

BORDEAUX : PORT NEGRIER

PROJET COMENIUS

COLLEGE M. BERTHELOT (BEGLES) / I. E. S. LAS CANTERAS

Dossier documentaire et diaporama

- *Quelle place a occupé le port de Bordeaux dans le commerce négrier atlantique au XVIII^e siècle ?*

Document 1 « Etat général des navires négriers armés dans divers ports de France pour la côte d'Afrique », année 1785, **AD33 C 4383 pièce 31**

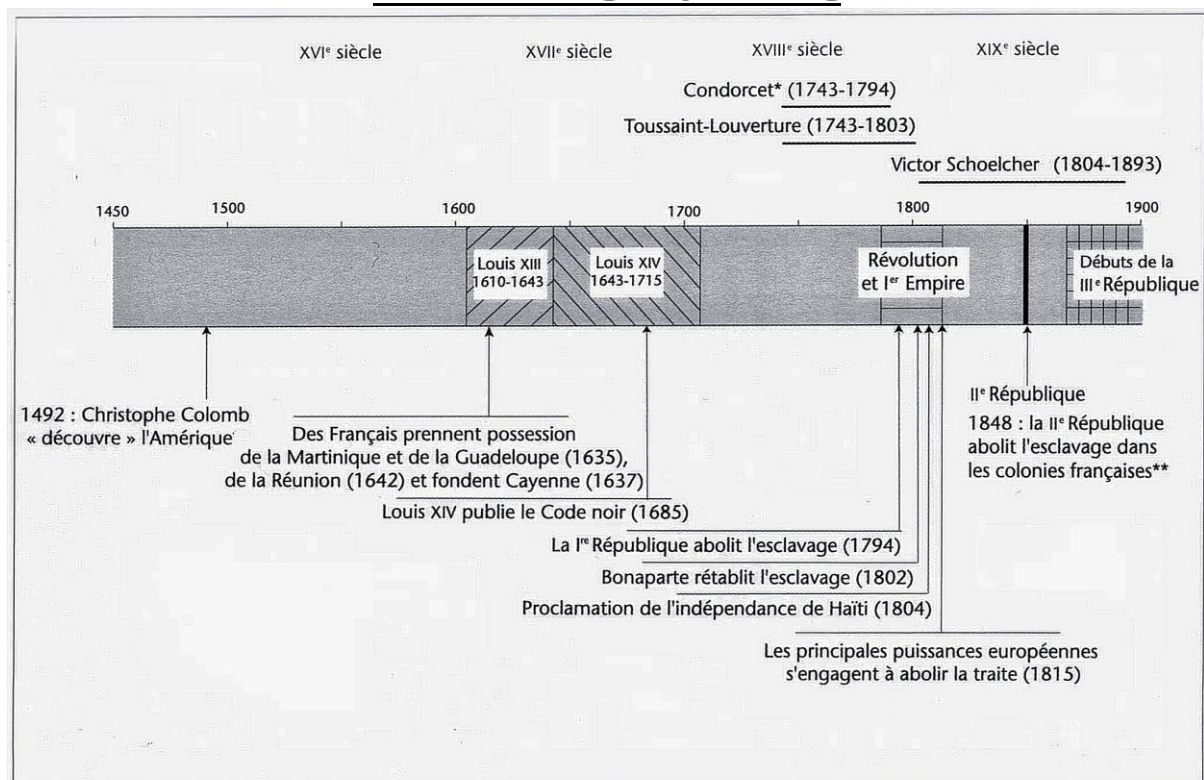
- *Un exemple de navire négrier bordelais en escale dans une « colonie bordelaise »*

Document 2 Tableau de vente de la cargaison du *Patriote* au Cap (Saint-Domingue), le 28 décembre 1791, **AD33 3 E 24107**

- *Le port de Bordeaux à l'heure de l'abolition définitive de l'esclavage en France*

Document 3 Etat des navires dont le départ est suspendu suite au décret d'émancipation des esclaves, 10 mars 1848, **AD33 1M359** (préfecture de Gironde)

CHRONOLOGIE INDICATIVE



Document 1

Etat général des navires négriers armés dans les ports de France, pour la côte d'Afrique, en 1785 Cote AD33 C 4383 pièce 31

MISE EN CONTEXTE

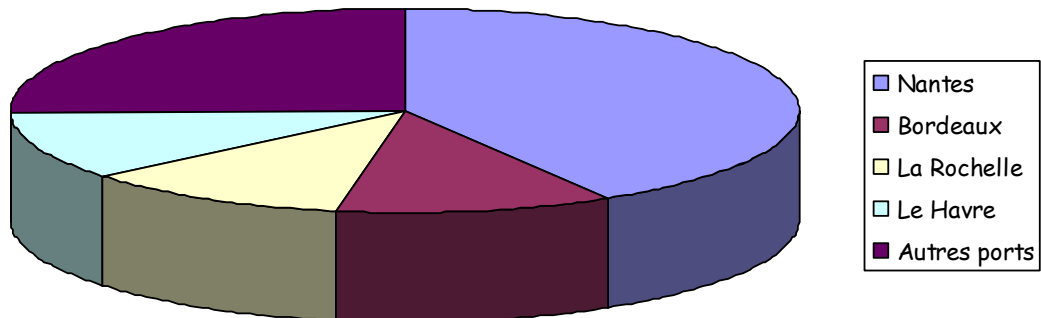
Après une interruption pratiquement totale durant la guerre de Sept ans, la traite reprend très fortement entre 1763 et 1777 et bat tous les records après 1783. Pour l'année 1785, on relève armements répartis entre : Nantes : ; Le Havre : ; Bordeaux: ; La Rochelle: ; Honfleur : 6; Marseille: 4; Saint-Malo : 3 et Dunkerque : 2.

Afin de pouvoir évaluer le nombre d'esclaves introduits aux Antilles françaises, les cargaisons étaient estimées en fonction du tonnage du navire (deux esclaves par tonneau, en moyenne) : un total de 31 840 esclaves, provenant pour moitié de la côte d' (42 expéditions), était ici prévu.

Ce chiffre annuel est considérable au regard des moyennes de la période située entre 1680 et 1774 pendant laquelle 800 000 esclaves furent déportés. Toutefois, les données sont incomplètes ou parcellaires. Combien ont été réellement « traités » ? Combien sont « morts » ou « introduits » ? Certaines informations ne sont précisées que pour une petite dizaine de navires, dont quatre naufragés (« perdu sur la barre, à l'entrée»).

Le trafic des navires bordelais représenta 130 à 150 000 noirs arrachés à la terre africaine en 480 expéditions, soit 11,4 % du total des ports français (Nantes: 41,3 % - La Rochelle: 11,3 % - Le Havre: 10,8 %).

**Part totale des différents ports français
dans la Traite**



Document 2

**Tableau de vente de la cargaison du Patriote, 28/12/1791
Cote AD33 3 E 24107**

MISE EN CONTEXTE

Les profits tirés de la traite restent très irréguliers et sont, selon les périodes, moins importants que le commerce en droiture. Ils dépendent en effet de nombreux facteurs. La qualité de la « cargaison » conditionne le prix de vente : un homme de 15 à 25 ans d'environ 1m 80 « en parfait état » est le plus rémunérateur ; c'est pour cela que Le Patriote a fait la part belle aux « Nègres » : 161 sur un total de 276.

Il faut également tenir compte de la vitesse de rotation des navires et des marchandises : quinze mois sont nécessaires pour boucler le triangle en moyenne et la liste des pertes humaines s'allonge avec la durée de la deuxième partie du voyage....

Enfin, après avoir remis les captifs en état dans une « savane de rafraîchissement », la vente d'une « cargaison » peut s'étaler sur plus d'un mois en fonction de la concurrence. Etant donné le coût important d'un esclave, les planteurs étalent leurs créances sur plus d'un an, jusqu'à 18 mois sur ce document, parfois plus. Le décès d'un tiers des captifs la première année de leur arrivée aux Antilles et les fluctuations des cours des produits tropicaux rendent plus incertains encore les revenus de ces planteurs. Le recouvrement des créances aux îles peut s'avérer périlleux, surtout pour une petite maison de commerce.

Document 3

**Etat des navires dont le départ est suspendu suite au décret
d'émancipation des esclaves, 10 mars 1848
Cote AD33 1M 359 (préfecture de Gironde)**

MISE EN CONTEXTE

Le gouvernement provisoire de la II^e République constitué en février 1848 envisageait la suppression de l'esclavage, mais il avait prévu d'en confier la décision à l'Assemblée constituante prochainement élue. Victor Schoelcher, sous secrétaire d'Etat à la Marine et aux Colonies, accéléra le processus persuadant Arago, son ministre, de l'imminence d'une insurrection servile. Dès le 4 mars, un décret qui adoptait le principe de la libération des esclaves fut signé et une commission « pour préparer, dans le plus bref délai, l'acte d'émancipation immédiate dans toutes les colonies de la République » débuta ses travaux dès le 6 mars sous la direction de Victor Schoelcher.

Ainsi, avant même le décret du 27 avril 1848 stipulant que l'abolition était « immédiate et complète », les départs de navires pour les Antilles étaient suspendus dans le port de Bordeaux le 10 mars. Cette mesure qui avait pour but de retarder la diffusion de cette information, ne manqua pas d'avoir, d'après la correspondance du capitaine du port de Bordeaux avec le commissaire délégué du gouvernement provisoire dans le département de la Gironde, « une influence fâcheuse sur les affaires de ce port » (**document 3**).

En fait, c'était un moindre mal pour les armateurs : dès le mois d'avril, les esclaves de Martinique et de Guadeloupe entraient en insurrection.

J.Lauseig, Service éducatif du Secondaire (Niveau collège), Archives départementales de la Gironde, juin 2010.