

Fil directeur : Comment les grands ports européens, comme celui de Séville, sont-ils devenus des lieux majeurs de la première mondialisation, au détriment de l'espace méditerranéen ?

Première partie

Les ports : outils du rayonnement européen

Résumé

Les ports sont devenus un des outils du rayonnement européen avec l'élan des grandes découvertes du XVe siècle, prélude à ceux que certains historiens ont qualifié de première mondialisation. Cela explique que les établissements du littoral atlantique aient bénéficié d'une situation avantageuse, portés par des Etats qui, de l'Espagne jusqu'aux Provinces-Unies, affirment leurs ambitions maritimes mondiales. Le contrôle des routes maritimes pour relier les métropoles aux empires coloniaux explique également la structuration de puissants ports-arsenaux et de bases navales outre-mer. Au fil des siècles, le rayonnement des ports de commerce suit l'évolution des rapports de force politiques et économiques entre les puissances de l'Europe atlantique. Au XIXe siècle, les ports anglais, à commencer par Londres et Liverpool, s'imposent comme les plus puissants organismes européens. Toutefois, à partir des années 1860, au cœur de la mondialisation issue de la révolution industrielle, se structure, depuis Le Havre jusqu'à Hambourg, la plus puissante façade portuaire du monde.

L'histoire du rayonnement international de l'Europe passe inévitablement par ses ports. Ceux-ci ont constitué les têtes de pont des entreprises de découverte et de colonisation quand, à partir du XVe siècle, les Européens se sont projetés vers l'Afrique, l'Asie et l'Amérique en empruntant la voie maritime. Lieux de départ, certes, mais aussi de retour des fabuleuses cargaisons rapportées des trois autres parties du monde et pour cette raison même, les grands ports ont sans doute compté parmi les plus principaux centres d'accumulation du capital et des richesses de l'Europe moderne. Prenant la relève des établissements hanséatiques et de l'Italie du Nord, Séville, Cadix et Anvers au XVIe siècle, Amsterdam au XVIIe siècle, puis Londres, Liverpool, Bordeaux au XVIIIe siècle et enfin les ports du Northern Range depuis le dernier tiers du XIXe siècle ont été tout à la fois les piliers et les indicateurs de la puissance mondiale du Vieux Continent. Dans leur sillage, c'est toute une économie portuaire européenne qui a été entraînée et a connu la prospérité, depuis la Méditerranée jusqu'aux confins de la Baltique. Cette énumération laisse deviner la dynamique de reclassement incessante qui s'est produite entre les grandes portes d'entrée et de sortie du continent européen au cours de sa phase d'expansion mondiale qui a culminé vers 1914. Jusqu'à cette date, les destins portuaires ont été étroitement liés à la dynamique des empires coloniaux, de l'évolution des rapports de force politiques entre puissances européennes et, de plus en plus au XIXe siècle, des zones d'impulsion de l'Europe industrielle.

Le temps des ports de l'Atlantique

A partir du XVIe siècle, les logiques de mondialisation et de colonisation combinées ont donné un avantage de situation incomparable aux ports de la façade atlantique, lesquels ont profité ou subi tour à tour les rivalités croissantes entre les puissances maritimes de l'Europe de l'Ouest : Espagne, France, Provinces-Unies et Angleterre. La lutte pour la prépondérance continentale s'est transportée sur mer et dans les territoires des antipodes colonisés par les Européens. Quand la puissance espagnole donne des signes d'essoufflement au début du XVIIe siècle, les jeunes Provinces-Unies s'attaquent à la partie la plus fragile de son empire, à savoir les possessions portugaises d'Afrique, de l'Océan Indien et du Brésil. Au déclin relatif des ports espagnols succède la splendeur d'Amsterdam pour un siècle. Mais à leur tour, les Hollandais doivent affronter les ambitions maritimes de l'Angleterre et de la France et, au XVIIIe siècle, la capitale des Provinces-Unies s'efface comme premier centre commercial et financier de l'Europe au profit de Londres et plus secondairement de Bordeaux. Toutefois, la longue séquence des guerres de la Révolution et de l'Empire laisse au seul port de la Tamise le sceptre du monde.

Parfois capitales politiques, les principaux ports deviennent aussi de grandes métropoles car leur prospérité attire les négociants de tout le continent, ainsi qu'une main d'œuvre abondante, parfois venue de loin, qui trouve

à s'employer dans les diverses professions liées à l'activité maritime. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la croissance démographique de l'élite des villes portuaires liées au grand commerce transocéanique est impressionnante. Entre 1622 et 1795, la population d'Amsterdam passe de 105 000 à presque 220 000 habitants, Marseille double ses effectifs entre 1650 et 1790, passant de 65 000 à 120 000 habitants, tandis que Bordeaux triple les siens au cours de la même période avec une population qui croît de 45 000 à 130 000 âmes. Plus spectaculaire encore est le décollage de Liverpool : gros bourg de 5 000 personnes en 1700, le port est devenu une agglomération de 80 000 habitants un siècle plus tard et de plus de 750 000 âmes à la veille de la Grande Guerre. Du reste, Hambourg, n'a rien à envier au port de la Mersey puisque sa population décuple entre 1750 et 1910 où elle avoisine le million d'habitants. Toutefois, Londres surpasse toutes les métropoles portuaires européennes : forte de 675 000 habitants en 1750, la capitale anglaise regroupe 950 000 habitants en 1801, soit un Anglais sur huit. A ce moment, avec un flux annuel moyen de 8 000 immigrants, un quart de la population dépend directement du port pour sa vie quotidienne. Son apogée au XIX^e siècle renforce son exceptionnelle vigueur démographique. En 1914, avec ses quelque sept millions d'individus, le Greater London est considéré comme la plus grande agglomération du monde.

Le processus d'accumulation des grands ports européens n'est pas seulement financier et humain, il est aussi technique. En effet, la maîtrise des routes océaniques a suscité des innovations considérables dans les chantiers navals, depuis la mise au point de la caravelle jusqu'aux grands paquebots et cargos motorisés de l'ère contemporaine. De surcroît, la marine de guerre, indissociable des conquêtes ultramarines, connaît aussi des perfectionnements constants dans les ports arsenaux, dont le modèle à suivre fut longtemps Venise. Les puissances européennes qui nourrissent des ambitions maritimes et coloniales se sont toutes dotées de tels outils : citons, entre autres, Chatham, Sherness, Portsmouth ou Plymouth en Angleterre - avant Scapa Flow pendant la Première Guerre mondiale - ; La Carraca, Carthagène et El Ferrol en Espagne ; Brest, Cherbourg, Rochefort et Toulon en France ; Karlskrona en Suède, qui fait office de référence en matière d'aménagement à la fin du XVIII^e siècle. La géographie européenne des arsenaux continue de s'enrichir au siècle suivant, à mesure que de nouvelles puissances affichent leurs ambitions maritimo-navales, telles que la Russie, avec la modernisation de Kronstadt, et l'Allemagne, sur la voie de l'unification, avec les fondations de Willemshaven en 1853 et Kiel en 1866. Dès l'époque moderne, ces établissements militaro-industriels ont représenté des pôles de modernité, combinant les technologies les plus sophistiquées et les meilleurs matériaux, ce qui supposa la concentration de compétences humaines très diversifiées, d'une organisation spécifique du travail pour une main-d'œuvre nombreuse dans un espace clos et d'une logistique d'approvisionnements mobilisant des moyens exceptionnels. Les caractères originaux des arsenaux européens perdurent avec le basculement technique de la construction navale en bois à celle du fer.

[...]

Bruno Marnot

Les ports : outils du rayonnement européen

extrait de L'Encyclopédie numérique Nouvelle histoire de l'Europe, 2015.

Consigne :

A l'aide de couleurs différentes, repérez dans l'article des informations montrant les situations suivantes

- Les rôles joués par les ports européens de l'Atlantique
- les facteurs naturels et politiques qui ont constitué des atouts supplémentaires de l'essor des ports européens de l'Atlantique
- Les transformations des villes portuaires qui deviennent des métropoles européennes importantes.

Deuxième partie

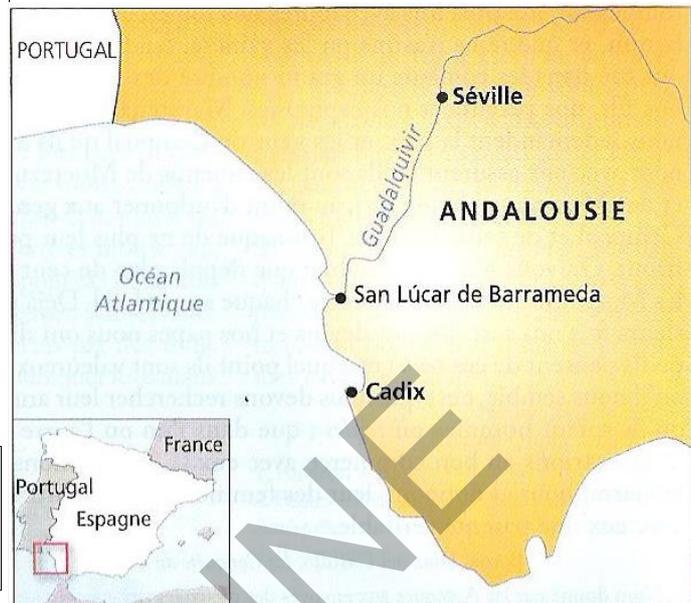
Séville, un port de l'Atlantique transformé par les grandes découvertes.

Repères chronologiques

1248 : Le roi de Castille reprend Séville aux musulmans.
1503 : création de la Casa de Contratación qui obtient le monopole du commerce atlantique. Tous les navires qui commercent avec l'Amérique espagnole doivent passer par Séville pour être contrôlés par les agents de la Casa de Contratación.
1504 : fondation de l'université de Séville.
1539 : L'éditeur sévillan Cromberger installe à Mexico la première imprimerie d'Amérique.
1543 : création du consulat de Séville, puissante association de marchands..

Séville est située sur le Guadalquivir, à environ 87 km de l'Atlantique. La navigation sur le fleuve n'est pas facile, mais Séville est protégée des attaques des navires ennemis, à la différence de Cadix (pillée par les corsaires anglais en 1596).

Document 1 : Situation de Séville



Manuel de seconde Nathan - collection G. Le Quintrec - 2010.

Document 2 : Un Allemand à Séville

L'humaniste allemand Jérôme Münzer arrive à Séville en novembre 1494. Il évoque la ville dans son journal de voyage.

Le 4 novembre au matin [...], nous sommes arrivés dans la plus célèbre ville du royaume d'Andalousie qu'on appelle maintenant Séville[...]. Cette ville s'étend dans une plaine de toute beauté, plus grande que toutes celles que j'ai jamais vues en Espagne, et qui produit de très grandes quantités d'huile, de vin très réputé et de tous les fruits. Nous sommes montés dans le très haut clocher de l'église de la Sainte-Vierge, qui était autrefois une très grande mosquée et je contemplais la ville : j'ai jugé qu'elle était deux fois plus grande que Nuremberg. Elle est totalement circulaire, située dans un espace très plat. Près de son rempart ouest coule le Guadalquivir, très beau fleuve navigable et large. Chaque jour, au moment de la marée montante, il gonfle d'une hauteur de 3 ou 4 aunes.[...] Séville est distante que 14 lieues de la mer et de très grands navires, de 150 tonneaux, remontent le fleuve. Cette rivière rend d'admirables services à la ville.

Jérôme Münzer, *Voyage en Espagne et au Portugal*, 1494-1495.

Manuel de seconde Nathan - collection G. Le Quintrec - 2010.

Document 3 : La ville des merveilles

C'est une chose admirable et que l'on ne voit dans aucun autre port que les charrettes à quatre bœufs qui transportent l'immense richesse d'or et d'argent en barres depuis le Guadalquivir jusqu'à la Casa de la Contratacion [...]. C'est merveille que de voir les richesses qui s'accablent dans beaucoup de rues de Séville, habitées par des marchands de Flandre, de Grèce, de Gênes, de France, d'Italie, d'Angleterre et autres régions septentrionales, ainsi que des Indes portugaises ; et aussi cette autre quantité de richesses que recèle l'Alcaceira*, consistant en or, argent, perles, cristaux, pierres précieuses, émaux, corail, brocards, étoffes de grand prix et toutes espèces de soieries et de draps les plus fins.[...] Aujourd'hui, on se préoccupe de donner aux maisons plus de splendeur, avec quantité de fenêtres qui donnent sur la rue, et que relève et embellit la présence de nombreuses femmes nobles et distinguées qui s'y font voir.

Alonso Morgado, *Histoire de Séville*, livre II, 1587.

Manuel de seconde Nathan - collection G. Le Quintrec - 2010.

*Quartier commerçant spécialisé dans les soieries.

Document 4 : Alonso Sanchez Coello, Vue du port de Séville, 1576 , Musée de l'Amérique, Madrid / doc 4 p 169 Manuel de Seconde - Collection David Colon - 2010



Documents du Manuel de Seconde - Collection David Colon - 2010
- Document p 156-157
- carte Séville et le commerce atlantique - en haut p 168

Consigne :

A l'aide des documents du corpus, repérez les informations qui peuvent illustrer les thèmes abordés dans la notice encyclopédique étudiée en première partie. Vous montrerez ainsi que Séville est représentative des bouleversements nés des échanges avec le nouveau monde.

Troisième partie : Tâche complexe - travail en binômes

Vous avez le choix entre deux activités

Première proposition

Rédaction d'une lettre

Vous travaillez pour le compte d'une compagnie commerciale française du début du XVIème siècle ; En visite à Séville, vous rédigez une lettre destinée à encourager les responsables de votre compagnie à venir s'implanter dans le port de Séville.

Deuxième proposition

Elaboration d'un schéma :

Construisez un schéma permettant de montrer que Séville est un lieu d'une première forme d'une économie qui se mondialise.