

Extraits de manuels scolaires

Premier degré :

Rose Gralhon, *Histoire de France CM, L'École, 1982*

Le partage des nouvelles terres.

Les comptoirs commerciaux des Portugais.

Trop peu nombreux pour peupler de vastes espaces, ils installent, sur les côtes qui longent leurs routes maritimes, *des comptoirs commerciaux*, à la fois dépôts de marchandises et bases militaires de protection. Ceci, sans pénétrer à l'intérieur des terres.

Résultats.

Chaque année, les bateaux portugais déversent leurs cargaisons d'épices et d'objets précieux sur les quais de Lisbonne.

Trop fragile, l'empire colonial portugais tombera aux mains des Anglais et des Hollandais, un siècle plus tard.

L'empire colonial des Espagnols.

Contrairement aux Portugais, ils font la conquête des terres qu'ils découvrent et s'y installent définitivement.

Ils créent *un immense empire colonial* aux Antilles, au Mexique et au Pérou, dans le but d'y trouver de grandes quantités d'or et d'argent. Ils y créent des villes mais exploitent cruellement les régions conquises, en employant le *travail forcé* des Indiens.

Durement traités, mal nourris, ceux-ci disparaissent à peu près totalement.

C'est alors que les Espagnols vont prendre l'habitude d'amener en Amérique des Noirs d'Afrique pour travailler dans les plantations et dans les mines.

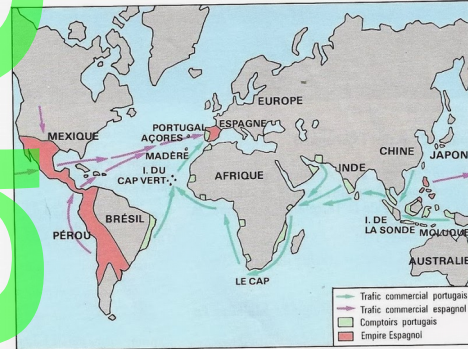
C'est le début d'un nouvel esclavage, la honteuse traite des Noirs.



Un gallion espagnol (16^e siècle).



Une plante de poivre.



Les courants commerciaux au 16^e siècle.

70

Cherchez Lisbonne sur une carte du Portugal. Comparez, sur la carte ci-contre, l'étendue du Portugal par rapport à l'Espagne, à la France, à l'étendue et à l'éloignement de l'empire colonial portugais.

Situez l'empire espagnol sur la carte. Comparez son étendue par rapport à l'Espagne.

Au 18^e siècle un essor sans précédent du commerce.

Le commerce triangulaire, un intense trafic.

Dès le début du 18^e siècle, des navires français (mais aussi anglais et hollandais), chargés de marchandises sans valeur (pacotille, verroterie) et d'alcool, partent des ports atlantiques de Bordeaux et Nantes, se rendent sur les côtes africaines du Sénégal et de Guinée, où ils *achètent* des cargaisons d'esclaves noirs qu'ils transportent dans des conditions abominables, et qu'ils vendent dans les plantations de canne à sucre et de coton de la Louisiane et des Antilles.

Les mêmes bateaux repartent chargés de sucre, épices, café, rhum, tabac, coton, que l'on revend en Europe avec des bénéfices énormes.

Les Grandes Compagnies de commerce.

Elles assurent des échanges mondiaux avec la France.

Ces activités supposent *un grand développement de la marine*. Colbert s'y est employé activement : marine de commerce et marine de guerre, constituent une flotte de valeur dès 1670.

Le commerce intérieur.

Il faut revendre dans le reste du pays toutes ces marchandises qui aboutissent dans les ports français. D'où une grande activité du commerce intérieur. Pour le faciliter, de grands aménagements sont réalisés.

Construction de routes sur les grands itinéraires. (Voir *La route royale*, La Route, Éditions de l'École).

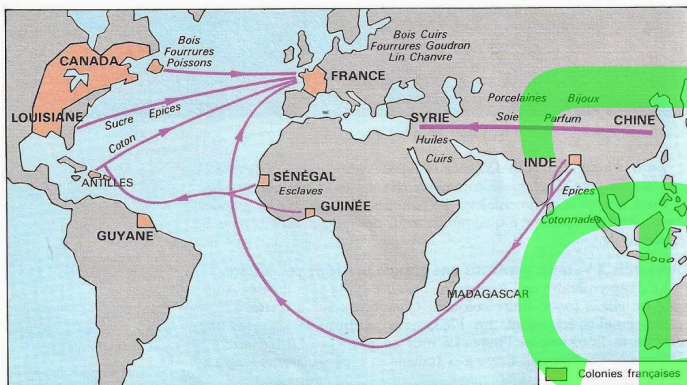
Des ponts de pierre remplacent les ponts de bois.

Rappel: la découverte de l'Amérique au 15^e siècle, notre empire colonial au 17^e siècle. Résultats: de nouvelles routes s'ouvrent au commerce.

Reprenez la carte des colonies et tracez le commerce triangulaire.

D'après la carte et à l'aide des indications suivantes, établis un tableau des marchandises échangées.

On ramène: de l'Inde, des ... et de belles ...; d'Afrique, des ... vers les ... et la ...; des Antilles et de la Louisiane, du ... du ...; des ... du Canada, des ...; de Syrie en provenance d'Extrême-Orient, de la ... des ...; des ...; en provenance du Proche-Orient, des ...; des ... du Nord de l'Europe, du ...; des ...; du ...; du ...; du



Les grandes voies commerciales.

90

Collectif, Histoire CM, Documents et Civilisation, du Moyen-Âge à 1944 (1974)

21 LA MAIN-D'ŒUVRE DANS LES COLONIES

1 exploitation de la canne à sucre à Bahia (Brésil)

On trouve à Bahia 45 moulins à sucre. La ville n'est pas très grande, car la majeure partie de la population vit à l'extérieur dans les moulins et les haciendas, il y a 3 000 esclaves portugais, soit 10 à 12 000 personnes, et pour le service des moulins et haciendas, il y a 3 000 esclaves d'Afrique, et au moins 8 000 indiens christianisés, esclaves ou libres. Parmi les Indiens libres, quelques-uns vivent dans les maisons des Portugais, la majeure partie dans trois villages dont nos pères prennent soin, et de là, ils vont servir les Portugais moyennant un salaire.

Relation écrite en 1585 par un Père Jésuite.

2 un détructeur des Indiens

... Naturellement paresseux et vicieux, moroses, lâches et, en général, menteurs et légers... Que peut-on attendre de gens dont le crâne est si dur que les Espagnols doivent, en les combattant, veiller à ne point frapper sur leurs têtes, de peur d'émosser les épées?

Gonsalo Fernandez de Oviero.

3 un défenseur des Indiens et l'Amérique

Ces humbles, Dieu les créa sans méchanceté, sans malice. Ils sont très obéissants, fidèles à leurs maîtres naturels et aux chrétiens qu'ils servent. Ils sont très soumis, patients, pacifiques et vertueux. En eux, rien de querelleur, de rancunier, de geignard, ni de vindicatif. En outre, plus délicats que des princes, ils meurent facilement au travail.

Barlomé de Las Casas.

4 la traite des Noirs entre l'Afrique et l'Amérique

Tous les navires qui prirent des esclaves, en même temps que l'Albion en perdirent les uns la moitié, les autres les deux tiers, avant d'atteindre les Antilles. Ceux qui étaient encore en vie moururent aussitôt à terre ou se vendirent à des prix avantageux. Le voyage de l'Albion, sur lequel on avait fondé tant d'espairs, tourna à l'échec. Plus de 60 % du capital que représentaient les esclaves fut perdu, à cause du manque d'eau, d'une nourriture qui ne leur convenait pas, et aussi à cause de l'impureté des responsables du navire.

D'après le récit d'un capitaine négrier (vers 1700).

en bref

- Au 15^e siècle, le sucre reste une denrée rare et très chère en Europe; il est utilisé surtout en pharmacie. C'est le miel et les fruits secs qui fournissent alors le sucre nécessaire à l'alimentation. L'arrivée, au 15^e siècle en Europe, du sucre venu des Antilles fait faire un grand bond à la consommation.
- Au début de la colonisation, les Indiens, réduits à l'esclavage et soumis à de mauvais traitements, moururent en grand nombre. Bien sûr, pour les remplacer, on doit importer des esclaves noirs achetés ou capturés sur les côtes d'Afrique. Le besoin de cette main-d'œuvre, très appréciée pour sa résistance, donne naissance à la traite des Noirs qui ne cessera qu'au milieu du 19^e siècle.
- Un esclave coupe 350 bottes de cannes à sucre dans sa journée; ceci nécessite environ 10 000 coups de serpe.
- On estime à 900 000 le nombre d'esclaves transportés d'Afrique en Amérique au cours du 15^e siècle. Ils sont 2 700 000 au 16^e, 7 000 000 au 17^e et 4 000 000 au 18^e siècle.
- Selon une supposition du temps, on pense que les Noirs ont « l'âme aussi noire que le poeu ». L'Église ne se préoccupe donc guère de leur sort.

Les grands voyageurs

Marco Polo Vasco de Gama Christophe Colomb Magellan Jacques Cartier Document Peary (pôle Nord) Amundsen (pôle Sud) Cook Dumont d'Urville

45

Second degré

Serge Berstein et Pierre Milza, Histoire XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles, 4^e, Fernand Nathan, 1970

A. DE GRANDS EMPIRES COLONIAUX.

LES CONDITIONS DE L'ESSOR COLONIAL

L'accroissement de la population constitue un facteur favorable. Les deux pays qui fournissent les plus nombreux contingents sont l'Espagne et l'Angleterre, où leur population double au cours du 17^e siècle. Les conditions économiques nouvelles jouent également un rôle important. Les progrès industriels entraînent une demande en plus en plus forte de matières premières (soie, coton). L'amélioration du niveau de vie général, le goût du luxe et de l'exotisme qui se répand dans la haute société, se traduit par une consommation toujours plus grande de produits « coloniaux ». On prend le « thé à l'anglaise » dans les salons, on déguste le café dans des établissements spécialisés (le « Procopée » ouvre ses portes en 1684, on commence d'apprécier une cuisine qui fait un large emploi des épices (coriandre, girofle, etc.).

Le grand commerce maritime, la fièvre d'aventure et de découvertes qui anime les Européens, leur acharnement à fonder, partout où ils le peuvent de nouveaux comptoirs, de nouvelles échelles, bénéficient d'autre part des progrès de la navigation et de la construction navale. Les navires se font plus légers, plus rapides, plus confortables, et surtout peuvent suivre des routes beaucoup plus régulières à partir du moment où la mise au point (par l'Anglais Harrison, puis son fils, François Le Roy et Birtchoud) du chronomètre de marine, résout le problème du calcul de la longitude. Il faut tenir compte enfin de l'attrait de refuge que jouent les territoires d'outre-mer pour les minorités persécutées (puritains anglais au 17^e siècle, protestants français aux XVII^e et XVIII^e siècles etc.).

LES GRANDS VOYAGES D'EXPLORATION.

Ils ouvrent la voie aux colonisateurs et aux marchands. Nombreux surtout dans la seconde moitié du siècle, ils vont permettre de découvrir des terres et des routes maritimes nouvelles, notamment de l'océan Indien. Les Français s'intéressent particulièrement à l'océan Pacifique et l'océan Indien. La Pérouse, qui de 1771 à 1779 accomplit le tour du monde et dont le récit, publié en 1785, aura en France un succès considérable, et La Prouve, en 1771, en France un succès considérable, et La Pérouse, qui de 1771 à 1779 accomplit le tour du monde et dont le récit, publié en 1785, aura en France un succès considérable, et La Prouve, en 1771, en France un succès considérable.

LES EUROPÉENS SE PARTAGENT LE MONDE.

Ils agrandissent leurs empires [1] ou en fondent de nouveaux. Le plus important demeure celui de l'Espagne qui occupe la totalité de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, à l'exception de la partie septentrionale, possession des Portugais qui détiennent en outre des territoires en Afrique (Angola, Mozambique) et des comptoirs en Inde

B. LES CONSÉQUENCES DE LA COLONISATION.

LE TRAFIC COLONIAL.

Il prend au XVIII^e siècle une importance considérable. Il se fait avec les comptoirs des Indes Orientales, d'où partent les thé, les soieries, les épices et surtout avec les flux à mer de l'Amérique tropicale qui approvisionnent l'Europe en produits coloniaux. Du Brésil et du Mexique viennent les métaux précieux, du Canada les fourrures et les peaux. En principe, le commerce se fait en application du système du pacte colonial, la colonie n'ayant le droit de commercer qu'avec la métropole. En fait, les entorses sont de plus en plus nombreuses. Les Anglais peuvent depuis le traité de Madrid (1763) négocier en toute liberté avec les colonies portugaises et ont le droit d'envoyer chaque année dans un port de l'Amérique espagnole un navire de 300 tonneaux (le « vaisseau de permission »). Le contrebande d'autre part est très active. Les sibilateurs s'exercent pour leur compte personnel. Les marins français, hollandais et surtout britanniques la pratiquent de façon quasi officielle avec les colonies espagnoles : c'est l'interlope.

LA TRAITÉ

Elle constitue la base de ce commerce triangulaire qui, depuis le XVII^e siècle, s'est instauré entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique tropicale dont les plantations et les mines nécessitent une main-d'œuvre nombreuse et à bas prix (voir le chapitre 21). Marchands ou chefs indigènes vendent aux « négriers » anglais, français arabes ou esclaves, prisonniers de guerre, parfois leurs propres enfants. En deux siècles, 12 millions au moins de Noirs africains seront ainsi transportés de force en Amérique. Source de gros profits pour les armateurs et les planteurs, mais aussi d'abaissement pour les sociétés africaines.

Plan d'un navire négrier.

(Modèle de la Marine de France). Ce document évoque les conditions de transport des Noirs à bord d'un négrier. Entassés à raison de 500 à 800 par navire, nourris de pain et d'eau, détrempés par la chaleur, meurtris en cas de révolte, jétés à l'eau en cas d'ennui par un navire corsaire, les malheureux s'évanouissent, s'éteignent, s'éteignent, s'éteignent, s'éteignent le thème du voyage.