

fait depuis. Le colon, qui récoltait beaucoup et dépensait peu, parce que ses mœurs étaient encore simples, pouvait à son gré renforcer son atelier, et ne pas épuiser par des travaux excessifs les forces de ses esclaves avant l'âge prescrit par la nature.

Ses rapports avec les autres îles lui valaient la commission et les frais de transport, parce qu'elle seule avait les voitures. Le gain qu'elle faisait pouvait s'élever au dixième de leurs productions, qui devenaient de jour en jour plus considérables. Ce fonds de dette, rarement perçu, leur était laissé pour l'accroissement de leurs cultures. Il était augmenté par des avances en argent, en esclaves, en autres objets de premier besoin, qui, rendant de plus en plus la Martinique créancière des colonies, les tenait toujours dans sa dépendance, sans que ce fût à leur préjudice. Elles s'enrichissaient toutes par son secours, et leur profit tournait à son utilité.

Ses liaisons avec l'Île-Royale, avec le Canada, avec la Louisiane, lui procuraient le débouché de son sucre commun, de son café inférieur, de ses sirops et tafias que la France rejetait. On lui donnait en échange de la morue, des légumes secs, des bois, et quelques farines.

Dans son commerce interlope aux côtes de l'Amérique espagnole, tout composé de marchandises de fabrique nationale, elle gagnait le prix du risque auquel le négociant français ne

voulait pas s'exposer. Ce trafic, moins utile que la culture dans son objet, était d'un bien plus grand rapport dans ses effets. Il lui rendait un bénéfice de cent pour cent sur une valeur de trois à quatre millions qu'on portait tous les ans à Caraque, ou dans les colonies voisines.

Tant d'opérations heureuses avaient fait entrer dans la Martinique un argent immense. Douze millions y circulaient habituellement avec une extrême rapidité. C'est peut-être le seul pays de la terre où l'on ait vu le numéraire en telle proportion, qu'il fut indifférent d'avoir des métaux ou des denrées.

L'étendue de ses affaires attirait annuellement dans ses ports deux cents bâtimens de France, quatorze ou quinze expédiés par la métropole pour la Guinée, trente du Canada, dix ou douze de la Marguerite et de la Trinité, sans compter les navires anglais et hollandais qui s'y glissaient en fraude. La navigation particulière de l'île aux colonies septentrionales, au continent espagnol, aux îles du Vent, occupait cent trente bateaux de vingt à soixante-dix tonneaux, montés par six cents matelots européens de toutes les nations, et par quinze cents esclaves formés de longue main à la marine.

Dans les premiers temps, les navigateurs qui fréquentaient la Martinique abordaient dans les quartiers où se récoltaient les denrées. Cette pratique, qui semblait naturelle, était remplie de

xxii.  
Manière  
dont se fai-  
sait le com-  
merce à la  
Martinique.



difficultés. Les vents du nord et du nord-est qui règnent sur une partie des côtes y tiennent habituellement la mer dans une agitation violente. Les bonnes rades, quoique multipliées, y sont assez considérablement éloignées, soit entre elles, soit de la plupart des habitations. Les chaloupes destinées à parcourir ces intervalles étaient souvent retenues dans l'inaction par le gros temps, ou réduites à ne prendre que la moitié de ce qu'elles pouvaient porter. Ces contrariétés retardaient le déchargement du vaisseau, et prolongeaient le temps de son chargement. Il résultait de ces lenteurs un grand dépérissement des équipages, et une augmentation de dépenses pour le vendeur et pour l'acheteur.

Le commerce, qui doit mettre au nombre de ses plus grands avantages celui d'accélérer ses opérations, perdait de son activité par un nouvel inconvénient : c'était la nécessité où se trouvait le marchand, même dans les parages les plus favorables, de vendre ses cargaisons par petites parties. Si quelque homme industrieux le déchargeait de ces détails, son entreprise devenait chère pour les colons. Le bénéfice du marchand se mesure sur la quantité des marchandises qu'il vend. Plus il vend, plus il peut s'écarter du bénéfice qu'un autre qui vend moins est obligé de faire.

Un inconvénient plus considérable encore, c'est que certaines marchandises d'Europe sur-

abondaient en quelques endroits, tandis qu'elles manquaient en d'autres. L'armateur était lui-même dans l'impossibilité d'assortir convenablement ses cargaisons. La plupart des quartiers ne lui offraient pas toutes les denrées, ni toutes les sortes de la même denrée. Ce vide l'obligeait de faire plusieurs escales, ou d'emporter trop ou trop peu de productions convenables au port où il devait faire son retour.

Les vaisseaux eux-mêmes éprouvaient de grands embarras. Plusieurs avaient besoin de se caréner; la plus grande partie exigeait au moins quelque réparation. Ces secours manquaient dans les rades peu fréquentées, où les ouvriers ne s'établissaient point, dans la crainte de n'y pas trouver assez d'occupation. Il fallait donc aller se radouber dans certains ports, et revenir prendre son chargement dans celui où l'on avait fait sa vente. Toutes ces courses emportaient au moins trois ou quatre mois.

Ces inconvénients, et beaucoup d'autres, firent désirer à quelques habitans et à tous les navigateurs qu'il se formât un entrepôt où les objets d'échange entre la colonie et la métropole fussent réunis. La nature paraissait avoir préparé le Fort-Royal pour cette destination. Son port est un des meilleurs des îles du Vent, et sa sûreté si généralement connue, que, lorsqu'il était ouvert aux bâtimens hollandais, la république ordonnait qu'ils s'y retirassent dans les mois de juin, de juillet



et d'août, pour se mettre à l'abri des ouragans, si fréquens et si furieux dans ces parages. Le sol qui l'entoure est le plus profond de la colonie. De nombreuses rivières en augmentent encore la fertilité. La protection des fortifications assure la jouissance paisible de tant d'avantages ; mais ils étaient contre-balancés par un territoire marécageux et malsain. D'ailleurs cette capitale de la Martinique était l'asile de la marine militaire, qui dédaignait alors, qui même opprimait la marine marchande. Ainsi, le Fort-Royal ne pouvant devenir le centre des affaires, elles se portèrent à Saint-Pierre.

Cette ville, qui, malgré les incendies qui l'ont réduite quatre fois en cendres, contient encore dix-huit cents maisons, est située sur la côte occidentale de l'île, dans une anse ou enfoncement à peu près circulaire. Une partie est bâtie le long de la mer, sur le rivage même : on l'appelle *le Mouillage* : c'est là où sont les vaisseaux et les magasins. L'autre partie est bâtie sur une petite colline peu élevée : on l'appelle *le Fort*, parce que c'est là qu'est placée une petite fortification, qui fut construite en 1665 pour réprimer les séditions des habitans contre la tyrannie du monopole, mais qui sert aujourd'hui à protéger la rade contre les ennemis étrangers. Ces deux parties du bourg sont séparées par un ruisseau ou par une rivière guéable.

Le Mouillage est adossé à un coteau assez élevé,

et coupé à pic. Enfermé pour ainsi dire par cette colline, qui lui intercepte les vents de l'est, les plus constans et les plus salutaires dans ces contrées, exposé sans aucun souffle rafraîchissant aux rayons du soleil qui lui sont réfléchis par le coteau, par la mer et par le sable noir du rivage, ce séjour est brûlant et toujours malsain. D'ailleurs il n'a point de port, et les bâtimens, qui ne peuvent tenir sur ses côtes durant l'hivernage, sont forcés de se réfugier au Fort-Royal. Mais ces désavantages sont compensés, soit par les facilités que présente la rade de Saint-Pierre pour le débarquement et l'embarquement des marchandises, soit par la liberté que donne sa position de partir par tous les vents, tous les jours, et à toutes les heures.

Ce lieu fut le premier occupé, et le premier qui vit son territoire cultivé. Il dut moins cependant à son ancienneté qu'à ses commodités l'avantage de devenir le point de communication entre la colonie et la métropole. Saint-Pierre reçut d'abord les denrées de certains cantons, dont les habitans, situés sur des côtes orageuses et constamment impraticables, ne pouvaient faire commodément leurs achats et leurs ventes sans se déplacer. Les agens de ces colons n'étaient dans les premiers temps que des maîtres de bateau, qui, s'étant fait connaître par leur navigation continuelle autour de l'île, furent déterminés par l'appât du gain à prendre une demeure



fixe. La bonne foi seule était l'âme de ses liaisons. La plupart de ces commissionnaires ne savaient pas lire. Aucun d'eux n'avait ni livres, ni registres; ils tenaient dans un coffre un sac pour chaque habitant dont ils géraient les affaires. Ils y mettaient le produit des ventes, ils en tiraient l'argent nécessaire pour les achats. Quand le sac était épuisé, le commissionnaire ne fournissait plus, et le compte se trouvait rendu. Cette confiance, qui doit paraître une fable dans nos mœurs et dans nos jours de fraude et de corruption, était encore en usage au commencement du siècle. Il existe des hommes qui ont pratiqué ce commerce, où la fidélité n'avait pour garant que son utilité même.

Ces hommes simples furent remplacés successivement par des gens plus éclairés qui arrivaient d'Europe. On en avait vu passer quelques-uns dans la colonie, lorsqu'elle était sortie des mains des compagnies exclusives. Leur nombre s'accrut à mesure que les denrées se multipliaient; et ils contribuèrent eux-mêmes beaucoup à étendre la culture par les avances qu'ils firent à l'habitant, dont les travaux avaient langué jusqu'alors faute de moyens. Cette conduite les rendit les agens nécessaires de leurs débiteurs dans la colonie, comme ils l'étaient déjà de leurs commettans de la métropole. Le colon même qui ne leur devait rien tomba, pour ainsi dire, dans leur dépendance, par le besoin qu'il pouvait avoir de leur

secours. Que le temps de la récolte soit retardé; que le feu prenne à une pièce de cannes; qu'un moulin soit démonté; que des édifices croulent; que la mortalité se mette dans les bestiaux ou parmi les esclaves; que les sécheresses ou les pluies ruinent tout, où trouver les moyens de soutenir l'habitation pendant ces ravages, et de romédier à la perte qu'ils causent? Ces moyens sont en vingt mains différentes. Qu'une seule refuse du secours, le chaos, loin de se débrouiller, augmente. Ces considérations déterminèrent ceux qui n'avaient pas encore demandé du crédit à confier leurs intérêts aux commissionnaires de Saint-Pierre, pour être, en cas de malheur, assurés d'une ressource.

Le petit nombre d'habitans riches, qui semblaient par leur fortune être à l'abri de ces besoins, furent comme forcés de s'adresser à ce comptoir. Les capitaines marchands, trouvant un port où, sans sortir de leurs magasins, et même de leurs vaisseaux, ils pouvaient terminer avantageusement leurs affaires, désertèrent le Fort-Royal, la Trinité, tous les autres lieux où le prix des productions leur était presque arbitrairement imposé, où les paiemens étaient incertains et lents. Par cette révolution les colons fixés dans leurs ateliers, qui exigent une présence continuelle et des soins journaliers, ne pouvaient plus suivre leurs denrées. Ils furent donc obligés de les confier à des hommes intelligens, qui, s'é-



tant établis dans le seul port fréquenté , se trouvaient à portée de saisir les occasions les plus favorables pour vendre et pour acheter ; avantage inappréciable dans un pays où le commerce éprouve des vicissitudes continuelles. La Guadeloupe , la Grenade , suivirent l'exemple de la Martinique. Les mêmes besoins les y déterminèrent.

La guerre de 1744 arrêta le cours de ces prospérités. Ce n'est pas que la Martinique se manqua à elle-même. Sa marine, continuellement exercée, accoutumée aux actions de vigueur qu'exigeait le maintien d'un commerce interlope , se trouva toute formée pour les combats. En moins de six mois , quarante corsaires armés à Saint-Pierre se répandirent dans les parages des Antilles. Ils firent des exploits dignes des anciens flibustiers. Chaque jour on les voyait rentrer en triomphe , chargés d'un butin immense. Cependant , au milieu de ces avantages , la colonie vit sa navigation , soit au Canada , soit aux côtes espagnoles , entièrement interrompue , et son propre cabotage journellement inquiété. Le peu de vaisseaux qui arrivaient de France , pour se dédommager des pertes dont ils couraient les risques , vendaient fort cher , achetaient à bas prix. Ainsi les productions tombèrent dans l'avilissement. Les terres furent mal cultivées ; on négligea l'entretien des ateliers. Les esclaves périssaient faute de nourriture. Tout languissait , tout s'écroulait. Enfin la paix ramena avec la liberté du commerce l'espoir de recouvrer

l'ancienne prospérité. Les événemens trompèrent les premiers efforts que l'on fit.

Il n'y avait pas trois ans que les hostilités avaient cessé lorsque la colonie perdit le commerce frauduleux qu'elle faisait avec les Américains Espagnols. Cette révolution ne fut point l'effet de la vigilance des garde-côtes. Comme on a toujours plus d'intérêt à les braver qu'eux à se défendre , on méprise des gens faiblement payés pour protéger des droits ou des prohibitions souvent injustes. Ce fut la substitution des vaisseaux de registre aux flottes qui mit des bornes très-étroites aux entreprises des interlopes. Dans le nouveau système , le nombre des bâtimens était indéterminé , et le temps de leur arrivée incertain ; ce qui jeta dans le prix des marchandises une variation qui n'y avait pas été. Dès-lors le contrebandier , qui n'était engagé dans son opération que par la certitude d'un gain fixe et constant , cessa de suivre une carrière qui ne lui assurait plus le dédommagement du risque où il s'exposait.

La plaie que cette perte avait faite à la colonie fut agrandie par les traverses qui lui vinrent de la métropole. Une administration peu éclairée embarrassa de tant de formalités la liaison réciproque et nécessaire des îles avec l'Amérique septentrionale , que la Martinique n'y envoyait plus en 1755 que trois ou quatre bateaux. La direction des colonies , en proie à des commis avides et

xxiii.  
La Marti-  
nique dé-  
choit. Cause  
de cette  
décadence.