

# Appel à contributions

## Proposition de dossier thématique pour la revue *Clio@Themis*

---

### Argent et marchandises en voyage (XII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)

Coordination

Luisa Brunori (CNRS/université de Lille) et Xavier Prévost (université de Bordeaux)

Le thème proposé cherche à permettre la constitution d'un dossier centré sur l'histoire du droit des affaires, qui ne se contente pas de mobiliser le droit et l'histoire, mais qui fasse largement appel aux savoirs économiques, managériaux, sociologiques ou bien encore géographiques.

Il s'agirait en l'occurrence d'offrir un questionnement qui envisage la longue durée (du XII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle) sans limitation spatiale, afin de pouvoir appréhender la variété des réponses juridiques apportées aux problèmes du transport de l'argent et des marchandises. Ainsi, parmi les principaux enjeux qui pourraient être abordés, on peut énumérer :

1. Les instruments juridiques permettant de faire voyager les capitaux et les marchandises.
2. La fluctuation de la valeur de l'argent et des marchandises d'un endroit à l'autre.
3. Les risques du voyage de l'argent et des marchandises.
4. Les motivations (besoins, curiosité, modes, agrément, ...) et l'organisation du voyage (moyens de transport, transporteurs, parcours, réseaux marchands, ...).
5. L'intervention des pouvoirs publics dans le voyage.

**1. Les instruments juridiques permettant de faire voyager les capitaux et les marchandises.** Si le commerce à distance a une très longue histoire, les formes juridiques de ce commerce ne suivent en rien un parcours linéaire mais se raffinent et se simplifient selon des vagues inégales. Comprendre le cours de ces vagues et, plus spécialement, l'élaboration de tous les instruments juridiques destinés à permettre le voyage de l'argent et des marchandises demande alors un effort conjoint de spécialistes de disciplines et d'époques différentes.

Le Moyen Âge, loin d'être une époque d'immobilisme, forge, au moins dans le domaine commercial, les linéaments de la modernité. À partir du XIII<sup>e</sup> siècle, les marchands mettent au point des techniques financières très sophistiquées et créent de véritables systèmes commerciaux internationaux dans lesquels des maisons-mères rayonnent dans toute l'Europe à travers filiales et agences<sup>1</sup>. Cette époque d'avant-garde ouvre de vastes espaces de recherche pour les historiens<sup>2</sup>.

Ensuite, avec les grandes découvertes, évidemment, argent et marchandises se retrouvent soudainement étendus à une dimension planétaire, imposant un renouveau dans l'organisation juridique du commerce : sociétés de capitaux, assurances, financements à distance, changes, opérations bancaires, ... Les juristes sont alors appelés à encadrer des pratiques inédites, dont divers aspects problématiques ont déjà été brillamment étudiés<sup>3</sup>. Les grandes compagnies à participation étatique, la

---

<sup>1</sup> S. Cavaciocchi (dir.), *Fiere e mercati nell'integrazione delle economie europee*, Florence, 2001 ; J. Favier, *De l'or et des épices - Naissance de l'homme d'affaires au Moyen Âge*, Paris, Fayard, 1987 ; W. P. Blockmans, « Financiers italiens et flamands aux XIII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles », *Aspetti della vita economica medioevale*, B. Dini (dir.), Florence, 1985, p. 192-214 ; F. Melis, « Storia interna del sistema di aziende Datini », *Aspetti della vita economica medioevale (studi nell'archivio Datini di Prato)*, Florence, 1962, III<sup>e</sup> partie, p. 125-336.

<sup>2</sup> J. Tracy (dir.), *The Rise of Merchant Empires: Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, 1990.

<sup>3</sup> A. Girard et A. García-Baquero González, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz en tiempo de los Habsburgo: contribución al estudio del comercio extranjero en la España de los siglos XVI al XVIII*, Séville, 2006 ; A. García-Baquero Gonzalez, *La carrera de Indias - Histoire du*

ramification mondiale du commerce, la naissance d'un système financier international sont les éléments qui caractérisent la modernité et qui nécessiteraient des études intégrées et multidisciplinaires.

Elles ne cessent de s'accroître à l'époque contemporaine<sup>4</sup>, notamment à travers les phénomènes d'industrialisation de masse et de financiarisation à l'échelle globale, qui entraînent un accroissement des échanges – et donc du voyage – de marchandises et de monnaie.

**2. La fluctuation de la valeur de l'argent et des marchandises d'un endroit à l'autre.** De la même manière, la naissance d'un marché mondial, à l'issue des grandes découvertes, amplifie les fluctuations de la valeur de l'argent et des marchandises d'un endroit à l'autre, bien qu'il ne s'agisse en rien d'une réalité nouvelle. Toutefois, il semble que ce soit à l'époque moderne, qu'ont été posées les bases de la théorie quantitative de l'argent. Plus précisément, les écrits de Francisco de Vitoria et de Martin Azpilcueta tentent d'expliquer les variations de la valeur de la monnaie selon sa pénurie ou son abondance dans une situation donnée, établissant ainsi la distinction entre valeur nominale et valeur réelle de la monnaie. Partant de ces acquis, ces deux auteurs formulent une théorie des échanges internationaux fondée sur la diversité du pouvoir d'achat de la même monnaie dans des pays différents<sup>5</sup>. Le marché des changes prend donc toute sa vigueur, laissant à l'historien de très amples marges de recherche<sup>6</sup>.

Les mêmes considérations théoriques sont développées à partir du XVI<sup>e</sup> siècle concernant la variation du prix des marchandises d'un endroit à l'autre. La pénurie au moins de certaines marchandises dans un lieu cause une fluctuation de son prix, même si la chose reste intrinsèquement la même<sup>7</sup>. Inquiets du respect de la justice commutative dans les échanges entre particuliers et conscients des spéculations auxquelles la circulation mondialisée des marchandises peut donner lieu, les auteurs sont alors nombreux à s'interroger<sup>8</sup>. Si ce constat est connu, il n'en reste pas moins que les écrits des juristes sur la question ont été jusqu'à présent regrettamment négligés de la part des chercheurs, y compris pour les périodes moderne et contemporaine. De plus, il semble que des recherches sur le Moyen Âge pourraient s'avérer fructueuses, et peut-être relativiser les conclusions sur la primauté des travaux de Vitoria et Azpilcueta.

**3. Les risques du voyage pour l'argent et les marchandises.** Naufrage, brigandage, piraterie, ... Les périls du voyage sont nombreux, surtout lorsque l'on transporte de l'argent ou des marchandises de valeur. Les commerçants ont dès lors cherché à se couvrir face à ces risques et ont pour cela imaginé de multiples montages juridiques, économiques et managériaux. Il s'agit aussi de s'interroger sur la prise en compte et la limitation de ces risques au cours de l'histoire. Les assurances jouent bien sûr ici un rôle majeur, mais de nombreux autres outils restent encore à étudier en détail, telles la communauté du navire ou d'autres formes de compagnonnage maritime, longuement réglementées par les coutumes médiévales<sup>9</sup>.

---

*commerce hispano-américain, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1997 ; A.-M. Bernal et I. Martínez Ruiz, *La financiación de la carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Séville, 1992 ; A. García-Baquero González, *La carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Séville, 1992.

<sup>4</sup> M. Moss et P. Jobert (dir.), *Naissance et mort des entreprises en Europe (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Dijon, 1994.

<sup>5</sup> S. Gregg, « Natural law, Scholasticism and free markets », *The Legal Foundation of Free Markets*, S. F. Copp (dir.), Londres, 2008, p. 65-83 ; O. Popescu, « Contribuciones indianas para el desarrollo de la teoría cuantitativa del dinero », *Economía y economistas españoles*, E. Fuentes Quintana (dir.), vol. 2 (*De los orígenes al mercantilismo*), 1999, p. 209-241 ; L. Baeck, « Iberian monetarism and development theories of the sixteenth and seventeenth centuries », *The mediterranean tradition in economic thought*, L. Baeck (dir.), Londres, 1994.

<sup>6</sup> E. Vilches, *New World Gold: Cultural Anxiety and Monetary Disorder in Early Modern Spain*, Chicago, 2010.

<sup>7</sup> Par exemple Luis de Molina, *De Iustitia et de Iure*, 1593-1609, T. II, disp. 406 n. 3 : « Pecunia quippe unius loci, commutanda pro pecunia in alio, at negotiationem, lueraque mercatorum, at caetera quae commemorata sunt, habet se instat mercis leges minimae taxatae, cuius valor modo accrescit, modo decrescit, prout illius est maior, vel minor, indigentia in uno loco, quam in alio : quare sicut abundantia aut penuria alicuius mercis, maior vel minor illius necessitas, copia maior vel minor mercatorum, eam facit in valori in aliquo loco ».

<sup>8</sup> Tomàs de Marcado, par exemple, consacre un chapitre entier de sa *Suma de tratos y contratos* (1569) à « Del mercar adelantado y vender en España a pagar en Indias ».

<sup>9</sup> L.-A. Boiteux, *La fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968.

En outre, il faut noter que ce sont précisément les risques du voyage qui augmentent le prix des biens, donnant lieu à des questions passionnantes sur la valeur des choses et de l'argent en condition de risque<sup>10</sup>.

**4. Les motivations et l'organisation du voyage.** Avant même la prise en compte du risque, l'intérêt porté à la chose détermine en partie sa valeur d'échange. Cette conception subjective de la valeur (notamment présente dans les écrits d'Aristote et de Thomas d'Aquin), fondée sur l'utilité de la chose (ainsi qu'elle a été théorisée au XIX<sup>e</sup> siècle par les Néoclassiques), fait dépendre la valeur du bien du désir que l'agent éprouve pour celui-ci. Cette question entre évidemment dans la problématique du transport des marchandises, dont le prix de vente doit être suffisamment élevé pour compenser l'augmentation du coût induit par le voyage. Ainsi, chaque époque a eu ses modes, ses goûts et ses nécessités, qui ont façonné les traits du commerce à distance, qui ont déterminé quelles étaient les marchandises qui partaient et qui arrivaient, qui en ont décidé le prix<sup>11</sup>. Outre l'analyse économique, les travaux des sociologues et des anthropologues<sup>12</sup> nous enseignent que les motivations et, plus largement, les rapports humains<sup>13</sup> ne peuvent pas être négligées dans une étude des commerces et des échanges. Si des recherches historiques d'importance existent sur la question<sup>14</sup>, elles prennent rarement en compte la dimension juridique ; or, le droit des affaires est l'un des reflets de ces motivations, d'autant plus que les instruments juridiques varient selon que l'on transporte de l'argent ou des marchandises et peuvent même varier selon le type de biens transportés.

Ces éléments conditionnent aussi pour partie l'organisation du voyage lui-même, dont les aspects juridiques ne sauraient être négligés. Le transport d'argent et de marchandises ne s'organise pas de la même manière que le voyage des personnes<sup>15</sup>. Au-delà des moyens utilisés<sup>16</sup> et des routes choisies<sup>17</sup>, il serait également intéressant de s'interroger sur les réseaux marchands<sup>18</sup> et sur les stratégies juridico-économiques qu'ils mettent en place pour assurer le voyage des biens dont ils font commerce.

**5. L'intervention des pouvoirs publics dans le voyage.** La réglementation des affaires entre difficilement dans la *summa divisio* séparant le droit privé du droit public. Plus encore que le droit actuel, l'histoire en offre de multiples preuves. Parmi ces chevauchements, le dossier pourrait être l'occasion d'étudier la place prise dans l'histoire par les pouvoirs publics dans le transport de l'argent et des marchandises. On peut par exemple se demander dans quelle mesure aux différentes époques les

---

<sup>10</sup> A. et B. Tenenti, « Note sul rapporto tra il valore delle merci e somme assicurate alla fine del Cinquecento », *Studi in memoria di Federico Melis*, Naples, 1978, vol. 4, p. 243-254.

<sup>11</sup> L. Frangioni, *Chiedere e ottenere: l'approvvigionamento di prodotti di successo della bottega Datini di Avignone nel XIV secolo*, Florence, 2002 ; D. Cardon, *La draperie au Moyen Âge : essor d'une grande industrie européenne*, Paris, 1999.

<sup>12</sup> Les références sont abondantes, on signalera, par exemple, G.-H. de Radkowski, *Métamorphose de la valeur. Essai d'anthropologie économique*, Grenoble, 1987 ; évidemment on ne peut que renvoyer à l'article fondateur de M. Mauss, « Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés primitives », *L'Année sociologique*, Seconde série, 1923-1924, rééd. Paris, 2001.

<sup>13</sup> P. Jorion, *Le prix*, Paris, 2010, rééd. 2016.

<sup>14</sup> Voir par exemple, L. Feller et A. Rodríguez (dir.), *Objets sous contrainte. Circulation des richesses et valeur des choses au Moyen Âge*, Paris, 2013.

<sup>15</sup> Sur le voyage en général, voir S. Venayre, *Panorama du voyage (1780-1920) : mots, figures, pratiques*, Paris, 2012 [spécialement « La gloire du commerce », p. 73-92].

<sup>16</sup> A. Vannini Marx (dir.), *Trasporti e sviluppo economico (secoli XIII-XX). Atti della 5<sup>a</sup> Settimana di studio*, Florence, 1986.

<sup>17</sup> I. Houssaye Michienzi, *Datini, Majorque et le Maghreb (14<sup>e</sup>-15<sup>e</sup> siècles) : Réseaux, espaces méditerranéens et stratégies marchandes*, Brill, 2013 ; S. Bernabéu Albert, *La nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Séville, 2013 ; C. Cuadrada et A. Orlandi, « Ports, tràfics, vaixells, productes : italians i catalans a la Mediterrània baixmedieval », *Anuario de Estudios Medievales*, 24, 1994, p. 3-48 ; H. Bradley, « The Datini Factors in London, 1380-1410 », *Trade Devotion and Governance: Papers in Later Medieval History*, D. J. Clayton, R. G. Davies et P. McNiven (dir.), Phoenix Mill, 1994, p. 55-79 ; F. Melis, « Gli italiani e l'apertura delle vie atlantiche », *Mercaderes italianos en España. Siglos XIV-XVI. Investigaciones sobre su correspondencia y su contabilidad*, Séville, 1976, p. 167-175 ; R. Brun, « Notes sur le commerce florentin à Paris à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle », *Cooperazione intellettuale*, 6, 1936, p. 87-96.

<sup>18</sup> E. Crailsheim, *The Spanish Connection: French and Flemish Merchant Networks in Seville*, Cologne / Weimar, 2016 ; D. Coulon (dir.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce : concepts récents, réalités historiques du Moyen âge au XIX<sup>e</sup> siècle*, Strasbourg, 2010 ; H. Casado Alonso, *La circulation de l'information dans les réseaux de commerce espagnols aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, Cahiers du Centre de Recherche Historique, 42, 2008, p. 225-251 ; A. Molho et D. Ramada Curto (dir.), « Réseaux marchands », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 3, 2003, p. 567-672.

pouvoirs publics se sont chargés de la protection des convois commerciaux. Si les époques moderne et contemporaine accordent progressivement ce rôle protecteur à l'État, est-il possible de trouver d'autres formes de participation publique aux voyages de l'argent et des marchandises – y compris pour le Moyen Âge –, que ce soit au niveau municipal, intermédiaire<sup>19</sup> ou international ? De la même manière, il paraît pertinent de déterminer à quel point les pouvoirs publics ont encouragé ou, au contraire, découragé ces voyages, notamment à travers des mesures protectionnistes ou libérales.

Ces pistes démontrent que les champs de recherche offerts par cette thématique sont encore vastes, même si certains d'entre eux ont été largement défrichés. L'objectif est ici à la fois de renouveler les questionnements posés à des matériaux déjà connus et de parcourir des champs d'études émergents, tout en complétant la littérature existante, en particulier en langue française (les propositions en anglais sont également acceptées), qui est encore très lacunaire sur ce thème.

\* \*  
\*

Modalité de soumission :

- Les propositions de contribution (environ 2500 signes espaces comprises) avec un intitulé et une brève notice bio-bibliographique doivent être envoyées avant le 30 septembre 2017 à [luisa.brunori@univ-lille2.fr](mailto:luisa.brunori@univ-lille2.fr) et [xavier.prevost@ens-cachan.org](mailto:xavier.prevost@ens-cachan.org).
- Les auteurs seront informés des propositions retenues avant la fin du mois d'octobre 2017.
- Une journée de discussion des contributions sera organisée à l'université de Lille au mois de juin 2018.
- Les articles seront à rendre au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2018 et devront répondre aux exigences de forme et fond de *Clio@Themis* (<http://www.cliothemis.com/Soumettre-un-article>). Après soumission au comité de rédaction et double évaluation à l'aveugle, ils devraient constituer le numéro de la revue à paraître au cours du second semestre 2019.

---

<sup>19</sup> A. Acosta Rodríguez, A. L. González Rodríguez et E. Vila Vilar, *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Séville, 2003.