

Journées d'étude en histoire maritime

# Entre Exclusif et Contrebande

24 - 26 octobre 2019

# Le commerce colonial aux Antilles

(XVIIe-début XIXe  
siècle)





JOURNEES D'ETUDE EN  
HISTOIRE MARITIME

“Entre Exclusif et  
contrebande”

Le commerce colonial aux  
Antilles XVII<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup>  
siècle

24-26 octobre 2019

Livret de présentation

Laboratoire AIHP-GEODE  
Campus de Schoelcher  
Martinique  
Université des Antilles



# Comité scientifique et comité d'organisation

## Comité scientifique

Jean-Sébastien Guibert (Université des Antilles)  
Caroline Le Mao (Université Bordeaux-Montaigne)  
Boris Lesueur (Université des Antilles)  
Silvia Marzagalli (Université Nice-Sophia-Antipolis)  
Éric Roulet (Université du Littoral Côte d'Opale)

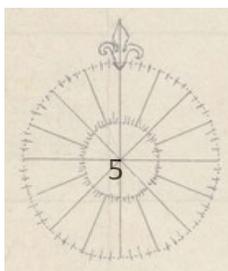
## Comité d'organisation

Jean-Sébastien Guibert  
Boris Lesueur  
Colette Médouze

Les Journées d'Étude sont organisées dans le cadre du projet HARC MAR (Histoire Archéologie Maritime) par le laboratoire AIHP-GEODE de l'université des Antilles.

Elles bénéficient du soutien de la Collectivité Territoriale de la Martinique, de la DAC Martinique, et de l'Association pour l'Histoire de la Douane

Les participants sont logés : au Squash Hotel Fort-de-France  
3 boulevard de la Marine, Fort-de-France



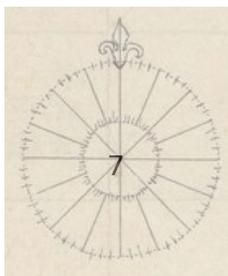
# Programme

**Jeudi 24 octobre 2019**

8h30	Accueil des participants sur le site de l'université à Schoelcher, Salle du Conseil	
9h00	<b>Accueil et allocution inaugurale</b> <i>Justin DANIEL (VP recherche Martinique Université des Antilles) &amp; Bruno CARON (Commissaire en chef Action de l'État en Mer)</i>	
9h30	<i>Jean-Sébastien GUIBERT &amp; Boris LESUEUR</i> Introduction scientifique	
<b>I) Les réseaux et les territoires : des navigations au cœur des caraïbes</b> Modérateur : B. Lesueur		
<b>A) Des réseaux nationaux et leur remise en cause</b>		
10h (15h en France)	<i>Philippe HRODEJ (en visio-conférence depuis Lorient, France)</i> L'interlope à Saint-Domingue comme un moyen de survie d'une colonie dans ses fondements	
11h00	<i>G. LAFLEUR &amp; M. VAN DEN BEL</i> <i>Commerce néerlandais aux Antilles françaises lors de la création de la Compagnie des Indes Occidentales : 1664 - 1665 années charnières pour le commerce néerlandais dans les Antilles</i>	
12h00	<b>Déjeuner</b>	<b>Salle AIHP-Géode</b>
Modératrice : D. Rogers		
14h00	<i>B. LESUEUR</i> <i>Une île « passoire » au temps de l'Exclusif : l'île de la Grenade</i>	
15h00	<i>J.-S. GUIBERT</i> <i>Aperçu du commerce colonial à travers les papiers des Amirautés des Petites Antilles 1770-1780</i>	
16h00	Pause	
<b>B) Les risques inhérents aux navigations antillaises</b>		
16h15	<i>K. PORCHER</i> <i>« Voleurs de mer ». L'impact de la piraterie sur le commerce maritime dans les Îles du Vent (1715-1730)</i>	
17h15	<i>M. ROBYNS</i> <i>Les naufrages à la Martinique : un prisme pour aborder la fréquentation maritime d'une colonie au début du XIX<sup>e</sup> siècle</i>	
18h00	<b>Débats, bilan de la journée</b>	
<b>Dîner</b>		

## Vendredi 25 octobre 2019

8h30	Accueil des participants sur le site de l'université à Schœlcher Salle du Conseil	
<p style="text-align: center;"><b>II) Les acteurs : Négociants, Juifs Sépharades et Nord-Américains au cœur de l'interlope</b> Modérateur : J.-S. Guibert</p>		
9h00	<p><i>N. RIBEIRO</i> <i>Le développement du commerce étranger dans les Petites Antilles françaises dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle: l'exemple d'une famille de marchands de la Guadeloupe, les Fillon</i></p>	
10h00	<p><i>C. CWIK</i> Mer des Caraïbes et paysages du commerce illégal : les routes de la contrebande entre les îles, les baies et le réseau hydrographique des Juifs et des Nouveaux Chrétiens</p>	
11h00	<p><i>M. COVO</i> <i>Nathaniel Cutting, observateur et acteur de la traite entre Saint-Domingue et Cuba au début de la Révolution »</i></p>	
12h00	<b>Déjeuner</b>	<b>Salle AIHP-Géode</b>
<p style="text-align: center;"><b>III) Les Flux maritimes : les produits échangés dans un espace régional</b> Modérateur : B. Bérard</p>		
14h00	<p><i>T. YVON</i> <i>Le bois de construction dans les échanges entre la Guadeloupe et ses partenaires commerciaux: enjeux et évolutions entre la fin du XVII<sup>e</sup> et le début du XIX<sup>e</sup> siècle</i></p>	
15h00	<p><i>R. ESPERSEN</i> Course, Piraterie et commerce illégal des esclaves au début du XIX<sup>e</sup> siècle au nord de la Caraïbe.</p>	
16h00	<i>Pause</i>	
16h15	<p><i>W. KLOOSTER (par visio-conférence)</i> Demande et Géographie du commerce des mules entre les empires dans la Caraïbe</p>	
17h15	<i>Débats, bilan de la journée</i>	
<p style="text-align: center;"><b>IV) Conclusion des journées et présentation de la collection « histoire maritime des Antilles »</b></p>		
<b>Dîner</b>		

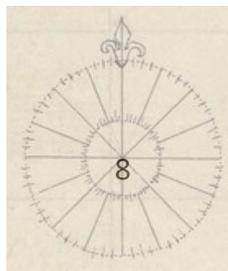


## 26 octobre 2019

8h30

Accueil des participants sur le site de  
l'université à Schœlcher

**La matinée est consacrée à une excursion en lien avec les thématiques des Journées  
d'Étude**





## Résumés des interventions

*Manuel COVO*

*Associate Professor University of California Santa Barbara (États-Unis)*

*Nathaniel Cutting, observateur et acteur de la traite entre Saint-Domingue et Cuba au début de la Révolution*

L'histoire de la traite des esclaves dans l'Atlantique français a pendant longtemps été écrite du point de vue des ports de métropole – Nantes, La Rochelle, Bordeaux etc. Ce modèle centre-périphérie a toutefois passé sous silence l'importance de la traite des esclaves entre colonies, à la lisière du commerce légal et illégal, dont l'historiographie récente montre l'importance à l'échelle des Amériques. Cette intervention entend contribuer à ce renouvellement historiographique à partir de l'analyse d'une source exceptionnelle : le journal du négociant américain Nathaniel Cutting, rédigé au Cap-Français pendant l'insurrection de la Plaine du Nord. En octobre 1791, Cutting débarque à Saint-Domingue en tant que subrécargue et commissionnaire d'une maison de commerce havraise. Alors que la ville est en état de siège, il documente l'adaptation des négociants au contexte de crise, qui, loin de renoncer au « commerce honteux », continuent d'acheter et de vendre des esclaves. Le phénomène le plus marquant est la déportation d'Africains vers La Havane, à laquelle collaborent négociants français et américains. La contribution montre ainsi la transformation des circuits de la traite caribéenne pendant la période révolutionnaire et complique la chronologie de l'histoire du commerce atlantique français.

*Christian CWIK*

*Association Professor University of Graz (Autriche)*

*Mer des Caraïbes et paysages du commerce illégal : les routes de la contrebande entre les îles, les baies et le réseau hydrographique des Juifs et des Nouveaux Chrétiens*

The majority of maritime trade within the Caribbean has been based on smuggling since the beginning of European influenced trade in this area. With the establishment of Non-Iberian colonies such as English, French, Dutch, German and Danish during the 17th century also Jewish merchants seeped into the illegal markets with sugarcane, tobacco, slaves, salt, vanilla etc. This lecture would like to highlight the illicit networks of Jewish and New Christian traders based on their clandestine Caribbean routes by means of *Braudelian* methods during 1670 and 1730. Seemingly insignificant ports and coastal communities as well as bays have become global cargo hubs due to these extensive networks. The majority of these places have been located in the Caribbean Frontier, which has been often dominated by Indians, escaped slaves, refugees, pirates and other outlaws. The role of Jews as middlemen between legal and illegal trade will be another focus of this lecture.

Ryan ESPERSEN

Ph D, Directeur, Saba Archaeological Center (Saba)

*Course, Piraterie et commerce illégal des esclaves au début du XIX<sup>e</sup> siècle au nord de la Caraïbe.*

This research will unveil the tensions between international, regional, and local interests which drove colonial officials and merchants on St. Thomas, St. Eustatius, Dutch St. Maarten, St. Bartholomew, and Saba to engage in illegal trade and logistical relations with privateers, pirates, and slave trading vessels between 1816-1840. Along with an analysis of eastern Caribbean trade networks through surviving shipping records, extensive government correspondence, court records, and accounts in historic newspapers from the region, this will subsequently permit insights into how the shifting bounds and tolerances of legal and illicit trade by colonial officials on these islands fostered a smuggling and laundering ring for ships, goods, and people engaged in privateering, piracy during the Latin American Wars of Independence and the later Cisplatine War, and the post-abolition slave trade. By understanding the processes involved in smuggling and laundering illegal prizes by privateers and pirates, direct evidence these activities can become visible in the archaeological record through a predictive model based upon local practices of intentionally sinking illegally captured ships



Jean-Sébastien GUIBERT

*Maître de conférences, Université des Antilles (Martinique) AIHP  
GEODE*

*Aperçu du commerce colonial à travers les papiers des Amirautés des Petites Antilles 1770-1780*

Les amirautés des Antilles ont été établies à partir de 1719 et ont été supprimées en 1791.

Leurs archives ont longtemps été considérées comme des archives fantômes. Une partie de ces fonds, concernant la période des années 1770-1780, conservés aux Archives Nationales, a été retrouvé récemment. La documentation consultée bien que partielle donne un aperçu de la fréquentation maritime des Petites Antilles (long cours cabotage) depuis les Antilles mais aussi de la fraude récurrente que l'on peut appréhender au travers des saisies et des liquidations des navires et des marchandises pris par les navires du Domaine ou de la station navale. Aux côtés de la pratique de ce commerce clandestin les entorses aux règlements sont nombreuses.

Il s'agira de présenter l'apport de ces fonds à la connaissance de la fréquentation maritime des colonies françaises des Petites Antilles, de voir ce qu'ils apportent pour étudier l'envers du décor : la fraude et enfin leur intérêt pour appréhender la vie maritime et portuaire au quotidien.



*Philippe HRODEJ*

Maître de conférences, Université de Bretagne Sud (France) TEMOS

*L'interlope à Saint-Domingue comme un moyen de survie d'une colonie dans ses fondements*

La colonie naissante de la Tortue et côte de Saint-Domingue a cette particularité de s'être fait seule, sans véritable intervention de l'État royal. Ce n'est qu'en 1665 qu'un gouverneur, Bertrand d'Ogeron, est officiellement nommé par le Roi et la Compagnie des Indes occidentales. Cette "solitude" a assurément favorisé le recours à l'interlope, anglais de par la proximité avec la Jamaïque et le partage du pouvoir avec cette nation, néerlandais, de par la puissance maritime que développent les rouliers des mers n'hésitant pas à recourir à la force et l'intimidation. Cet interlope, favorisé par l'État celui-là, est aussi espagnol et terrestre, lié à une frontière commune qui ne sera définie qu'en 1777. Pour lutter contre l'interlope au nom de la défense de l'exclusif colonial, les entorses sont nombreuses, au niveau des colons, mais aussi parfois sur l'intervention des autorités locales avec même la bienveillance du ministre. Et puis ceux qui luttent contre les traitants sont les premiers à le devenir pour traverser l'exclusif du voisin. C'est ce jeu du chat et de la souris qui sera étudié à travers cette communication, avec ses retombées politiques et diplomatiques, s'agissant de Saint-Domingue, de 1660 à 1700.

*Wim KLOOSTER*

Full Professor, Clark University (États-Unis)

*Demande et Géographie du commerce des mules entre les empires dans la Caraïbe*

In the eighteenth and the early nineteenth centuries, inter-imperial connections, many of which were illicit, were of crucial importance in the functioning of European colonialism in the Atlantic world and during its heyday. One example of economically important trade connections across imperial borders is the maritime mule trade. Based on a large variety of secondary sources, supplemented by primary materials, this paper seeks to provide insights into the functioning of this business.

Enterprising merchants used the opportunities available to them to connect breeding areas and zones of cash crop production. Likewise, geography played an important role in connecting demand and supply over both short and long distances, as physical proximity and trade winds helped forge connections.

Mules were transported to the insular Caribbean, and in particular the French islands, to serve as draft animals, especially by moving vertical cylinders called rollers that crushed the sugar cane, although they were not the only animals used for such purposes. To meet the mule demand of the Caribbean islands, the animals were imported from a variety of regions, including France, North Africa, and the Cape Verde islands. Eventually, however, supplies from other parts of the Greater Caribbean came to dominate the mule business.

*Gérard LAFLEUR & Martijn VAN DEN BEL*  
*Dr, Société d'histoire de la Guadeloupe (Guadeloupe) & Dr, Institut*  
*National de Recherche en Archéologie préventive (Guyane) / AIHP*  
*GEODE*

*Commerce néerlandais aux Antilles françaises lors de la création  
de la Compagnie des Indes Occidentales : 1664 – 1665 années  
charnières pour le commerce néerlandais dans les Antilles*

« *Tempora mutantur et Nos mutamur in illis* », (Les temps changent et nous changeons avec eux). Cette citation tirée d'une lettre écrite en 1664 par Adam Erckelens, chirurgien du Sieur Nicolaas Claesz, planteur à la Capesterre de la Guadeloupe, résume bien l'attitude et la force des Hollandais de cette époque. Elle illustre également la situation incertaine dans laquelle ils se trouvaient à la fin de l'année 1664. En effet, 1664 – 1665, fut une période délicate pour le commerce néerlandais dans les Antilles. A partir de lettres de marchands, planteurs et commissionnaires hollandais saisies par les navires anglais, se dessinent les relations commerciales exclusives légales ou illégales des différents ports de Pays-Bas avec la zone caraïbe et notamment les Antilles françaises ; type de marchandises échangées, traite des Noirs, méthodes commerciales. Ces lettres mettent en lumière les protagonistes aussi bien en Europe que sur place. Tout ceci dans une situation politique en évolution par la volonté des autorités françaises et notamment de Colbert désireux d'éliminer les Hollandais du commerce antillais par le biais de la création de la Compagnie des Indes Occidentales. L'incertitude sur l'avenir est également due à la tension entre Pays-Bas et l'Angleterre qui aboutira à la Seconde guerre anglo-hollandaise (1665 – 1667).



*Boris LESUEUR*  
Dr, chercheur associé AIHP GEODE

*Une île « passoire » au temps de l'Exclusif : l'île de la Grenade*

L'étude des traités diplomatiques concernant la Caraïbe laisse apparaître des paradoxes vis-à-vis d'une île située à 150 km des côtes du Venezuela, l'île de Grenade, c'est-à-dire de la Terre ferme d'Amérique appartenant à l'Espagne. Capturée en 1762 par la Grande-Bretagne, elle lui fut officiellement cédée par le traité de Paris, en même temps que les îles neutres de Saint-Vincent, la Dominique et Tobago, ce qu'elle n'était pourtant pas. Reprise par les Français en 1779, elle fut pourtant restituée sans compensation évidente en 1783.

L'île avait été occupée depuis 1650 par les Martiniquais conduits par Du Parquet. Mais toute l'histoire semble démontrer la difficulté à l'occuper : revendue en 1657, intégrée à la Compagnie des Indes Occidentales, escale pour celle de l'Asiento, la mise en valeur fut très lente, et s'accéléra brutalement avec l'entrée officielle de l'île dans l'espace impérial britannique. En vérité, l'autorité administrative était intermittente, surtout impuissante à contrôler les réseaux économiques *de facto* autonomes d'une île placée à l'écart des grandes routes commerciales. Les lois prohibitives du commerce, y compris en flagrant délit, avaient peu de chance d'être



appliquées : l'idée que l'île devait être ravitaillée depuis la Martinique, elle-même réceptrice des flux commerciaux depuis la France, était peu soutenable. D'autant, qu'on ne disposait pas des moyens de les faire appliquer, alors que les besoins étaient quotidiens et les circulations constantes. On a toute une législation par exemple pour recenser et interdire les barques et les pirogues, notamment conduites par des esclaves.

Mais au contraire, on devait se contenter d'enregistrer des circulations maritimes, sans pouvoir s'y opposer sérieusement, qui faisaient fi des frontières pour commercer avec l'empire espagnol pour les productions nécessaires, l'Amérique du Nord (Louisbourg et le Canada, les Treize colonies), les îles étrangères des Antilles dépendant de la Hollande, du Danemark ou de la Grande-Bretagne, mais aussi les autres possessions françaises des îles du Vent et sous le Vent, voire des relations en droiture avec l'Europe. Des documents douaniers épars permettent d'esquisser une typologie de relations complexes à la fois par les distances parcourues – à courte et à longue distance –, la légalité des échanges – interlopes ou autorisés –, par les pavillons des navires – national, international, neutre –, par les acteurs – État, habitants, armateurs –, mais aussi par les marchandises échangées – denrées tropicales, vivres, matériaux de construction, objets de luxe... –, voire les conditions des échanges (types de navires, forme des échanges – troc, lettres de changes, numéraire –).

En définitive, le passage d'une souveraineté à une autre pouvait passer pour la concrétisation de l'appartenance à un autre espace économique. Il n'en était rien et il suffit de voir les difficultés éprouvées par les Britanniques. La taxe de 4,5 % sur les exportations fut invalidée par Lord Mansfield, transformant l'île en quasi port franc. La reconnaissance du droit des catholiques en 1768 de participer à l'assemblée coloniale posait l'existence d'une communauté étrangère non soumise à un quelconque *Test act*, qui continuait à entretenir des relations familiales et autres avec les îles françaises, favorisant par l'entremise des Martiniquais une expédition de conquête de l'île : les dettes auprès des maisons de commerce britannique ne seraient plus honorées, sans que les Français puissent se targuer de reprendre la main sur l'activité maritime de l'île.

Étudier Grenade dans le cadre des journées d'Études est l'occasion de revenir sur des archives peu étudiées (4 cartons des ANOM non microfilmés et mal inventoriés) dans le cadre d'une île aux marges des Empires. On pourrait discuter son caractère exceptionnel. On posera au contraire qu'elle est révélatrice de la capacité d'autonomie des acteurs locaux à se jouer des frontières et des législations.

*Kevin PORCHER*

Dr, chercheur associé AIHP GEODE / chargé de cours à l'Université des Antilles

*« Voleurs de mer ». L'impact de la piraterie sur le commerce maritime dans les Îles du Vent (1715-1730)*

A travers ce projet de communication, il s'agit d'étudier les conséquences des actes de piraterie sur le commerce maritime, et ses acteurs, dans les Petites Antilles (essentiellement dans les Îles du Vent) autour de trois approches : subir, résister et s'adapter.

Dans un premier temps, une analyse approfondie des sources permet de travailler sur un échantillon de 486 actes de piraterie dans les Antilles, ce qui est l'occasion, par une approche statistique, d'évaluer plus précisément le risque que cette violence fait porter sur le commerce maritime. Il est également possible d'identifier les routes maritimes les plus exposées, les périodes les plus propices aux attaques, ou encore les caractéristiques des navires les plus couramment ciblés (tonnages, armements, équipages, cargaisons...).

Le propos se concentrera par la suite sur les conséquences des actes de piraterie sur les acteurs du commerce maritime, notamment les gens de mer, les passagers ou les captifs qui se retrouvent aux mains des pirates. Cette même partie traitera également des effets de cette violence sur les négociants, les assureurs ou les grosseurs, ce qui permet d'apprécier l'impact économique des attaques. Il sera aussi possible d'approcher la situation ambivalente des acteurs du commerce interlope face à ces actes de piraterie.

Enfin, le questionnement se portera sur les résistances et les adaptations des acteurs du commerce maritime qui sont loin d'être passifs face à la piraterie : en fonction de leurs responsabilités quant au navire et à sa cargaison, les gens de mer prennent par exemple des décisions diverses quand le choix de la reddition ou de la résistance se pose. La menace de la piraterie pousse les armateurs et les marins à s'adapter en évitant certains trajets (ou en les empruntant avec davantage de prudence), en prenant des renseignements, et en gardant un armement relativement conséquent malgré la paix en vigueur depuis 1713. Si les circuits commerciaux continuent de se développer durant cette période, les réactions des autorités des Îles du Vent, en bloquant ponctuellement les ports, en obligeant parfois les navires marchands à se déplacer en convoi ou sous escorte, ou en mobilisant des bâtiments dans la lutte contre la piraterie, contribuent aussi à alourdir les conditions des déplacements maritimes. Une attention portée au sujet de l'emploi du terme de « prédation », pour désigner l'action de la piraterie sur le commerce maritime, conclura ce projet de communication.

*Nicolas RIBEIRO*

Doctorant, Université de Nantes CRHIA

*Le développement du commerce étranger dans les Petites Antilles françaises dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle: l'exemple d'une famille de marchands de la Guadeloupe, les Fillon*

Les travaux d'historiens comme ceux de Wim Klooster ont démontré qu'au XVII<sup>e</sup> siècle jamais les Petites Antilles françaises ont été un monde clos pour les marchands étrangers et leur cargaison, malgré les règles édictées suite au principe de l'exclusif commercial. Ces travaux et ceux menés dans le cadre d'un doctorat portant sur « la place de la mer au sein de la société coloniale





des Petites Antilles françaises entre 1650 et 1713 »<sup>1</sup>, permettent de pouvoir présenter ici l'action d'une famille de marchands implantée à la Guadeloupe et active dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle : les Fillon. En nous appuyant sur des sources aussi diverses que les registres paroissiaux, les archives notariales de La Rochelle et les correspondances officielles, l'objectif de cette communication sera de démontrer que les membres de la société coloniale des Petites Antilles françaises, dès la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, sont les premiers acteurs des échanges commerciaux qui ont lieu dans la Caraïbe. Ainsi, si le régime de l'exclusif ne peut s'appliquer réellement aux Antilles, c'est avant tout parce que marchands et habitants ont su s'organiser pour déjouer les règles édictées par le roi et ses représentants.

Il s'agira d'abord de montrer comment les frères Fillon, arrivés dans les îles comme simples engagés, ont su se constituer un réseau afin de développer leur activité. Puis, sera abordée la question des moyens utilisés par cette famille pour participer aux échanges marchands dans l'ensemble caribéen. Enfin, sera fait la démonstration de la façon dont opère cette famille dans le but de maintenir son commerce à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, alors même que la région est touchée par les conflits entre nations européennes. Ceci permettra d'évoquer des acteurs cruciaux pour le bon déroulement de ce commerce : les intermédiaires résidant dans les colonies étrangères.

*Maxence ROBYNS*

*Doctorant, Université des Antilles (Martinique) AIHP GEODE*

### *Les naufrages à la Martinique : un prisme pour aborder la fréquentation maritime d'une colonie au début du XIX<sup>e</sup> siècle*

L'étude du fait du naufrage est intéressante pour aborder le thème du négoce dans les Petites Antilles car celui-ci donne une autre vision de ce dernier. Des pertes en mer répertoriées ont été construites des tableaux permettant de traiter le phénomène statistiquement. Cela permet de mettre en évidence des ordres de grandeur concernant les réseaux, flux et échanges et donc des liens commerciaux qui existent entre la Martinique, le monde atlantique et américain.

L'analyse du naufrage offre l'opportunité d'envisager une large période historique sans s'égarer dans une masse importante d'archives et de données, en effet le parti pris est de partir d'un événement survenu à un moment de l'année pour en extraire le plus d'informations possible. Le caractère répétitif de ces aléas permet d'entrevoir les structures du commerce d'une colonie, le naufrage pouvant être vu comme un prisme permettant d'aborder le thème de la fréquentation maritime.

<sup>1</sup>Thèse menée au CRHIA à Nantes sous la direction de Martine Acerra depuis 2013.

Néanmoins, le naufrage ne touche qu'une infime partie des bateaux navigant dans les Antilles. La fréquentation doit donc être étudiée en parallèle de ce phénomène afin de confronter les conclusions obtenues.

La période étudiée est particulièrement intéressante car il y a là tous les éléments permettant une évolution importante du commerce à la Martinique : perte de Saint-Domingue (1804), période de paix, retour dans le giron français, souhait des planteurs et des négociants de revenir à la situation commerciale d'Ancien Régime, abandon de l'exclusif colonial (1829).

*Tristan YVON*

*Ingénieur d'étude Direction des Affaires culturelles SRA  
(Guadeloupe) / Chercheur associé UMR 8096 CNRS ArchAm*

*Le bois de construction dans les échanges entre la Guadeloupe et ses partenaires commerciaux: enjeux et évolutions entre la fin du XVII<sup>e</sup> et le début du XIX<sup>e</sup> siècle*



Le bois de construction a joué un rôle dans la colonisation de la Guadeloupe, et plus généralement des îles de l'Amérique, puisqu'il a grandement contribué à la mise en valeur de l'archipel. Au début la colonisation, on le trouve à l'état naturel à proximité des chantiers de construction. Cependant, dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle la ressource se raréfie en raison de l'absence d'une gestion maîtrisée de la ressource. Les colons vont donc devoir importer du bois. A partir des années 1720, le développement du commerce maritime intercolonial entre la Nouvelle France et les Antilles satisfait en grande partie à la demande. Pour répondre à certaines situations d'urgence, malgré le principe du mercantilisme, le bois est également importé de l'Étranger, notamment de l'île de Saint-Eustache et surtout de la Nouvelle-Angleterre.

En raison du blocus des côtes de France imposé par les Anglais pendant la Guerre de Sept ans (1753-1763), les relations commerciales se confirment entre les Îles et l'Amérique anglaise du nord. Diverses marchandises dont le bois arrivent en Guadeloupe. Au sortir de la guerre, ce lien commercial est renforcé par l'assouplissement de l'Exclusif.

Après l'indépendance des États-Unis d'Amérique, un débat s'instaure entre les autorités françaises et les colons. Ces derniers sont favorables au développement des relations commerciales avec la jeune nation et finissent par obtenir gain de cause. Les navires américains vont décharger quantité de bois de construction en Guadeloupe et favoriser l'essor de la jeune ville de Pointe-à-Pitre par le développement du commerce. Plus globalement, ce commerce bénéficie à l'économie de la Guadeloupe en facilitant la construction.

## Présentation des intervenants

Manuel COVO est Associate professor à l'University of California, Santa Barbara (États-Unis). Il est l'auteur d'une thèse intitulée *Commerce, empire et révolutions dans le monde atlantique La colonie française de Saint-Domingue entre métropole et États-Unis (ca. 1778 – ca. 1804)* (2013).

Christian CWIK est enseignant à l'université de Graz (Autriche), il est l'auteur de nombreux articles sur l'histoire des Antilles et s'intéresse particulièrement à la diaspora aux réseaux sépharades dans la Caraïbe.

Ryan ESPERSEN est titulaire d'un Ph. D. ; il est directeur du Saba Archaeological Center. Il est l'auteur d'une thèse intitulée *“Better Than We”: Landscapes and materialities of race, class, and gender in pre-emancipation colonial Saba, Dutch Caribbean*.

Jean-Sébastien GUIBERT est MCF à l'université des Antilles, spécialisé en histoire maritime et en archéologie maritimes. Il est membre du laboratoire AIHP-Géode. Il est l'auteur de *Mémoire de mer océan de papier Naufrage risque et fait maritime à la Guadeloupe (mi-XVII<sup>e</sup> – mi-XIX<sup>e</sup> siècle)* (2019), issu de sa thèse.

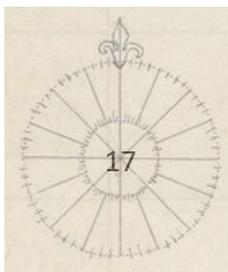
Philippe HRODEJ est MCF à l'université de Bretagne-Sud (Lorient). Il est spécialisé en histoire maritime et consacre ses travaux à la colonisation de Saint-Domingue ainsi qu'aux pirates, flibustiers et autres corsaires. Il est l'auteur de nombreux articles et ouvrages dont *L'amiral Du Casse l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV* (1999) issu de sa thèse, et avec Gilbert Buti du *Dictionnaire des corsaires et pirates* (2013).

Wim KLOOSTER est professeur des Universités à Clarke University, (États-Unis). Il est l'auteur de nombreux ouvrages sur l'histoire de la Caraïbe et de l'Atlantique dont *Illicit Riches. The Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*, (1998) issu de sa thèse ; *Revolutions in the Atlantic world a comparative history* (2009) ; *The Dutch moment : war, trade, and settlement in the seventeenth-century Atlantic world* (2016).

Gérard LAFLEUR est docteur en histoire moderne et contemporaine, trésorier de la SHG, membre de l'ACH (Association des historiens de la Caraïbe), il est l'auteur de nombreux articles sur l'histoire des Antilles et de la Guadeloupe. Sa thèse s'intitule *Minorités religieuses aux Antilles françaises du vent sous l'Ancien Régime* (1985).

Boris LESUEUR est chercheur associé auprès du laboratoire AIHP-GEODE ; docteur en histoire, il est en poste dans l'enseignement secondaire. Il est l'auteur de nombreux articles sur l'histoire des Antilles et du livre *Les Troupes coloniales d'Ancien Régime : Fidelitate per Mare et Terras* (2014), issu de sa thèse.

Kevin PORCHER est docteur en histoire et enseignant en poste dans le secondaire, chargé de cours à l'Université des Antilles, DPLSH de Saint-Claude. Il est l'auteur d'une thèse *De la vigne au chai : viticulture et vinification en Bordelais après la guerre de Cent Ans (1450-1480)* et de plusieurs articles sur l'histoire maritime des Antilles.

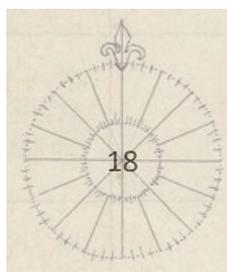


Nicolas RIBEIRO est doctorant à l'université de Nantes, au CRHIA et enseignant en poste dans le secondaire. Il travaille sur la place et le rôle de la mer dans la première phase de la colonisation des Petites Antilles.

Maxence ROBYNS est doctorant à l'université des Antilles, au laboratoire AIHP-GEODE, il travaille sur les risques maritimes à la Martinique.

Martijn VAN DEN BEL est archéologue et assistant d'études et d'opérations à l'Inrap DOM (Cayenne), membre de l'EA 929 AIHP GEODE et chercheur invité de la faculté d'Archéologie des Amériques à l'Université de Leiden (Pays-Bas). Il est l'auteur d'une thèse publiée sous le titre *Archaeological Investigations between Cayenne Island and the Maroni River. A cultural sequence of western coastal French Guiana from 5000 BP to present* et de nombreux articles sur l'archéologie et l'histoire de la Guyane.

Tristan YVON est ingénieur d'Études à de la DAC Guadeloupe (service régional de l'archéologie), et chercheur associé auprès de l'UMR 8096 du CNRS –Archéologie des Amériques, il travaille sur l'histoire des techniques et sur l'économie de la construction à la Guadeloupe dans le cadre d'une thèse en cours. Il est l'auteur de plusieurs articles sur l'histoire de la Guadeloupe et d'un livre *La production d'indigo en Guadeloupe* (2015).







A. route pour la Trinité...  
la Trinité

route pour la Trinité...  
la Trinité

Fort de la Trinité

Fort de la Bourne

D

Fort de la Plaine

Fort de la Rivière

Fort de la Pointe

