'autre part, la circulation entre « l'underworld » et le bas-peuple est permanente, dans une adaptation salvatrice aux oscillations et contrecoups de la conjoncture économique.

Conclusion

Les sociétés urbaines des villes atlantiques européennes ne s'opposent pas au modèle général urbain de l'époque moderne, mais leur intégration dans la dynamique atlantique, dans une économie-monde qui finit par conquérir le premier rang, accentue certains traits et leur confère un profil particulier. Façonnées par un très important mouvement migratoire qui entretient une osmose mouvante entre les parties stable et instable de la population, elles entretiennent un fort renouvellement de population, caractérisé par des taux élevés d'extranéité, ce qui influe sur la construction des liens sociaux moins endogames. La dimension atlantique de ces liens familiaux et sociaux à échelle européenne et intercontinentale n'intéresse qu'une minorité, mais joue comme une représentation emblématique et prégnante sur l'ensemble de la communauté urbaine en nourrissant une ouverture extérieure économique et culturelle. Un fort cosmopolitisme, principalement européen, mais aussi américain et africain, en est le fer de lance, avec ses potentialités de brassage et de transferts, mais aussi de tensions sociales. La visibilité des minorités de couleur signe l'originalité de la ville atlantique.

La participation au plus niveau à la structuration des échanges dans le monde atlantique favorise une inflexion de la hiérarchie urbaine classique à travers le croisement entre un accroissement des écarts sociaux et une fluidité sociale plus forte, avec aux extrémités un rapprochement entre bourgeoisie et noblesse et une accentuation de la marginalité, matrice d'un « underworld » plus affiché, et un gonflement du groupe médian central. Une concurrence plus vive entre deux échelles de valeur pour le modèle social laisse plus de liberté d'action aux acteurs qui passent aisément de l'un à l'autre selon leurs intérêts personnels conjoncturels. La ville atlantique fonctionne donc comme un laboratoire social dans l'interaction entre les normes et les initiatives individuelles ou familiales dans la construction du lien social.

Bibliographie

- ALMEIDA MENDES, Antonio de (2008). Les réseaux de la traite ibérique dans l'Atlantique nord (1440-1640). *Annales, Histoire, Sciences sociales*, 63-4, p. 739-768.
- AUGERON, Mickaël; EVEN, Pascal, dir. (2010). *Les étrangers dans les villes-ports atlantiques. Expériences françaises et allemandes, XV^e-XIX^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes.
- BARDET, Jean-Pierre (1983). *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles: les mutations d'un espace social*. Paris: Sedes.
- BARRY, Jonathan ; BROOKES, Christopher, eds. (1994), *The Middling Sort of People. Culture, Society and Politics in England, 1550-1800*. Basingbroke : MacMillan
- BORSAY, Peter (1989). *The English Urban Renaissance : Culture and Society in Provincial Towns, 1660-1760*. Londres : Clarendon Press.
- BOTTIN, Jacques ; CALABI, Donatella, dir. (1999). *Les Étrangers dans la ville. Minorités et espace urbain, du bas Moyen Âge à l'époque moderne*. Paris, Maison des Sciences de l'Homme.
- BOULTON, J. (1987). *Neighbourhood and Society. A London Suburb in the Seventeenth Century*. Cambridge : Cambridge University Press.
- BOUYER, Murielle, *Les marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIII^e siècle*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, p. 29-81.
- BURKARDT, Albrecht, dir. (2007). *Commerce, voyage et expérience religieuse, XVI^e-XVIII^e siècle*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid: Silex Ediciones.
- CABANTOUS, Alain (1995). *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*. Paris : Aubier.
- CABANTOUS, Alain; LESPAGNOL, André; PERON, Françoise, dir. (2005). *Les Français, la terre et la mer*. Paris : Fayard, p. 300-354.
- CANNY, Nicholas, dir. (1994). *Europeans on the move. Studies on European Migration, 1500-1850*. Oxford : Oxford University Press.
- COSANDEY, Fanny (2005), *Dire et vivre l'ordre social en France sous l'Ancien Régime*. Paris, EHESS.
- COSTE, Laurent (2007). *Les lys et le chaperon. Les oligarchies municipales en France de la Renaissance à la Révolution*. Bordeaux : Presses Universitaires de Bordeaux.
- COSTE, Laurent (2013), *Les bourgeoisies en France. Du XVI^e au milieu du XIX^e siècle*. Paris : A. Colin, p. 23-37, 208-234.
- DUBERT, Isidro; SOBRADO CORREA, Hortensio, eds. (2009). *El Mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia

EARLE, Peter (1989), *The Making of the English Middle Class : Business, Society and Family Life in London, 1660-1750*. Londres : Methuen.

FORTEA PÉREZ José Ignacio ; GELABERT GONZÁLEZ Juan E. (dir.), (2006). *La ciudad portuaria atlántica en la historia : siglos XVI-XIX*. Santander : Autoridad portuaria de Santander-Universidad de Cantabria.

GADD Ian Anders; WALLIS, Patrick, eds. (2002). *Guilds, Society and economy in London, 1450-1800*, Londres: Institute of Historical Research.

GARCÍA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio (2006). Una ciudad abocada al mar: comercio y sociedad mercantil en el Cadiz del siglo XVIII. In FORTEA PÉREZ José Ignacio; GELABERT GONZÁLEZ Juan eds. – *La ciudad portuaria atlántica en la historia : siglos XVI-XIX*, Santander, Autoridad Portuaria, Universidad de Cantabria, p. 383-411.

GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELO, Ofelia, eds. (2016). *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Santiago de Compostela : Universidade.

GRASSBY R. (2001). *Kinship and Capitalism. Marriage Family and Business in the English Speaking World, 1580-1750*, Cambridge, Cambridge University Press.

GUICHETEAU, Samuel (2008). *La Révolution des ouvriers nantais ; Mutation économique, identité sociale et dynamique révolutionnaire (1740-1815)*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 83-185.

GUIGNET, Philippe éd. (2003). *Le peuple des villes dans l'Europe du Nord-Ouest (Fin du Moyen Âge – 1945)*, Villeneuve d'Ascq : Centre de Recherche sur l'Histoire de l'Europe du Nord-Ouest.

HITCHCOCK, Tim (2004). *Down and Out in Eighteenth-Century London*, Londres.

HITCHCOCK, Tim (2006), Chars and errand boys: unregulated labour and the making of Eighteen Century London. In FORTEA PÉREZ José Ignacio; GELABERT GONZÁLEZ Juan eds. – *La ciudad portuaria atlántica en la historia : siglos XVI-XIX*, Santander, Autoridad Portuaria, Universidad de Cantabria, p. 303-323.

LE MAO, Caroline (2015), *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*. Paris : A. Colin.

MANTECÓN, Tomas (2006). Las culturas criminales portuarias en las ciudades atlánticas : Sevilla y Amsterdam en su edad dorada. In FORTEA PÉREZ, José Ignacio; GELABERT GONZÁLEZ, Juan; dir. – *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander : Autoridad portuaria de Santander-Universidad de Cantabria, p. 161-194.

MARURI VILLANUEVA, Ramón (2006). Comercio portuario y transformaciones sociales: Santander, 1750-1829. In FORTEA PEREZ José Ignacio; GELABERT

- GONZALEZ Juan eds. – *La ciudad portuaria atlantica en la historia : siglos XVI-XIX*, Santander, Autoridad Portuaria, Universidad de Cantabria, p. 221-242.
- MOORE, Lucy (2002), *Men and Cutpurses. Scenes from the Hogathian Underworld*, Londres, Penguin.
- NOEL, Erick (2006), *Être Noir en France au XVIII^e siècle*. Paris : Taillandier.
- NOEL, Erick (2011, 2013). *Dictionnaire des gens de couleur dans la France moderne*. Genève : Droz, vol. I et II.
- PÉREZ GARCÍA, José Manuel (2009). Factores de desarrollo demográfico en la España costera : el papel del mar. In DUBERT, Isidro; SOBRADO CORREA, Hortensio, eds. – *El Mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, p. 17-52.
- POUSSOU, Jean-Pierre (1983). *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII^e siècle*. Paris : EHESS.
- POUSSOU, Jean-Pierre (2007). *Les sociétés urbaines au XVII^e siècle. Angleterre, France, Espagne*. Paris : Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, p. 27-57.
- RUGGIU, François-Joseph (2002). Oligarchies et ascension sociale urbaine en France et en Angleterre du XVI^e au XVIII^e siècle. In SAUPIN, Guy.- *Le pouvoir urbain dans l'Europe atlantique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Nantes, Ouest Éditions, p. 195-214.
- RUGGIU, François-Joseph (2004). *L'individu et la famille dans les sociétés urbaines anglaise et française (1720-1780)*. Paris : Presses Universitaires de Paris-Sorbonne.
- SAUPIN, Guy (1996). *Nantes au XVII^e siècle. Vie politique et société urbaine*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 153-179.
- SAUPIN, Guy (2002). *Les villes en France à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècle)*. Paris : A. Colin, p. 85-148.
- SAUPIN, Guy, dir., (2006). *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- SAUPIN, Guy (2010a). *Histoire sociale du politique. Les villes de l'Ouest atlantique français à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècle)*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 101-132.
- SAUPIN, Guy (2010b). Sociologie du gouvernement urbain des villes atlantiques anglaises et françaises aux XVII^e et XVIII^e siècles. In COSTE, Laurent, dir. – *Liens de sang, liens de pouvoir. Les élites dirigeantes urbaines en Europe occidentale et dans les colonies européennes (fin XVe-Fin XIXe siècle)*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 19-43.
- SAUPIN, Guy (2016a). Mondialisation et modification des hiérarchies des grands ports de commerce, mi XVII^e-mi XIX^e siècle : une comparaison entre l'Espagne, la France et la Grande Bretagne. In MEDINA RIVERA, Ana María ; CASTILLO HIDALGO, Daniel, dir. *Dynamiques économiques portuaires et réseaux dans l'Atlantique en perspective historique (XVe-XXIe siècle)*. <http://nuevomundo.revues.org/69920>, p. 163-180.

SAUPIN, Guy (2016b). Evolution du cosmopolitisme dans les villes atlantiques françaises à l'époque moderne. In GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELO, Ofelia, eds. (2016). *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Santiago de Compostela : Universidade, p. 163-180.

SWEET, Rosemary (1999). *The English Town, 1650-1840. Government, Society and Culture*. Londres : Longman.