Este projeto internacional é coordenado por uma equipe franco-brasileira de pesquisadores da área de humanidades, ciências sociais, arte e literatura. Seu objetivo é produzir uma plataforma digital, com textos em quatro línguas, iluminando dinâmicas de circulação cultural transatlânticas e refletindo sobre seu papel no processo de globalização contemporâneo. Por meio de um conjunto de ensaios dedicados às relações culturais entre a Europa, a África e as Américas, o projeto desenvolve uma história conectada do espaço atlântico a partir do século XVIII.

Les routes du rhum : réseaux impériaux et deuxième mondialisation

Simon Fagour - Université Sorbonne Nouvelle

- Atlântico norte - Europa - Caribe
- A consolidação das culturas de massa - Um atlântico de vapor

Au tournant des XIX^e et XX^e siècles, le rhum apparaît comme un produit phare de la deuxième mondialisation. La modernisation de la production dans l'espace caribéen et les bouleversements de la navigation transatlantique entraînent un essor des flux entre les Antilles et l'Europe et l'émergence de nouveaux imaginaires liés à cet alcool colonial.

« Parmi les produits d'alimentation, le rhum est évidemment l'un des plus connus. Les médecins l'ordonnent ; l'ouvrier lui est fidèle ; le soldat lui a dû son réconfort dans les tranchées ; en cuisine comme en pâtisserie, il serait impossible de s'en passer[1] ». Édouard Bardinet est conseiller du commerce extérieur de la Gironde lorsqu'il livre cet entretien en 1924. Il est l'héritier de la maison Bardinet, fondée par son père, Paul, producteur d'alcool de Limoges, qui a commencé à distiller le jus de la canne à sucre en 1857 et déposé la marque de rhum Negrita en 1886. Édouard Bardinet installe la maison mère à Bordeaux en 1895 et fait prospérer l'entreprise familiale depuis ce carrefour de l'Atlantique. Au milieu des années 1920, lorsqu'il décrit les vertus du rhum pour un numéro spécial de *L'Illustration économique*, cet alcool colonial s'est imposé sur le marché des spiritueux.

S'achève alors une séquence au cours de laquelle le rhum des possessions européennes dans les Antilles a connu un essor très important. Des années 1880 à la fin des années 1920, il pénètre peu à peu les marchés métropolitains par l'intermédiaire des réseaux impériaux. Les centres politiques et les ports des empires restent en effet les destinations privilégiées des exportations de rhum. C'est tout particulièrement le cas au sein de l'empire colonial français, mais le constat vaut également au Royaume-Uni vers lequel sont exportées les cargaisons en provenance des Antilles britanniques et, dans une certaine mesure, pour l'Espagne et ses colonies antillaises – particulièrement Cuba qui constitue l'un des derniers joyaux de l'empire espagnol à la fin du xix^e siècle bien que les producteurs cubains se tournent alors progressivement vers les États-Unis.

L'arrivée du rhum dans les villes européennes traduit la permanence de circulations atlantiques de divers ordres. Si notre propos est d'abord articulé à la circulation d'une marchandise, véritable produit colonial d'exportation dans le sillage de l'époque moderne, nous ne saurions toutefois négliger l'analyse des savoirs scientifiques et techniques, des hommes et des imaginaires qui sous-tendent ou qui accompagnent l'essor de cette production dans le cadre de la deuxième mondialisation. Entre 1880 et la fin des années 1920, de part et d'autre de l'océan Atlantique, de nombreux acteurs concourent à l'essor de la production du rhum des Antilles et encouragent sa commercialisation. Des réseaux émergent ou sont réactivés, qui illustrent les nouvelles dynamiques qui traversent les espaces impériaux alors en pleine reconfiguration. La production de rhum semble alors tout à la fois le produit et le vecteur de circulations transatlantiques qui, entre les années 1850 et la Grande Guerre, participent également de la reconfiguration socio-économique des espaces insulaires du monde caribéen.

Un alcool des colonies

Le rhum est un alcool issu de la canne à sucre. La première méthode de production consiste à distiller directement le jus fermenté de la canne à sucre, que l'on nomme le vesou. La seconde consiste à mettre en fermentation les résidus de la fabrication du sucre que l'on ne peut pas cristalliser, à savoir les mélasses, avant de les distiller pour produire du rhum. Dans le second xix^{e} siècle, il est d'usage de distinguer ces différents types de rhum, qui sont progressivement associés aux divers foyers de production. Le rhum de Jamaïque, qui est plutôt un rhum de mélasse, est réputé plus lourd et plus épicé et ses procédés de fabrication lui donnent une force singulière. La typicité des rhums cubains, qui sont aussi des rhums de mélasse, tient à une légèreté qui relève autant d'un savoir-faire spécifique que d'un choix stratégique pour s'implanter sur le marché mondial. En Martinique, les deux types de rhum sont produits. Le rhum agricole, qui est un rhum de vesou, peut être âpre ; s'il est aujourd'hui très réputé, il convient moins au consommateur métropolitain du xix^{e} et du début du xx^{e} siècle que le rhum industriel, un rhum de mélasse davantage exporté et commercialisé. La qualité du rhum, sa plus ou moins grande finesse et ses propriétés organoleptiques, autrement dit son odeur ou sa saveur, dépendent des cannes employées à sa fabrication, des saisons ou encore des sols où la canne est cultivée. Surtout, la qualité du rhum, qui ne cesse de s'améliorer durant la période considérée, repose sur le perfectionnement des appareils et sur les innovations technologiques afin de parfaire les procédés de fabrication, ainsi que sur les savoir-faire, toujours renouvelés, des ingénieurs chimistes des distilleries.

La cartographie des principaux espaces de production du rhum, dans les Antilles, évolue au cours du xix^{e} siècle. Alors que la Barbade ou la Jamaïque étaient les principales îles productrices dans la première moitié du siècle, la Martinique devient le premier producteur mondial à la Belle Époque tandis que, au sein de l'Empire britannique, c'est Démérara qui produit les volumes les plus importants. Par ailleurs, de nouveaux acteurs émergent dans les colonies espagnoles des Antilles : à partir des années 1860, des distilleries apparaissent à Cuba et à Porto Rico, la production cubaine augmente considérablement jusqu'à la fin du xix^{e} siècle et l'île s'impose alors comme un acteur majeur dans l'économie mondiale du rhum. À l'échelle globale, au début du xx^{e} siècle, le rhum est donc principalement produit dans les colonies européennes des Antilles, même si l'on trouve aussi des fabricants dans les territoires continentaux de la Caraïbe, ainsi qu'à la Réunion ou à Madagascar, puisqu'il est possible de produire du rhum partout où la canne est cultivée.

Le décollage de la production du rhum à partir des années 1880 s'inscrit dans un contexte de reconfigurations socio-économiques à l'œuvre dans les espaces insulaires de la Caraïbe. Le rhum y était produit depuis l'époque moderne, mais il était souvent de pauvre qualité. Au cours du second xix^{e} siècle, toute une série d'évolutions et d'innovations techniques participe de l'amélioration qualitative de la fabrication. Ces innovations résultent de circulations d'acteurs et de savoirs qui contribuent à faire du rhum un produit de premier plan dans l'économie des échanges transatlantiques au cours de la deuxième mondialisation.

Reconfigurations socio-économiques et circulation des savoirs

La Trinité, Martinique, 1863 : Eugène Eustache fait construire l'usine du Galion dans cette commune de la façade nord-atlantique de l'île. C'est l'une des trois premières usines à vapeur installées en Martinique. Avant lui, John Thorp, entrepreneur de travaux britannique, puis le baron de Lareinty, avaient respectivement bâti, entre 1845 et 1846, l'usine de la Pointe Simon, au sud de Fort-de-France, et l'usine Lareinty, au Lamentin, en 1862.

À partir des années 1860 et 1870, le paysage économique des Antilles françaises se réorganise, notamment en Martinique. La période consacre l'émergence des usines centrales et le tissu socio-économique de l'île se transforme. Les habitations-sucreries, au cœur de la production sucrière durant l'époque moderne, mais déjà fragilisées sous la Monarchie de Juillet, sont désormais reléguées au second plan. Cette évolution traduit la volonté des usiniers martiniquais de moderniser les infrastructures de production. Cette ambition modernisatrice doit être lue, d'une part, à l'aune de la compétition entre le sucre de betterave métropolitain et le sucre de canne des anciennes colonies ; et, d'autre part, en tenant compte du fait que de nouveaux acteurs comme Cuba, Java ou encore Hawaï prennent désormais une part croissante dans la production mondiale et concurrencent les vieilles colonies françaises ou anglaises. Sous le Second Empire, le projet d'implantation d'usines centrales symbolise donc la promesse d'une modernisation indispensable pour l'économie des Antilles françaises. Le

résultat pour la Martinique est l'installation, entre 1860 et 1890, d'une vingtaine d'infrastructures, dont le capital est principalement apporté par des actionnaires blancs créoles de la colonie. Ces usines se concentrent sur la fabrication de sucre pour la métropole. Mais le marché est soumis à de fortes fluctuations dans le dernier tiers du siècle et les usiniers martiniquais ne sont pas épargnés par la crise de 1884.

Les producteurs cherchent donc à diversifier leurs sources de revenus, ce qui participe à l'essor de l'activité rhumière. Les usines, qui contrôlent une grande partie de la production sucrière, reçoivent leurs cannes des habitations voisines. La fabrication du sucre produit des quantités importantes de mélasse, un résidu de sucre incristallisable récupéré lors de l'extraction du jus de la canne. Dans les distilleries attenantes aux usines, les industriels commencent alors à distiller ces mélasses en grandes quantités : de cette distillation naît ce qui est communément appelé le « rhum industriel ». Face au succès de cet alcool, des rhumeries indépendantes des sucreries sont également créées pour distiller les mélasses achetées aux usines centrales ou importées des îles voisines de la Caraïbe. Ces rhumeries sont pour la plupart installées à Saint-Pierre, qui s'érige en capitale mondiale du rhum à la fin du xix^{e} siècle. Après la disparition des rhumeries dans l'éruption de la Montagne Pelée en 1902, les usines à sucre agrandissent leurs distilleries pour tirer parti des mélasses qu'elles ne revendent plus aux distillateurs de Saint-Pierre. Si la catastrophe de 1902 bouleverse en profondeur l'industrie martiniquaise, elle permet aussi aux grands propriétaires d'affirmer leur domination sur la production de rhum en perfectionnant les techniques de fabrication.

Les propriétaires de plantation sucrière de la Jamaïque se sont également tournés vers le rhum pour diversifier leurs revenus dans un contexte de crise économique. Au cours du second xix^{e} siècle, l'île compte encore un nombre important de distilleries : 148 en 1883, 110 en 1901. Mais la production sucrière connaît un net ralentissement et, si le rhum jamaïcain demeure réputé, l'île n'est plus le premier producteur de l'Empire britannique dans les Caraïbes du fait de l'émergence de Démérara. La Jamaïque est aussi traversée par d'importants troubles sociaux-raciaux et l'absentéisme des planteurs sur les domaines contribue à la fragilisation de la santé économique de l'île, dans le contexte post-esclavagiste.

À Cuba, le paysage économique n'est pas exactement soumis aux mêmes évolutions. Du fait de l'abolition tardive de l'esclavage, les propriétaires cubains continuent de fabriquer du sucre à bas coût, ce qui place Cuba parmi les premiers producteurs mondiaux. Pour penser l'émergence d'une industrie du rhum, il faut tenir compte de l'activité des distillateurs relativement indépendants des usines à sucre, bien que l'industrie sucrière leur fournisse un nombre important de mélasses. Mais ces distillateurs s'emploient à produire du rhum selon des logiques qui ne répondent pas à la seule volonté de pallier les difficultés structurelles touchant l'industrie du sucre dans les autres îles des Antilles.

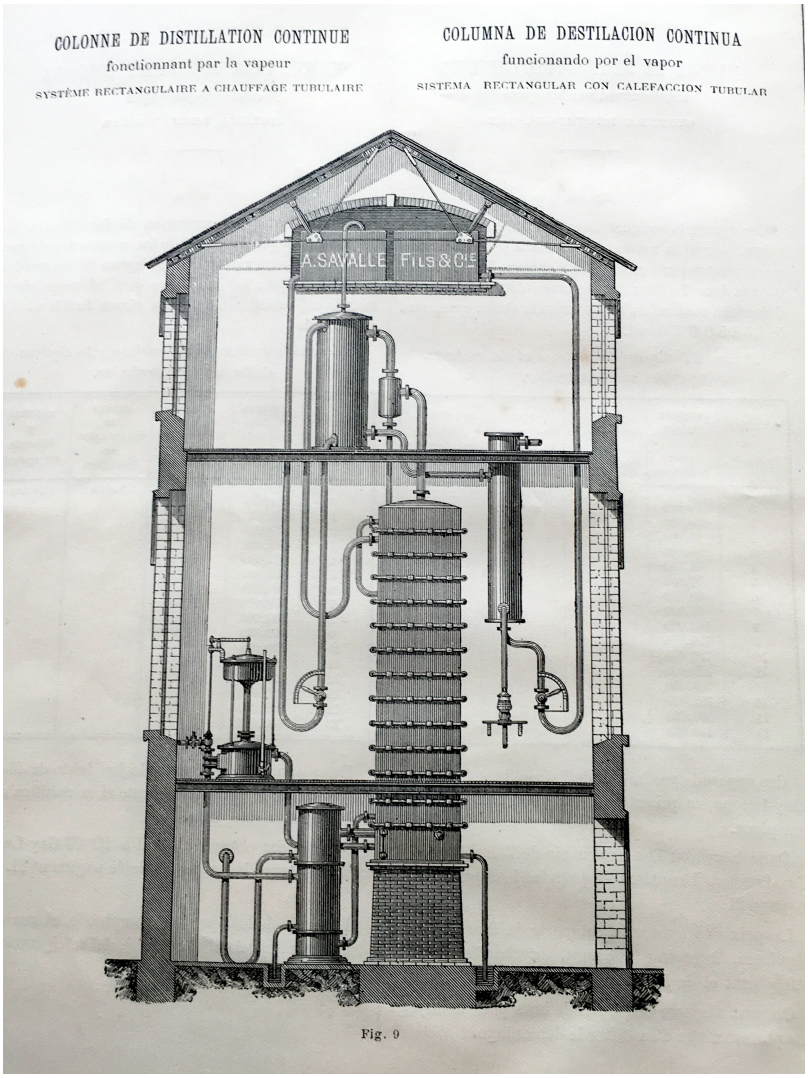
L'essor de la production à grande échelle de rhum, soutenu par les innovations technologiques caractéristiques du xix^{e} siècle, est marqué par l'usage de la vapeur. Les Antilles et le rhum profitent aussi, en ce sens, de cette révolution technique qui se lit notamment dans le domaine du transport, alors que s'opère une compression considérable de la distance-temps nécessaire à chaque traversée transatlantique. En outre, elle transforme l'équipement technique des usines et des distilleries, qui se perfectionne et contribue en grande partie à l'amélioration qualitative de la fabrication du rhum.

Cette révolution de la vapeur et les innovations technologiques qui se font jour dans le paysage industriel des Antilles – françaises notamment – s'accompagnent également de circulations transocéaniques d'hommes, de savoirs et de techniques dans la seconde moitié du xix^{e} siècle. Les fabricants de matériel et les industriels européens confient un certain nombre de missions aux ingénieurs et aux techniciens de leurs entreprises pour améliorer les procédés et le matériel de distillation. Progressivement, la colonne à distiller remplace l'alambic et permet de traiter en continu les résidus de la canne. Par effet d'entraînement, la production, toujours plus rapide, augmente et permet d'obtenir des volumes plus importants de rhum. Émile Bougenot est la figure par excellence de ces techniciens de métropole qui participent à l'importation d'innovations technologiques en Martinique. Originaire de Côte-d'Or, passé par l'École des Arts et Métiers de Châlons-sur-Marne, il est chargé par la maison Cail & Cie, future maison Derosne-Cail, de monter l'usine du baron de Lareinty, riche propriétaire de Martinique et sénateur, au Lamentin à partir de 1861. Le directeur de l'entreprise, Jean-François Cail, est un industriel français qui fabrique du matériel pour les sucreries de métropole et souhaite développer son activité dans les colonies, ainsi qu'il l'indique à Napoléon III

en 1860. Bougenot installe également, en 1863, l'usine du Galion à la Trinité, pour Eugène Eustache, dont il épouse la fille. Son expertise lui permet ensuite de se rapprocher des milieux de la plantocratie historiquement implantée sur l'île, à l'instar de la famille Hayot par exemple, qui possède entre autres l'usine de Petit-Bourg, et de s'établir durablement en Martinique. Il fait prospérer le domaine du Galion dont il prend la succession à la mort d'Eugène Eustache, devenant un acteur incontournable de l'industrie sucrière et rhumière des xix^{e} et xx^{e} siècles.

Le cas de l'essor du rhum cubain illustre également ce phénomène de circulation des savoirs et des techniques. Réputé de faible qualité, celui-ci est initialement distillé grâce à de vieux alambics en provenance de Jamaïque. Lorsque, dans le sillage de Facundo Bacardi, immigré catalan originaire de Sitges, l'industrie rhumière se développe – dans la province de Santiago notamment, mais aussi à Cárdenas ou La Havane –, s'opère un transfert de techniques qui participe de l'amélioration de la production cubaine. D'une part, il faut prendre en compte l'importance de l'immigration catalane de fabricants de liqueurs qui, à la suite de Bacardi, s'installent à Cuba pour participer au développement du secteur. D'autre part, lorsqu'il démarre son activité en 1862, Bacardi s'associe à José Léon Bouteiller, un Français installé à Cuba et spécialisé dans la manufacture de liqueurs et de sucreries, avec lequel il commence ses expérimentations pour distiller un rhum cubain de qualité.

Plus généralement, l'île est marquée par la présence d'industriels européens qui contribuent au développement des techniques et des appareils de distillation, à l'instar des marques Cellier-Blumenthal, Shear & Son ou encore Derosne-Cail ou Savalle – dont on trouve aussi la trace dans les inventaires d'achat d'usines martiniquaises pour l'équipement des rhumeries et des distilleries attenantes aux récentes usines centrales. Ces transferts de techniques sont aussi permis par l'impression et la circulation de fascicules et de brochures publicitaires, parfois traduites, dont l'objectif est de vanter les mérites des innovations technologiques. Les appareils de l'entreprise Armand et Désiré Savalle sont ainsi mis en avant par la société A. Lepage & Cie, une société anonyme spécialisée dans la construction et l'installation de distilleries agricoles et industrielles. L'une de leurs brochures, conservée dans les fonds d'archives de la Fondation Clément, est traduite en espagnol, ce qui dit la volonté de s'implanter sur le marché des équipements des distilleries dans les colonies espagnoles des Antilles. La brochure vante notamment les mérites de la colonne à distiller, en lieu et place de l'alambic, qui permet d'assurer une distillation en continu et d'améliorer le rendement de la production.



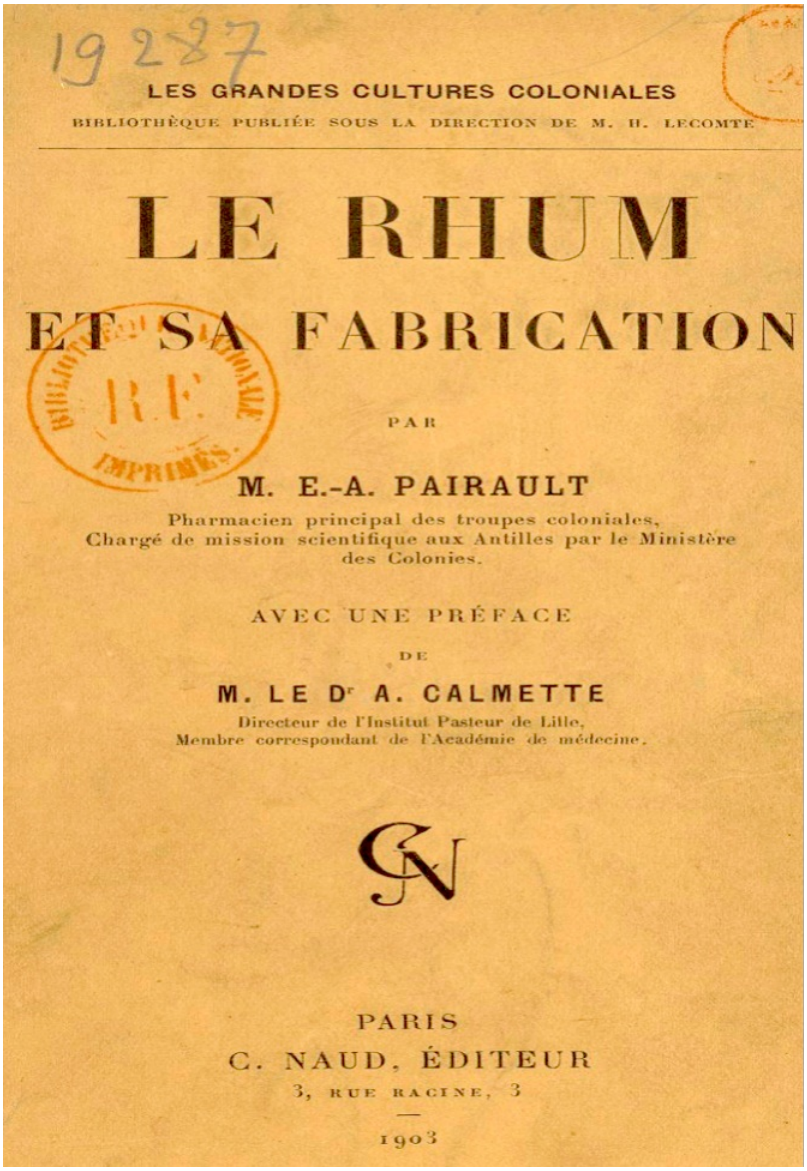
Colonne de distillation continue dans une brochure publicitaire (début XIX^{e})

Fonte : Archives de la Fondation Clément, Le François, Martinique. CO15/11/Dossier 33

Comprendre l'évolution qualitative du rhum dans la seconde moitié du xix^{e} siècle suppose aussi de prendre en compte l'importance des savoirs scientifiques qui participent à l'amélioration des procédés de fabrication. En Jamaïque, les fabricants s'appuient sur les recommandations d'ingénieurs chimistes formés dans l'Angleterre victorienne à l'instar de John Biggs. Ingénieur civil installé en Jamaïque depuis environ 20 ans, celui-ci publie en 1843 ses réflexions quant à l'amélioration des alambics traditionnels[2], en utilisant la fonte, et suggère de travailler la distillation en ayant recours à la vapeur à haute pression de façon à réduire, voire ôter, le goût brûlé du rhum jamaïcain du début du xix^{e} siècle. Sir Percival Greg est un autre exemple de scientifique jouant un rôle de passeur transatlantique à l'époque victorienne. Après avoir étudié la chimie des fermentations en Allemagne et au Danemark, il s'intéresse à l'amélioration des procédés de fabrication du rhum jamaïcain. Ses travaux, diffusés à travers une série de publications entre 1880 et 1895[3], notamment sur la fermentation des différentes souches de levure, jouent un rôle central pour définir l'arôme final de l'alcool, permettant d'améliorer et de stabiliser le goût du rhum jamaïcain.

Les scientifiques français s'intéressent aussi à la question de la fabrication du rhum, en étudiant en particulier les procédés de fermentation. À la croisée de la biochimie, de l'enzymologie et de la microbiologie les réflexions et les recherches sur l'amélioration qualitative de la fabrication du rhum s'inscrivent dans un contexte de développement des études sur la fermentation alcoolique – la transformation du sucre en éthanol – dont les procédés biologiques, notamment l'utilisation des levures, sont peu à peu mis au jour, dans le sillage des travaux pionniers de Joseph Louis Gay-Lussac initiés à partir de 1815, puis repris dans le second xix^{e} siècle par Pasteur, von Liebig ou Buchner. C'est dans ce contexte que s'inscrivent les travaux d'E.-A. Pairault à la fin du xix^{e} siècle. Après avoir effectué plusieurs séjours dans les Antilles françaises, en tant que

pharmacien des troupes coloniales, pour se familiariser avec la fabrication du rhum, il se rend dans les laboratoires de l'Institut Pasteur de Lille pour apprendre la biologie des ferments. Le ministre des Colonies lui accorde alors une mission pour retourner aux Antilles en 1900-1901 afin d'y entreprendre une étude sur les procédés industriels employés pour la fabrication du rhum. À cette occasion, Pairault visite des rhumeries en Jamaïque, à la Barbade ou encore à Sainte-Lucie, dans les Antilles anglaises, avant d'organiser un laboratoire de recherche à Saint-Pierre où il initie un dialogue avec les industriels[4]. L'objectif est de les convaincre de procéder plus systématiquement à un contrôle chimique et bactériologique au cours de la fabrication et d'avoir recours à des levures pures. Si l'étude qu'il mène ne produit finalement pas les résultats escomptés, sa démarche et son itinéraire illustrent l'importance des circulations scientifiques pour réfléchir au développement de l'industrie du rhum dans les Antilles au tournant des xix^{e} et xx^{e} siècles.



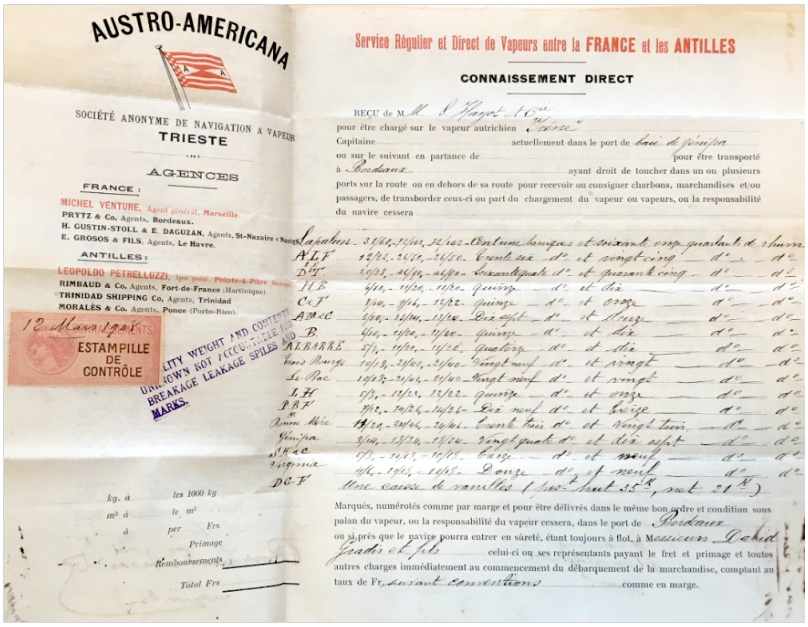
E.-A. Pairault, *Le rhum et sa fabrication*, Paris, C. Naud, 1903

Fonte : Gallica, Bibliothèque nationale de France

Grâce à l'amélioration qualitative du rhum et aux innovations technologiques qui favorisent une production de volumes toujours plus importants, l'alcool des colonies devient une denrée de plus en plus répandue sur le marché des spiritueux des métropoles. La production, qui connaît alors un essor sans précédent, est exportée selon des modalités évolutives reflétant, d'une part, la progression du transport qui s'opère dans le cadre de la deuxième mondialisation et, d'autre part, la diversité des réseaux au sein desquels le rhum est désormais commercialisé.

Transport et commercialisation du rhum dans la deuxième mondialisation

Martinique, 1909. L’usine de Petit-Bourg, propriété de la famille Hayot, fournit du rhum industriel distillé à partir des mélasses aux représentations de la maison Gradis et Fils, négociants bordelais qui le commercialisent dans la capitale de la Gironde. Les archives de l’usine contiennent une série de documents, les connaissements de navires, qui fournissent des informations importantes pour comprendre les modalités du transport des sucres et des rhums coloniaux. Les rhums de Petit-Bourg sont notamment acheminés sur les navires à vapeur de la compagnie autrichienne Austro-Americana, fondée à Trieste en 1895 par Gottfried Schenker, August Schenker-Angerer et William Burell[5].


AUSTRO-AMERICANA

SOCIÉTÉ ANONYME DE NAVIGATION A VAPEUR
TRIESTE

AGENCES

FRANCE :
MICHEL VENTURE, Agent général, Marseille.
PRYTZ & Co, Agents, Bordeaux.
H. GUSTIN-STOLL & E. DAGUZAN, Agents, St-Nazaire « Nantes »
E. GROSOS & FILS, Agents, Le Havre.

ANTILLES :
LEOPOLDO PETRELLUZZI, Agent général, Puerto-la Cruz, Venezuela
RIMBAUD & Co, Agents, Fort-de-France (Martinique)
TRINIDAD SHIPPING Co, Agents, Trinidad
MORALÈS & Co, Agents, Ponce (Porto-Rico).

ESTAMPILLE DE CONTRÔLE

Service Régulier et Direct de Vapeurs entre la FRANCE et les ANTILLES

CONNAISSEMENT DIRECT

REÇU de M. … pour être chargé sur le vapeur autrichien … Capitaine … actuellement dans le port de … ou sur le suivant en partance de … pour être transporté à Bordeaux … ayant droit de toucher dans un ou plusieurs ports sur la route ou en dehors de sa route pour recevoir ou consigner charbons, marchandises et/ou passagers, de transborder ceux-ci ou part du chargement du vapeur ou vapeurs, ou la responsabilité du navire cessera …

Marqués, numérotés comme par marge et pour être délivrés dans le même bon ordre et condition sous palan du vapeur, ou la responsabilité du vapeur cessera, dans le port de Bordeaux ou à portée de laquelle le navire pourra entrer en sûreté, étant toujours à flot, à Messieurs Gradis & fils … celui-ci ou ses représentants payant le fret et primage et toutes autres charges immédiatement au commencement du débarquement de la marchandise, comptant au taux de Fr. … comme en marge.

Connaissement de navire pour la livraison de fûts de rhum entre l’usine de Petit-Bourg (Martinique) et la maison bordelaise Gradis & Fils, 1908

Fonte : Archives de la Fondation Clément, Le François, Martinique

L’étude des modalités de transports du rhum semble montrer à quel point cet alcool colonial profite de la révolution de la vapeur caractéristique de la deuxième mondialisation. Dans les Antilles françaises et surtout en Martinique, l’arrivée du rail permet d’augmenter les cadences de livraison des cannes vers les usines centrales qui commencent à structurer le paysage socio-économique, alors que les cannes étaient auparavant transportées vers les moulins des habitations par les cabrouets, des chariots tirés par des bœufs. À partir du milieu du xix^{e} siècle, il faut alimenter les usines centrales et l’acheminement des cannes, dont les résidus sont progressivement utilisés pour la fabrication du rhum, s’améliore grâce à la construction de chemin de fer. Lorsque les cannes ne sont pas livrées par les wagons tirés par les nouvelles locomotives, elles sont amenées par les berges, grâce aux chalands, des bateaux à fond plat remorqués par un bateau à vapeur. Cette question du transport des cannes ou des mélasses vers les distilleries, mais aussi du rhum déjà transformé vers les ports d’embarquements pour en assurer l’exportation, est aussi au cœur des préoccupations des entrepreneurs cubains, jusqu’à ce que la construction progressive de chemins de fer dans la seconde moitié du siècle réduise les difficultés d’acheminement. Une fois la canne transformée, le rhum est conservé dans des fûts, qui sont conduits vers les navires à destination de l’Europe.

Par ailleurs, l’importance des volumes importés ne peut se lire qu’à l’aune des progrès de la navigation transatlantique. Le milieu du xix^{e} siècle marque un tournant dans l’histoire de la marine avec le développement des premiers navires à vapeur. Certes, la voile reste l’un des moyens de transport privilégié pour l’acheminement des marchandises coloniales vers la métropole. Les négociants havrais, par exemple, importent le rhum sur les voiliers de la maison Auger ou de la maison Ambaud, autrement connue comme l’Union des Chargeurs coloniaux, jusqu’en 1914. Toutefois, les volumes importés et la fréquence des traversées augmentent considérablement du fait de l’utilisation progressive de différentes flottes à vapeur. Au milieu des années 1850, la France se tourne aussi vers le transport à vapeur, jusque-là dominé par le Royaume-Uni et les États-Unis. Les frères Émile et Isaac Péreire lancent la Compagnie générale maritime, aujourd’hui connue sous le nom de Compagnie générale transatlantique, en 1855. Cependant, au début du xx^{e} siècle, le transport du rhum et du

sucre est principalement assuré par la compagnie autrichienne Austro-Americana, créée en 1895. À partir des années 1910, la Compagnie générale transatlantique parvient à récupérer des parts de marché pour l'importation des denrées coloniales en provenance des espaces insulaires de la Caraïbe. L'analyse des échanges et des itinéraires de distribution du rhum qu'ils dessinent permet de déceler l'existence de réseaux de commercialisation qui se consolident entre la fin du xix^{e} et le premier tiers du xxe siècle. Ceux-ci révèlent la prédominance du cadre impérial pour penser la circulation du rhum dans l'espace atlantique, mais attestent aussi que le rhum est aussi un produit dont la distribution dépasse les frontières des formations impériales.

Le Havre, 31 janvier 1883. Cette année-là, le négociant Charles Marie Hubert Coulon dépose au greffe du tribunal de commerce du Havre la marque d'un modèle de bouteilles de 40 cl et 80 cl, destinées à contenir les rhums proposés à la vente par sa maison de commerce, Charles Coulon et Frères. Les archives conservent la trace d'un nouveau dépôt effectué par ce négociant deux années plus tard, en janvier 1885, concernant cette fois une étiquette à coller sur les bouteilles de rhums destinées à la vente.

Marque déposée d'un modèle de bouteille par Charles Marie Hubert Coulon au greffe du tribunal de commerce du Havre le 31 janvier 1883

Fonte : Archives départementales de Seine-Maritime, Rouen, série 6U

La profusion de marques déposées révèle en creux la concurrence accrue entre les maisons de commerce havraises pour la commercialisation du rhum, qui incarne alors l'un des produits phares du commerce colonial atlantique. Entre 1880 et 1889, le greffe du tribunal de Commerce enregistre un peu moins de 30 marques de rhum déposées par les négociants du Havre. Les effets du décollage des importations de fûts de rhum qui s'opère dans les années 1880 sont sensibles à partir de la décennie suivante : plus de 100 marques de fabrique sont enregistrées pour la commercialisation du rhum dans les années 1890, près de 140 marques sont déposées entre 1900 et 1909 et 180 entre 1910 et 1919[6]. « À l'aube de la seconde séquence coloniale, lorsque l'économie du rhum se substitue à celle du sucre sur la place du Havre[7] », certains négociants, à l'image de Joseph de Querhoënt, l'un des membres de la chambre de commerce, achètent de grandes quantités de rhum aux Antilles qu'ils importent dans des fûts et transforment dans le port normand. Querhoënt est le fondateur de la société anonyme des rhums Chauvet, fondée en 1884, l'une des marques les plus importantes au Havre dans le second xix^{e} siècle. L'un de ses concurrents, Louis Élie Ambaud, qui fonde en 1880 la maison Ambaud Frères, détient quant à lui quelques propriétés aux Antilles, notamment « un fonds de commerce et d'industrie pour la distillation et la préparation des rhums à Fort-de-France[8] ». D'après Claude Malon, 23 des 53 importateurs de rhum colonial recensés dans l'Annuaire des entreprises coloniales sont havrais en 1912. Ces maisons ont été créées entre 1840 et 1900, et plus spécifiquement dans les années 1880 lorsque le sucre décline du fait de la crise que subit cette industrie.

Marque déposée par Joseph de Querhoënt & Cie au greffe du tribunal de Commerce du Havre le 31 janvier 1891

Fonte : Archives départementales de Seine-Maritime, Rouen, Série 6U

À cet égard, l'importation de rhum des Antilles vers Le Havre, mais aussi vers Bordeaux, s'inscrit aussi dans le temps long des échanges transatlantiques qui se sont tissés entre la métropole et les territoires du premier empire colonial français. Bordeaux s'appuie notamment sur certains réseaux de négociants dont la fortune s'est bâtie sous l'Ancien Régime et dans le contexte de la traite négrière. Ces négociants se sont enrichis grâce au commerce des esclaves et appartiennent à de grandes familles, installées le plus souvent sur le quai des Chartrons, qui ont encore des intérêts aux Antilles. Ces familles, à l'instar des Gradis qui possèdent des terres à Basse-Pointe en Martinique et dont le rhum est primé à l'Exposition universelle de Paris en 1872, s'intéressent de près à la commercialisation du rhum dans la seconde moitié du xix^{e} siècle[9].

Les rhums de Martinique, mais aussi de Jamaïque, sont donc acheminés par navires vers les grands ports d'Europe selon des circuits qui sont, peu ou prou, les mêmes que ceux nés durant l'époque moderne : Londres et Liverpool pour le rhum de Jamaïque ; Bordeaux, Le Havre ou encore Marseille pour les rhums des Antilles françaises. Sur ces façades maritimes sont installés d'immenses entrepôts où les rhums sont entreposés, assemblés, vieillis en fûts. Le plus souvent commercialisés après vieillissement, ils sont parfois réexportés vers des régions très éloignées des foyers de production et contribuent à l'émergence de nouveaux circuits de commercialisation. Marseille devient ainsi un lieu de conditionnement et surtout de redistribution, notamment vers le bassin méditerranéen et les colonies françaises d'Afrique de l'Ouest, mais aussi jusqu'en Extrême-Orient et en Amérique du Sud. Les négociants marseillais qui tiennent boutique près du port sont proches des réseaux français de l'empire où le rhum est prisé.

Kingston, août 1906. Dans une lettre adressée à Sir James Alexander Swettenham, gouverneur de Jamaïque, par le bureau du secrétaire d'État aux Colonies Sir Victor Bruce, neuvième comte d'Elgin, il est fait mention de la demande d'un certain Herbert Henry Cousins de conduire une mission commerciale dans différents pays européens pour les intérêts de l'industrie du rhum de Jamaïque. Herbert Henry Cousins entend, à travers cette mission, promouvoir la commercialisation du rhum jamaïcain. Il a étudié la chimie à Oxford, puis à Heidelberg en Allemagne, avant de s'installer en Jamaïque en 1900, où il travaille jusqu'en 1932 en tant qu'ingénieur chimiste en chef de la colonie jamaïcaine. En 1906, il reçoit l'assentiment des autorités coloniales pour visiter Hambourg et Brême, mais aussi Londres, Liverpool et Glasgow afin d'étudier le marché des spiritueux et y promouvoir les intérêts du rhum jamaïcain[10]. Il collecte des informations pour mieux saisir les préférences des consommateurs locaux afin d'orienter la fabrication du rhum en fonction des débouchés qui s'offrent aux producteurs jamaïcains. Cette mission en Allemagne doit être replacée dans le contexte de l'établissement progressif de liens entre les producteurs de rhum jamaïcains et les maisons de négoce allemandes, spécialisées dans la vente de spiritueux, dont certaines sont particulièrement intéressées par la vente de rhum. Depuis les années 1890, des réseaux se sont tissés entre la Jamaïque et l'Allemagne. La maison Fincke de Brême par exemple, qui possède des entrepôts à Kingston, illustre ces relations établies entre les

sociétés européennes et les industriels des Antilles. Des rhums très parfumés sont ainsi expédiés en Allemagne par les distillateurs du nord de la Jamaïque où ils sont arrangés par les négociants pour être ensuite vendus aux consommateurs allemands.

Les lieux d'exportation ne se limitent cependant pas aux réseaux impériaux. Le rhum circule aussi au sein d'une économie désormais mondialisée, notamment vers les pays qui ne disposent pas de colonies productrices de rhum ou qui ne peuvent obtenir suffisamment de mélasses pour produire leurs propres rhums. Au-delà des cités portuaires européennes qui avaient été au cœur de la traite négrière, les grandes entreprises de rhum possèdent aussi des maisons ou des bureaux qui les représentent dans les grandes places de commerce européennes afin de faciliter leur insertion sur les marchés en dehors des circuits impériaux traditionnels.

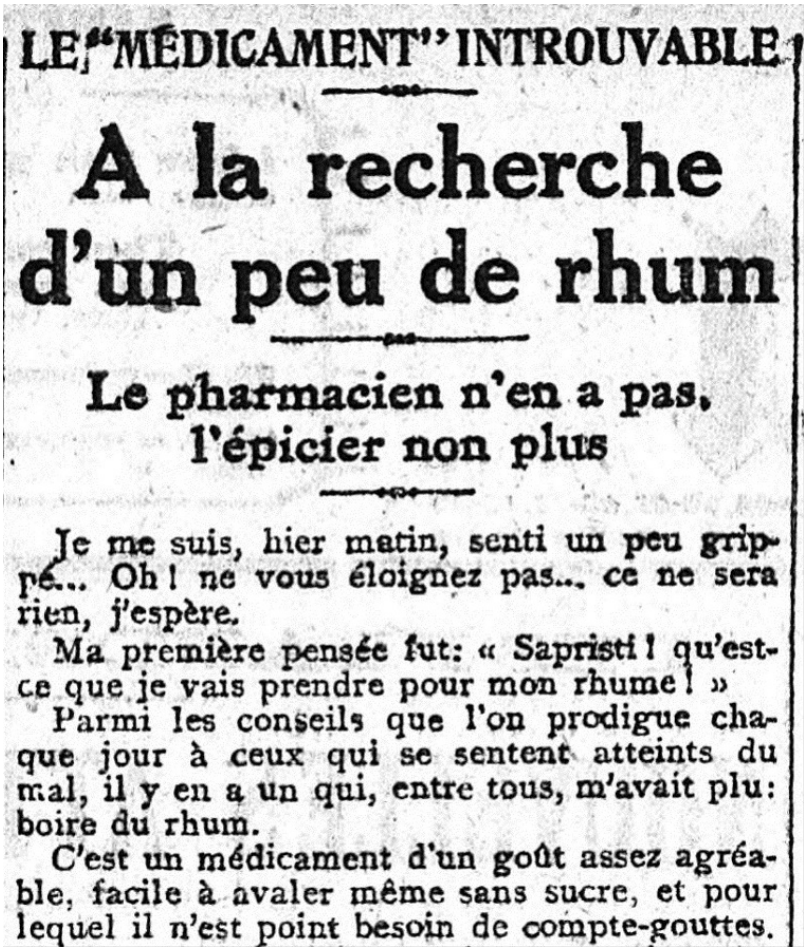
L'étude du rhum permet également de saisir les enjeux économiques liés aux circulations de marchandises entre métropoles et colonies. Dans le cadre de la deuxième mondialisation, ces enjeux sont au cœur des discussions entre les négociants et gouvernements des Antilles, d'une part, et les parlementaires métropolitains, d'autre part, révélant d'âpres débats. Les producteurs de rhums coloniaux sont souvent confrontés à une défense particulièrement virulente des intérêts métropolitains portés par les lobbys et les parlementaires à l'origine des lois qui encadrent la relation impériale. L'analyse de l'évolution de la législation sur le rhum dévoile donc les tensions qui traversent des formations impériales en pleine recomposition. Les producteurs de Jamaïque, de Cuba ou de Martinique sont tous confrontés à la question des taxes sur les importations qui changent principalement en fonction de l'état du marché métropolitain. L'augmentation ou la diminution des impôts, la libéralisation des échanges ou la volonté d'instaurer un contingentement sur les importations disent beaucoup des tensions qui affectent les relations métropoles-colonies. Si le rhum est parfois soumis à une législation contraignante, c'est aussi parce que l'importation de cet alcool constitue une menace pour les intérêts des producteurs de whiskys, cognacs, armagnacs et autres alcools distillés de métropole. Le rhum représente en France un dixième des alcools de bouche en 1905, mais un tiers des ventes en 1930, ce qui traduit la popularité croissante d'un alcool qui se diffuse rapidement au sein des différentes classes sociales et sous diverses formes entre 1880 et la fin des années 1920. Pourtant, jusqu'au milieu du xix^{e} siècle, le rhum n'est pas spécialement une boisson populaire. Peu connu, d'une moindre qualité que les spiritueux produits en métropole, il ne jouit guère d'une réputation favorable à sa commercialisation. Comprendre l'essor de la production, c'est aussi réfléchir aux modalités et aux stratégies de commercialisation en aval de la chaîne qui contribuent à faire du rhum un bien de consommation prisé au-delà des différents foyers où il est produit.

Les imaginaires du rhum

Bien que, durant l'époque moderne, la plus grande partie de la production – que l'on nommait encore tafia – fût surtout consommée sur place, les Européens ne découvrent pas le rhum au xix^{e} siècle. La boisson est déjà connue des populations métropolitaines lorsque sa production connaît un essor sans précédent à l'aube du xx^{e} siècle, mais cela n'empêche pas que le regard que l'on porte sur elle évolue considérablement au cours du second xix^{e} siècle. Dans le témoignage laissé par le père Labat à l'occasion de son voyage dans les îles des Antilles entre la fin du xvii^{e} siècle et le début du xviii^{e} siècle (1694-1706) se lisait une certaine dépréciation à l'égard de cet alcool des colonies. De pauvre qualité, âcre et peu délicat, le rhum était surtout destiné aux esclaves, aux marginaux ou encore aux pirates écumant les mers des Caraïbes selon une représentation que de nombreux romans du xix^{e} siècle – comme *L'Île au Trésor* de Robert Louis Stevenson – contribuent à figer.

Même si le rhum commence à être consommé en métropole dès le xviii^{e} siècle, par exemple sous la forme du punch, en dépit des restrictions sur son importation – notamment dans l'empire français avec l'ordonnance de 1713 qui limite l'entrée du rhum dans le royaume pour protéger les eaux-de-vie métropolitaines –, il est encore de mauvaise qualité en comparaison du saut qualitatif opéré dans la seconde moitié du xix^{e} siècle. Cette qualité assez pauvre du rhum explique aussi, la dépréciation dont il est l'objet à Cuba jusque dans la première moitié du xix^{e} siècle : alcool d'esclaves, de prisonniers ou de pirates, le rhum est longtemps associé à des images peu reluisantes. Mais ces représentations évoluent sensiblement à la fin du siècle : cet alcool qui se consomme sous des déclinaisons variées séduit de plus en plus différentes classes sociales.

En 1854, les soldats français qui tiennent le siège de Sébastopol et auxquels on fournit des rations de rhum se familiarisent avec cette boisson. À leur retour du front, ils continuent à en boire et contribuent à populariser la boisson. Ce constat est d'autant plus valable soixante ans plus tard lorsque les poilus s'enlisent dans les tranchées. En Angleterre, les marins de la Navy en reçoivent aussi des rations régulières depuis l'époque moderne, ce qui contribue à familiariser les classes populaires avec cet alcool des colonies. Au cours des conflits, le rhum est aussi utilisé pour de supposées vertus médicales : du fait de la mise en avant de ses usages prophylactiques, vantés par exemple par l'Institut Pasteur, il intègre les pharmacopées européennes et trouve une place de choix sur les étals des pharmaciens. Son utilisation, notamment en grog, est censée prévenir le choléra, la dysenterie, mais aussi la grippe espagnole en 1918. Les encarts publicitaires qui vantent les vertus du rhum contribuent largement à permettre une diffusion plus large de cet alcool colonial, en particulier au sein des classes populaires.



LE "MÉDICAMENT" INTROUVABLE

A la recherche d'un peu de rhum

Le pharmacien n'en a pas, l'épicier non plus

Je me suis, hier matin, senti un peu grippé... Oh ! ne vous éloignez pas... ce ne sera rien, j'espère.

Ma première pensée fut: « Sapristi ! qu'est-ce que je vais prendre pour mon rhume ! »

Parmi les conseils que l'on prodigue chaque jour à ceux qui se sentent atteints du mal, il y en a un qui, entre tous, m'avait plu: boire du rhum.

C'est un médicament d'un goût assez agréable, facile à avaler même sans sucre, et pour lequel il n'est point besoin de compte-gouttes.

« Le "médicament introuvable" – À la recherche d'un peu de rhum », *Le Matin*, 2 novembre 1918

Fonte : Gallica, Bibliothèque nationale de France

Mais le rhum s'invite aussi progressivement dans les repas bourgeois. Décliné en cocktails, il est bu aussi bien par les hommes que par les femmes de la bonne société métropolitaine, qui apprécient les arrangements et les rhums fantaisies préparés par les négociants. À la Belle Époque, les rhums sont consommés en punch ou en champoreau, mais aussi utilisés dans les arts culinaires, pour flamber les omelettes ou encore aromatiser les pâtisseries ou les glaces. Au cours du second xix^{e} siècle s'opère ainsi une resémantisation des vertus et des délices associés à la consommation du rhum. Cette évolution des représentations attachées à cet alcool s'explique en partie par l'amélioration des procédés de fabrication, le rôle des lobbys coloniaux qui usent de leur influence pour défendre cet alcool, mais aussi par les stratégies publicitaires mises en œuvre pour favoriser sa commercialisation.

Morlaix, 29 mars 1892. Étienne Daoulas, représentant de commerce, sillonne les routes du grand Ouest au cours de cette année. Au travers de la correspondance qu'il tient avec Paulin Lambert, négociant domicilié à Paris et fondateur la société des Plantations Saint-James en 1887, dont le siège est situé à Marseille, nous pouvons lire son itinéraire, les difficultés qu'il rencontre, la concurrence entre les différents

représentants de commerce qui parcourent la région, les stratégies qu'il met en œuvre pour assurer le placement des produits de la société Saint-James, ainsi que les succès et mérites dont il se vante. Dans une lettre qu'il rédige depuis Morlaix, présentée comme un « centre de commerce important », Étienne Daoulas déplore en ce 29 mars 1892 « l'indifférence des consommateurs de cette partie de [sa] tournée » vis-à-vis des rhums de la société. Pour pallier les difficultés qui se présentent lors des différents séjours qu'il effectue à Morlaix, il recommande à Paulin Lambert de lui transmettre affiches, panneaux publicitaires, tableaux de présentation de la marque et autres articles ayant pour objectif de favoriser la vente et le placement des rhums Saint-James dans les différentes enseignes de la sous-préfecture du Finistère : cafés, commerces, marchés, etc[11].

« Vues prises sur les plantations St James », affiche, H. Laas, Paris. 1890

Fonte : Gallica, Bibliothèque nationale de France

Les activités d'Étienne Daoulas attestent l'importance des figures de l'intermédiation marchande au cours du second xix^{e} siècle, qui deviennent des acteurs incontournables pour penser les dynamiques de commercialisation du rhum dans le cadre de la deuxième mondialisation. La lente pénétration du rhum dans les habitudes de consommation métropolitaines ne peut se comprendre sans considérer le rôle tenu par ces agents de commerce, héritiers des colporteurs de l'époque moderne, dont l'activité est cruciale pour la vente de ce nouveau produit. Surtout, la correspondance de Daoulas révèle l'influence de la publicité pour faciliter la vente de nouveaux produits en métropole.

Dans le cas des importations de rhum des Antilles françaises, mais aussi de Jamaïque, l'alcool n'est pas mis en bouteille dans les colonies, mais en métropole. Ainsi, le rhum à

destination de Bordeaux par exemple, importé en fûts, est soit mis en bouteille à Bordeaux même, par de nombreuses entreprises qui disposent d'une marque déposée, soit expédié dans le reste de la France où la vente se fait sous les étiquettes les plus variées. Les négociants composent leurs propres assemblages en fonction des différentes qualités à leur disposition et selon les préférences des consommateurs qui s'affirment progressivement. Les rhums sont vendus sous des noms fantaisistes, spécialement conçus pour la clientèle de métropole. Il n'est pas rare de trouver des étiquettes portant la mention « Rhum de Jamaïque », du fait de la réputation du rhum jamaïcain au xix^{e} siècle, alors qu'il s'agit de mélanges réalisés par les négociants avec des rhums de qualité inférieure. Autant de procédés non loin de la contrefaçon ou de la fraude, contre lesquels les propriétaires et distillateurs des Antilles, notamment en Martinique et en Jamaïque, tentent de lutter vigoureusement dès le début du xx^{e} siècle. Dans le même ordre d'idée, on observe que les premiers rhums cubains qui pénètrent timidement sur le marché étasunien y parviennent en étant commercialisés comme des rhums jamaïcains de faible qualité.

À Marseille comme au Havre ou à Bordeaux, dans le contexte de concurrence accrue entre les maisons qui ajoutent le rhum à leur catalogue, la commercialisation du rhum est un processus très fortement articulé à des campagnes d'affichages publicitaires. Des cartons sont laissés dans les salles de café et dans les brasseries tandis que les étiquettes des bouteilles se singularisent. Le rôle joué par les imprimeurs dans la diffusion des imaginaires liés au rhum est à cet égard fondamental : ceux-ci proposent leurs savoir-faire aux commerçants et négociants alors que le développement de la lithographie polychrome dans la seconde moitié du xix^{e} siècle permet de produire des étiquettes colorées, reproduisant fréquemment des paysages tropicaux et participant ainsi à la fabrique des imaginaires européens sur les îles des Antilles. Au-delà des exemples parisiens de Haberer, Plouviez et Douain, Michel Wetterwald tient boutique boulevard Saint-Louis à Bordeaux, près des quais où la corporation des dockers décharge les fûts de rhum en provenance des Antilles françaises. Si l'entreprise imprime des étiquettes pour différents alcools, son rôle dans la construction de l'iconographie commerciale du rhum à Bordeaux est central et les grandes maisons comme Bardinet s'attachent ses services pour orner les bouteilles qu'ils mettent en vente.

Rhum Chauvet, affiche, Atelier F. H. d'Alési, Imp. A.Bellier et Cie, 4 place Monge, Paris, 1894

Fonte : Gallica, Bibliothèque nationale de France

Plus encore qu'un alcool produit dans les colonies, c'est un produit exotique que ces étiquettes promeuvent à la fin d'un xix[e] siècle marquée par un goût avéré des consommateurs pour cette « dialectique entre le proche et le lointain[12] » de nature à séduire une clientèle toujours plus importante. Dans un contexte de reconfiguration des empires européens, les Antilles n'apparaissent plus comme un lieu méconnu et sauvage appartenant à de lointains confins. Au contraire, alors que les ambitions impériales se tournent vers de nouveaux horizons, les anciennes îles à sucre sont investies de représentations articulées à une altérité moins radicale et, par conséquent, plus désirable. Le développement du transport maritime tend également à rapprocher les espaces insulaires des Antilles des villes portuaires des empires. Les négociants jouent allègrement sur cette proximité dans les affiches publicitaires et mettent en avant les connexions atlantiques qui relient la métropole aux îles tropicales d'où provient le rhum.

Rhum Doudou. Marque déposée par Emmanuel Gravier au greffe du tribunal de Commerce du Havre le 17 mars 1908

Fonte : Archives départementales de Seine-Maritime, Rouen, Série 6U

La littérature de voyage, à l'instar des récits et recueils de Lafcadio Hearn sur la Martinique tout comme la littérature doudouiste – ainsi qu'elle est péjorativement qualifiée – de certains poètes antillais, contribuent aussi à nourrir les imaginaires métropolitains de topoï sur la nature luxuriante, les faveurs du climat tropical ou bien la lascivité des femmes dans les espaces insulaires de la Caraïbe. Ces images sont amplement reprises par la publicité naissante, aussi bien pour dépeindre les colonies françaises et britanniques que pour vanter les mérites du rhum cubain sur le marché nord-américain à partir des années 1920, lorsque la prohibition s'abat sur les États-Unis et que les îles hispanophones des Caraïbes se transforment en paradis touristiques. Loin d'échapper à ces imaginaires codifiés, les stratégies de diffusion d'un produit comme le rhum contribuent même à leur enracinement durable dans des milieux sociaux variés au tournant des xix^{e} et xx^{e} siècles.

---

1. Édouard Bardinet, « La Gironde et les Grands Vins de Bordeaux », *L'Illustration économique et financière* (numéro spécial, 2 août 1924).
2. John Biggs, *Observations on the Manufacture of Sugar and Rum in Jamaica* (Londres, Fisher, Son & Company, 1843).
3. Percival Greg, « Rum Analysis », *Jamaica Bulletin of the Botanical Department,* New Series (mars 1895) ; « Fermentation in rum distilleries », *Sugar Cane : A Monthly Magazine* 25 (Manchester: James Galt & Co Publishers, 1893).
4. E.-A. Pairault, *Le Rhum et sa fabrication* (Paris : C. Naud, 1903).
5. Archives de la Fondation Clément, Le François, Martinique. Archives privées Usine de Petit-Bourg (F004), série K, transports, carton F004/1K3.
6. Archives départementales de Seine-Maritime, Rouen, série 6U, cartons 460, 461 et 462.
7. Claude Malon, *Le Havre colonial de 1880 à 1960* (Mont-Saint-Aignan : Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2018), 210.
8. Malon, *Le Havre colonial*, 212.
9. Archives Nationales, Pierrefitte-sur-Seine. Fonds de la maison Gradis (1550-1980), cartons 181AQ/144, dossier 1 ; 181AQ/101, dossier 316 ; 181AQ/42.
10. National Archives, Foreign Office, FO 368/25, folios 117-124, Kew, Londres.
11. Archives nationales d'Outre-mer, Aix-en-Provence. Archives privées, Société anonyme des plantations Saint-James, carton 129AQ12.
12. Anaïs Fléchet, « L'exotisme comme objet d'histoire », *Hypothèses*, 11 (2008) : 26.

Bibliografia

Ver em Zotero

Abénon, Lucien-René. *L'activité Du Port de Saint-Pierre Martinique à La Fin Du XIXe Siècle*. L'Harmattan, 1996.

Armand, Nicolas. *Histoire de la Martinique de 1848 à nos jours*. Paris: L'Harmattan, 1996.

Bégot, Danielle, ed. *La plantation coloniale esclavagiste, XVIIe-XIXe siècles: actes du 127e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Nancy, 2002*. Paris: Éditions du CTHS, 2008.

Blérald, Alain-Philippe. *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique: du XVIIe siècle à nos jours*. Paris: Karthala, 1986.

Bonin, Hubert, ed. *Vins et alcools pendant la Première guerre mondiale: 1914-1919*. Bordeaux: Féret, 2018.

Butel, Paul. *Histoire des Antilles françaises: XVIIe-XXe siècle*. Paris: Perrin, 2007.

Cooper, Frederick, and Ann Laura Stoler, eds. *Tensions of Empire: Colonial Cultures in a Bourgeois World*. Berkeley: University of California Press, 1997.
Craton, Michael. *A Jamaïcan Plantation, the History of Worthy Park, 1670-1970*. Toronto: University of Toronto Press, 1970.
Crusol, Jean. *Les îles à sucre: de la colonisation à la mondialisation*. Bécherel: Les Perséides, 2007.
Eadie, Émile. *Emile Bougenot: sucre et industrialisation à la Martinique de 1860 à nos jours*. Martinique: Pierre-Jacques Couta éditeur, 1997.
Farashme, Louis. *De la canne au rhum*. Paris: INRA, 2007.
Hall, Catherine. *Civilising Subjects: Metropole and Colony in the English Imagination, 1830-1867*. Chicago: University of Chicago Press, 2002.
Holt, Thomas Cleveland. *The Problem of Freedom: Race, Labor, and Politics in Jamaica and Britain, 1832-1938*. Baltimore: John Hopkins University Press, 1992.
Huetz de Lemps, Alain. *Histoire du rhum*. Paris: Desjonquères, 1997.
Leroy, Éric. *Images Du Rhum: L'histoire Du Rhum Racontée à Travers Un Siècle d'illustrations*. Le François (Martinique): Gondwana Editions-Fondation Clément, 1996.
Mandelblatt, Bertie. "L'alambic Dans l'Atlantique. Production, Commercialisation, et Concurrence de l'eau-de-Vie de Vin et de l'eau de Vie de Rhum Dans l'Atlantique Français Au XVIIe et Au Début Du XVIIIe Siècle." *Histoire, Économie Société* 30e année, no. 2 (2011): 63–78.
Moreno Lázaro, Javier. "Rum, Business and Society in Cuba, 1832-1965." *Revista de Historia Industrial*, no. 63 (2016): 13–47.
Smith, Frederick. *Caribbean Rum: A Social and Economic History*. Gainesville: University Press of Florida, 2005.
Walvin, James. *Histoire Du Sucre, Histoire Du Monde*. Paris: La Découverte, 2020.

Autor

- Simon Fagour - Université Sorbonne Nouvelle

  Agrégé d'histoire, Simon Fagour est doctorant contractuel à l'Université Sorbonne Nouvelle et membre du Centre de recherche et de documentation des Amériques (UMR CNRS 7227 / UMR IRD 280). Il travaille sur les relations entre Cuba, la France et la Grande-Bretagne dans les années 1960 et 1970.

  Simon Fagour, a qualified history teacher, is a doctoral student at Sorbonne Nouvelle University and a member of the Center for Research and Documentation on the Americas (UMR CNRS 7227 / UMR IRD 280). He is currently working on relations between Cuba, France, and Great Britain in the 1960s and 1970s.