HISTOIRE
DU COMMERCE.

LIVRE PREMIER.

MARCHE ET PROGRÈS DU COMMERCE, DEPUIS LES PLUS ANCIENS TEMPS JUSQU'A LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE, PAR CHRISTOPHE COLOMB, EN 1493.

CHAPITRE PREMIER.

Ce qu'il faut entendre par une histoire du commerce.

Qu'est-ce que l'histoire du commerce ? C'est le tableau des vicissitudes qu'il a subies dans le cours des siècles, par suite de circonstances et d'événements donnés : elle nous apprend que si le commerce remonte aux premiers âges de la société, si son origine et la continuité de son existence se rattachent à nos besoins et à nos rapports réciproques, il réagit à son tour sur l'état social et sur la civilisation des peuples, et que cette influence vivifiante se règle sur l'accroissement de ses relations. En effet, par l'échange des produits, il éveille et stimule nos forces intellectuelles, et en provoque l'application incessante aux arts, à l'activité manufacturière, à la culture du sol, à l'exploitation des mines, à l'économie politique et même aux sciences : nous voyons en effet que non-seulement il utilise les résultats de leurs recherches pour la vie matérielle, mais que de plus la prospérité commerciale se proportionne constamment aux progrès des lumières.

Le commerce nous conduit aux marchés où sont transportées les productions de la nature et du travail de l'homme pour être mises en circulation par voie d'échange ou de vente : l'histoire du commerce nous initie à la connaissance des causes qui en ont fait un des puissants agents qui remuent le monde. Or, pour arriver à cette connaissance et pour l'établir sur une base solide et générale, on doit tout d'abord tenir compte d'un fait essentiel : si importante que soit l'action du négoce sur la vie usuelle, il n'en est pas moins de sa nature, subordonné aux connaissances, à l'industrie et aux mœurs des nations qui l'exercent, à la position, au sol et au climat du pays qu'elles habitent, ainsi qu'au jeu de leurs institutions politiques.

Par conséquent, si vous voulez embrasser l'histoire commerciale dans toute son étendue, sous les divers rapports qui viennent s'y réunir et s'y confondre comme autant de rayons de lumière convergeant vers un foyer commun, il faut vous attacher à étudier les nations dans leur existence politique; il faut connaître leurs relations basées sur les alliances, les guerres, les traités de paix et en particulier sur les conventions commerciales, sans négliger toutefois leur situation morale et intellectuelle. Cette histoire est de plus, étroitement liée à celle des sciences géographiques et naturelles, puisque leurs progrès sont accélérés par les voyages et les découvertes, qui nous ouvrent des contrées inconnues, et signalent à notre attention les denrées fabriquées par les habitants, les productions et les richesses du sol et du climat, ainsi que les trésors cachés au sein des forêts et des montagnes, dans les profondeurs des lacs et des rivières.

Envisagé sous ce point de vue élevé, le négoce sollicite des investigations qui n'ont qu'à suivre ses développements à travers les siècles, pour s'étendre, s'agrandir et constituer une histoire. Un des premiers enseignements qu'elle nous donne, c'est que l'industrie commerciale, quoiqu'elle prenne toujours l'empreinte générale de son siècle, quoiqu'elle re-

flète l'individualité des peuples qui l'exercent, des influences de température ainsi que du pays qui l'alimente, n'en a pas moins conservé, au milieu de ces variations extérieures, un caractère indestructible d'utilité ; c'est qu'il est, sous toutes les zones et dans tous les temps, un élément de prospérité qui, mis en œuvre avec habileté et prudence, exalte et féconde les plus nobles facultés de l'homme, tout en augmentant la masse des choses qui correspondent à ses besoins de vêtement et de nourriture. Partout où pénètre le commerce, on voit fuir devant lui la gêne, la pauvreté, la souffrance nécessiteuse ; partout il amène avec lui l'aisance et le bien-être ; il imprime un puissant essor à l'activité de l'homme et lui apprend à employer ses forces, à faire servir à ses vues les dons et les agents de la nature : en un mot, sous son impulsion vigoureuse et fécondante s'accroissent l'existence politique ainsi que les richesses matérielles et intellectuelles des peuples.

Toutefois, l'histoire du commerce n'a point à faire ressortir les avantages qu'il procure : cela est étranger à sa mission : pour y rester fidèle, elle doit se borner à en exposer la marche et l'extension successive ; de cette façon, elle nous présente la vie humaine sous une de ses faces les plus curieuses et les plus importantes, et nous signale un des plus énergiques leviers qui mettent en mouvement les rouages de la société. Que des trafiquants réunis en caravanes (ou *Kiervanes* pour parler plus exactement) traversent les steppes, les déserts sablonneux et les montagnes impraticables, transportant sur leurs chameaux les denrées indigènes, qui ne sont pas de défaite dans leur pays, pour les vendre sur des places lointaines, et, avec le prix de la vente, acheter les denrées qui sont de première nécessité chez eux, ou qu'ils porteront plus loin ; que les navigateurs, confiant de riches cargaisons aux flots de l'Océan, aillent aborder, dans le même but, aux points les plus reculés du globe ; tous ces voyages et toutes ces opérations ont pour résultat définitif, l'échange

du surplus des produits d'une contrée pour ceux qui lui manquent. Aussi, c'est à bon droit qu'on a dit que le commerce est le nerf de la vie sociale. A coup sûr, l'histoire de l'industrie commerciale vaut la peine d'être étudiée par quiconque s'intéresse au sort des nations : elle réclame surtout les méditations sérieuses du négociant qui voit sa professsion d'un peu haut, ainsi que de l'homme d'Etat.

Cette esquisse rapide suffit pour donner une vue générale du sujet que nous nous proposons de traiter dans les pages qui vont suivre, et où nous explorerons les phases diverses du commerce chez les différents peuples, ainsi que dans quelques villes ou associations de villes. Nous croyons devoir ranger la masse des faits par groupes distincts, en établissant des divisions qui font ressortir les détails, ajoutent à l'effet de l'ensemble et en facilitent l'intelligence.

Jusqu'ici nous avons indiqué le rôle important que joue le trafic comme élément civilisateur ; nous allons montrer comment cette importance découle de sa nature et de son utilité pratique. Portons d'abord notre attention sur les rapports qui existent entre le commerce étranger et le commerce intérieur, rapports que nous ne pouvons négliger, parce qu'ils déterminent certains faits politiques et sociaux relatifs à l'économie politique et dont on chercherait vainement l'explication ailleurs. Or, entre les destinées de ces deux espèces de commerce, il y a une connexion étroite et profonde. Aiguillonnées par un commerce actif au dehors, les transactions du trafic intérieur prennent l'essor qu'ils communiquent à l'aisance des familles, à la vie sociale et politique ; tandis que restreint à un domaine borné, n'ayant que de faibles et rares communications avec le mouvement du grand marché du monde, le trafic intérieur languit et s'affaisse. L'industrie, les arts, l'agriculture ainsi que les sciences dont les travaux s'appliquent immédiatement à la vie usuelle, se livrent sans relâche à une activité fructueuse, grâce à ces relations, qui fournissent les moyens d'effectuer le transport et le débit avec

facilité et avantage. De l'action combinée des deux commerces, qui entretiennent sans cesse le mouvement de tous les agents et de tous les ressorts, résulte une masse de forces bien autrement imposantes que n'en aura jamais le trafic resserré dans les limites de quelques provinces, où ne pouvant s'ouvrir qu'un nombre de débouchés fort limité, il doit nécessairement faire tomber la production.

Les faits ne nous manquent pas pour constater la vérité de nos assertions. Dans l'antiquité comme dans nos temps modernes, nous trouvons des états et même des villes, qui, favorisés ou non par leur position géographique, grâce aux efforts d'une énergie soutenue, ont pris part aux grandes opérations commerciales sur le marché du monde. Voyez tout d'abord les habitants de Gerrha, colonie chaldéenne, voisine de l'Arabie heureuse, située dans une contrée frappée de stérilité, et de plus enclavée dans un océan de sable, qui la sépare des plaines fertiles de l'Asie. Sur ce terrain inculte, habitait un des plus riches peuples du monde, et ses richesses il les devait au trafic qu'il faisait des denrées provenant de l'Inde et de l'Arabie, qui constituaient à cette époque le commerce étranger, le commerce du monde comme on dit en allemand. Les habitants de Gerrha se chargeaient du transport de ces denrées, que leurs caravanes conduisaient vers l'ouest dans l'intérieur du pays, ou qu'ils menaient par mer à Babylone.

De nos jours, c'est Genève qui attire surtout nos regards. Séparée de la mer par de vastes espaces et par des montagnes, cette cité industrieuse n'en fait pas moins un commerce maritime très-actif : circonscrite dans une étroite enceinte, elle s'est créé une position commerciale, large et indépendante ; à un grand mouvement d'affaires, on y voit se joindre l'opulence ainsi que le goût des sciences et des lettres ; de pareils résultats ne s'évaluent pas en chiffres ; il suffit de les citer comme des faits constatant la haute importance du commerce étranger, avec une évidence plus frappante que bien

d'autres dont nous pourrions également invoquer l'appui.

Ce phénomène, du reste, n'a rien que de très-naturel. En effet, les avantages du commerce, son influence, la position des peuples ou des individus, se règlent sur son extension ; or, celui qui en a le plus, c'est le commerce étranger. L'histoire nous fournit à cet égard les preuves les plus décisives en montrant, par des faits irrécusables, que les états et les villes qui perdaient leur commerce avec l'étranger, voyaient s'évanouir en même temps leurs richesses et leur puissance. C'est ainsi que les villes anséatiques restèrent florissantes, tant que les événements n'eurent pas restreint les priviléges de leur commerce. C'était la source de leur prospérité financière et politique, dont l'action salutaire, se propageant au delà de leur enceinte, allait atteindre, bien loin dans le nord, la vieille république de Novogorod. Dans l'antiquité nous voyons que les Perses, après avoir fondé par la conquête un vaste empire en Asie, paralysèrent la navigation sur le golfe Persique, parce qu'ils se croyaient menacés du côté de la mer. Par là ils ruinèrent en même temps le commerce très actif qui s'y faisait autrefois sous la domination chaldéo-babylonienne, à un tel point que dans le cours de ses conquêtes, Alexandre le Grand l'y trouva au dernier degré de la décadence.

Dans les états ou cités, qui de gré ou de force renoncent au commerce étranger, les occupations industrielles éprouvent bientôt un malaise d'autant plus sensible, qu'il est plus difficile de se défaire avec avantage des produits ouvrés sur un marché resserré dans d'étroites limites. Le préjudice qui en résulte pour les arts et l'industrie, attaque tout à la fois la fortune nationale et la fortune des producteurs. Par une conséquence toute naturelle, toute perte en amène une autre; peu à peu l'affaiblissement se propage, et bientôt tous les ressorts de l'état s'affaissent et se détendent. Lorsque les produits du travail manufacturier sont dépréciés, par contre-coup les profits diminuent, les capitaux se retirent ; l'agri-

culture s'en ressent à son tour : les intérêts généraux de l'état sont en souffrance : la décadence se communique aux arts, aux sciences, à l'instruction et même aux institutions politiques. Il serait également inutile et fastidieux de pousser plus loin l'énumération des conséquences funestes qui résultent de la stagnation du commerce et du dépérissement de l'industrie. Au surplus, les documents statistiques que nous produirons par la suite, viendront confirmer nos observations.

Dans l'antiquité, aussi bien que de nos jours, l'importance du rôle que le commerce joue dans l'existence des nations avait frappé les gouvernements. Ils avaient reconnu qu'il était quelque chose de plus qu'une source d'impôts, et s'appliquaient à le favoriser et à l'encourager par tous les moyens et même par les combinaisons de la politique. Voulez-vous connaître jusqu'à quel degré de grandeur et d'opulence les empires peuvent s'élever par les efforts d'une politique commerciale bien entendue et sachant s'aider habilement des circonstances ? Voyez les Phéniciens, voyez surtout les Carthaginois, les Crétois, les colonies grecques de l'Asie mineure, l'île de Rhodes, Venise et la Grande-Bretagne : voyez aussi parmi les états modernes, ceux qui jadis ont eu la domination des mers et qui en ont été dépossédés, soit par leur propre faute, soit par suite d'événements dont il ne leur était pas donné de vaincre l'ascendant fatal, tels que le Portugal, la Hollande et le Danemarck.

Dans une histoire du commerce il faut accorder une attention spéciale aux routes et aux grandes voies de communication sur terre et sur mer ; la marche du commerce en dépend et change avec elles. A part les événements qui modifient la situation des états, il arrive souvent que la politique, dans des vues particulières, par l'imposition de droits ou de mesures prohibitives, force les marchandises à prendre certaines routes et à s'en frayer de nouvelles.

Les voies artificielles, telles que les canaux et les chemins

de fer doivent également être prises en considération. Déjà dans l'antiquité on construisait des canaux soit pour l'usage du commerce, soit comme moyen d'irrigation, notamment en Égypte et dans la Babylonie. De nos jours, les voies de communication n'ont pas été négligées : il faut citer d'abord l'Angleterre et la Hollande, les deux principaux états marchands de l'Europe : ensuite viennent la France, la Russie, le Danemark. En Prusse, il y a également un système de canalisation qui, moyennant le cours du Havel, relie le bassin de l'Oder à celui de l'Elbe. Toutefois tous les pays du globe sont dépassés sous ce rapport par les États-Unis de l'Amérique du Nord. Dans ces contrées, où le commerce se développe avec plus de liberté et sur une plus vaste échelle que partout ailleurs, l'Angleterre exceptée, les canaux ont été construits uniquement dans le but de favoriser ses opérations. Au jugement des Anglais eux-mêmes [1], les canaux figurent parmi les causes principales qui ont contribué à l'accroissement extraordinaire que leur prospérité financière a pris pendant les dernières soixante ou soixante-dix années.

Après la Hollande, c'est l'Angleterre qui dispose aujourd'hui du plus grand nombre de lignes navigables à l'intérieur. Au commencement, la canalisation y avait rencontré de grands obstacles, lorsque le duc de Bridgewater présenta enfin le projet du canal qui porte son nom ; c'est au célèbre ingénieur James Brindley, qu'en est dû le tracé, dont l'exécution fut autorisée par un bill du Parlement, en 1759. A

[1] Voyez : *Des canaux navigables*, considérés d'une manière générale avec des recherches comparatives sur la navigation intérieure de la France et celle d'Angleterre ; ouvrage accompagné de cartes, profils, et dessins de machines et travaux d'art : par Huerne de Pommeuse. Paris, 1821, deux volumes. *Cordier: Histoire de la navigation intérieure* et particulièrement celle d'Angleterre : traduit de l'ouvrage de *Philipps*, Paris, 18.., deux vol., et puis : *Cordier*, de la navigation intérieure du dép. du Nord, et particulièrement du canal de la Sensée, Lille, 1842. Quant aux rapports entre les canaux et les chemins de fer, eu égard aux produits, nous n'avons pas à nous en occuper ; d'ailleurs il n'est pas encore venu de prononcer en dernier ressort sur cette matière.

partir de cette époque, la création des canaux prit un grand essor en Angleterre ; aujourd'hui la plupart des villes y sont reliées entre elles par des lignes artificielles de navigation qui procurent de grandes facilités pour le transport des denrées pesantes et formant masse, telles que houille, chaux, pierres, blés, etc.

Quelque signalés que furent au reste les services dont le trafic intérieur est redevable aux routes commerciales et aux canaux, ces avantages sont éclipsés par ceux qui, de nos jours proviennent de l'application de la vapeur au transport par terre et par eau. Les forces motrices de la vapeur étaient connues longtemps avant que l'on ne réussît à en faire l'application aux machines. Les premières tentatives pour les appliquer à la navigation remontent même à des temps assez éloignés des nôtres : la plus ancienne fut faite par Blaise de Garay, le 17 juin 1543, dans le port de Barcelone, en présence de Charles-Quint [1] : selon le rapport de témoins oculaires, l'essai fut heureux. L'empereur récompensa l'inventeur, mais l'invention fut oubliée. En 1764, Jonathan Hull prit une patente pour la machine qu'il avait construite à l'effet de faire mouvoir les vaisseaux : son expérience échoua : celles qui suivirent échouèrent également, ou furent oubliées ; ainsi l'essai tenté par l'écossais Patrick Millers de Dalwinston eut un succès que personne ne mit à profit. Il était réservé au génie de Watt de percer, à force de méditations persistantes, infatigables, le mystère d'une de ces rares et immenses inventions, qui de loin en loin renouvellent la face de l'industrie ; c'est dans les États-Unis de l'Amérique du Nord qu'il faut placer le point de départ de la navigation par la vapeur. L'américain Livingston, à New-York, avait échoué dans es premières expériences ;

[1] On sait aujourd'hui, par les recherches de M. Arago que l'invention de la machine à vapeur est d'origine française. Ce fut Denis Papin qui en eut la première idée. (*Note du Traducteur.*)

en 1806, Boulton et Watt lui livrèrent une machine à vapeur de la force de vingt chevaux[1]. Il fit construire un bâtiment complet, le *Clermont*, de cent soixante tonneaux qui parcourait en trente-deux heures les cent vingt milles qui séparent New-York d'Albany, en remontant le fleuve. Par là un pas immense avait été fait dans la voie du développement industriel ; dès lors les grandes lignes de navigation artificielle ainsi que les rivières qu'elles rattachent entre elles prenaient une importance nouvelle : les forêts primitives coupées de cours d'eau gigantesques nous ouvraient leurs solitudes ténébreuses et l'industrie y faisait sortir du sol des métairies, des villages et des villes tout entières.

En Angleterre, les premières expériences furent faites, en 1801, par Yrnington, sur la Clyde; Bunter et Dickinson sur la Tamise : elles ne réussirent pas. Bell et Thomson furent les premiers dont le succès couronna les efforts, en 1814, et depuis cette époque l'emploi de la vapeur pour la navigation s'est propagé de plus en plus dans la Grande-Bretagne. La France, préoccupée de la lutte politique où elle était engagée, ne put d'abord accorder une attention suffisante à cette merveilleuse découverte. Quand M. Dupin visita l'Angleterre en 1814, il y trouva en pleine activité le nouveau mode de navigation, dont on avait à peine les premières notions dans son pays; et la Grande-Bretagne voyait ainsi croître sa puissance par des moyens dont on se doutait à peine ailleurs. Aujourd'hui la navigation par la vapeur est généralement répandue; elle met en communication des contrées séparées par l'Océan, dans un espace de temps qui surpasse toute croyance.

Cependant, dans son activité infatigable, l'industrie ne

[1] La force d'un cheval équivaut à 75 kil. élevés à la hauteur d'un mètre par seconde ; mais la force réelle d'un cheval vivant ne représente pas plus de 50 kil. élevés à la même hauteur pendant le même espace de temps ; en sorte que la force d'un cheval vapeur, équivaut effectivement au travail d'un cheval vivant, plus la moitié du travail d'un autre cheval. (*Note du Traducteur.*)

voulut point se contenter du succès obtenu ; ce premier pas de géant fut suivi d'un autre non moins hardi. On construisit des locomotives, on posa des rails, et bientôt l'on vit des trains de voitures dévorer l'espace à la suite de cet attelage d'une espèce nouvelle. Dès lors, tandis que les canaux et les mers étaient sillonnés par les bateaux à vapeur, les locomotives traversaient le continent en tous sens. Leur prodigieuse rapidité abrége les distances et ajoute au temps en l'économisant : gain précieux, économie des plus importantes ! A partir de cette époque, l'application de la vapeur aux mécaniques de tout genre a exercé l'influence la plus énergique sur les relations commerciales, et a été accueillie avec une confiance méritée dans tous les états européens, où l'on favorise les progrès du mouvement industriel. La Belgique, à qui pendant longtemps une position politique précaire n'avait point permis de consacrer une sollicitude active à cette découverte, réussit toutefois dans la suite à couvrir son territoire d'un réseau complet de chemins de fer, aux frais de l'État : l'Angleterre s'est emparée de la machine à vapeur avec cet esprit de spéculation entreprenante qui la caractérise et que soutiennent de grands moyens pécuniaires. Quelques gouvernements de l'Allemagne ont compris qu'ils se devaient de ne point rester en arrière au risque de voir le commerce et ses bienfaits se retirer de leurs états. L'Autriche a prouvé également qu'elle savait apprécier l'importance du nouveau mode de communication, et il faut espérer que le système de ses chemins de fer ne tardera pas à se compléter. C'est dans le retard qu'est ici le danger : quoique nouvelle, la chose est bonne. Ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'application de la vapeur aux machines a imprimé une nouvelle et puissante impulsion au jeu des artères de la vie sociale : Canning, dans un discours prononcé à Liverpool, disait : « Ces merveilleuses machines traversent les eaux comme des géants, fournissant avec orgueil leur carrière, marchant en avant et brisant les flots et les tempêtes ; accélérant les relations,

abrégeant les distances, créant des voisinages inattendus, des affinités sociales et commerciales nouvelles, et enfin, malgré les caprices des vents et la perfidie des flots, donnant à la mer la sûreté et la solidité d'une voie continentale. Peut-on voir aussi, sans être frappé de surprise, ces bruyantes locomotives, courant sur leurs rails avec une rapidité bien supérieure à celle de l'oiseau et pareilles à ces dragons de la fable qui vomissaient des flammes ! »

L'histoire du commerce doit également tenir compte des Postes, qui sont d'une grande utilité pour les communications et le trafic. L'organisation actuelle des Postes est toute moderne. Chez les anciens Perses, il y avait des messagers échelonnés de telle sorte que les stations étaient distantes entre elles d'une journée de marche. Toutefois, ces courriers n'avaient d'autre mission que de porter les ordres du monarque aux gouverneurs ou satrapes, et de lui transmettre en retour les rapports de ces derniers. Cet établissement s'appelait *Angareium :* il était réservé pour le souverain, et le public n'en profitait pas. L'empire romain possédait un établissement analogue : c'était le *publicus cursus*, avec ses *viatores*, ses *cursores*, ses *publici tabellarii* et ses *nuntii*. Ils ne desservaient que les grandes routes, et leur service était suffisamment protégé par les relais, les colonies, les villes municipales et les postes fortifiés. Les successeurs de Dschingis-khan avaient créé à grands frais, dans l'empire Mongol, des postes qui rappellent également d'après le témoignage des Marc-Pol, l'établissement des Perses dont nous avons parlé. En Orient, les Tartares remplissent encore aujourd'hui les fonctions de messagers pour le compte des souverains. Des administrations du même genre existaient, à des époques fort éloignées, dans l'Inde, en Chine et au Japon.

Le mot *Poste* vient du latin *posita*, *positum* ou *posita statio*. Dans leur organisation actuelle, les Postes ont pour but de favoriser le mouvement des affaires publiques et particulières, par des moyens de transport et de correspondance

prompts, sûrs et à bon marché. Une opinion aussi répandue qu'erronée attribue la création des Postes à Louis XI, roi de France : c'est également à tort que l'on affirme qu'en 1516, François de Taxis expédia, le premier, de Bruxelles par l'Allemagne, des lettres pour Vienne et pour l'Italie, au moyen de messagers à cheval. Dans ces derniers temps, il a été prouvé par des documents authentiques, que dès le treizième siècle, en 1276, par conséquent deux cent quarante ans avant l'époque à laquelle on fixe l'établissement de François de Taxis, les chevaliers de l'ordre Teutonique avaient organisé en Prusse un système régulier de messageries. Chaque maison ou hôtel de l'ordre avait, outre son *wuthing* ou écuyer, ses *Bryffjongen* ou postillons chargés de porter les dépêches à la maison Teutonique. Le bureau aux lettres s'appelait *Bryffstall*, les chevaux qu'on employait *Bryffswoyken*. Des messagers à cheval faisaient un service régulier entre la Saxe et la Frise, en 1514, où le duc Georges était Stathouder. A la même époque, la ligue anséatique avait institué des messageries, dont le siége principal était à Hambourg. On avait en outre, à cette époque, la poste des bouchers et le messager de Hambourg à Nuremberg. Roger de Taxis, père de François de Taxis, établit une poste aux lettres pour l'empereur Charles III. La ville de Leipzig nous fournit une preuve frappante qui témoigne de l'étroite liaison qui existe entre l'administration des Postes et le mouvement des affaires. Leipzig, qui est le siége de foires célèbres, expédiait dès le treizième siècle, dans l'intérêt de son commerce, des messagers à pied et à cheval pour Nuremberg et autres villes marchandes. A la vérité cette institution était très-imparfaite ; et ce ne fut que vers le milieu du treizième siècle que les postes furent introduites en Saxe par l'électeur Auguste Ier.

Quant aux postes instituées par Louis XI, elles n'avaient d'autre but que la transmission des dépêches par des messagers à cheval au service du prince ; elles étaient au nombre de deux cent trente. L'Université de Paris avait des messageries