



The Port of Québec in the 19th Century

Québec City



Québec: A Gateway to America

The history of Québec City cannot be separated from that of its port, itself intimately tied to the presence of the River St. Lawrence, one of the main routes linking exploitation of trapping and forestry in the interior with the European metropolis. Québec's strategic location made it of primary importance in the development of the colony for more than 250 years.

Under the French Regime, the Port of Québec's commercial vocation was established thanks to furs, which represented about 60% of the total value of exports to France. From 1790 onwards, this trade gradually diminished in importance and gave way to the timber trade and shipbuilding. These dominated Québec's economic existence for the greater part of the 19th century. The two activities led to a rapid increase in oceanic traffic. From 1790 to 1799, about 90 sailings ships dropped anchor each year in the Port of Québec. This annual average increased to 374 ships in the 1820s, to 1 025 during the decade 1840-1850 and to 1 395 from 1860 to 1867. In the 19th century, Québec was an important American port of entry, thanks to its dominant role as a transit port and a distribution centre for English goods in the North American British colonies.

*La ville de Québec en 1844
Lithographie de B. Beaufoy ANQ
The city of Québec in 1844
Lithograph of B. Beaufoy PAC*

The Timber Trade

Since the 17th century, England had imported most of its timber from the Baltic countries in order to renew its fleet, the basis of its colonial and trade expansion. The continental blockade imposed by Napoleon, in 1806, temporarily closed the Baltic ports to the English. Consequently, London turned to its North American colonies



*Chargement de bois, Québec 1872 Musée McCord
Lumber Ships, Québec 1872 McCord Museum*

for supplies of timber. In order to facilitate the entry of colonial products on the British market, England reduced customs tariffs on importations. Even after the end of the Napoleonic Wars, in 1815, Great Britain maintained its

preferential tariffs in favour of its Canadian colony. As a result, the timber trade continued to flourish.

The first forestry sites were opened up at the beginning of the 19th century in the Ottawa, Kingston and Richelieu valley regions. In a very short time, the Ottawa region, with its 150 000 km² of woodlands, was nicknamed "Great Britain's Warehouse". It abounded with oak and pine, the two species most sought after by English consumers. Later, towards 1840-1850, steps were taken to exploit the forests of the Saguenay and La Mauricie regions.

Working conditions on the sites were rather difficult. The hours were long and the methods used were quite primitive. The trees were large. A white pine can attain 32 m in height and measure more than a metre in diameter. Once the trees were felled and squared, they had to be dragged to the river and a means found to transport them as far as Québec. In 1806, Philémon Wright launched his first timber raft on the Ottawa river to float his cargo down to Québec. Then, for the first time rafts made their appearance on the St. Lawrence. These immense "trains" of timber were sometimes as long as 500 m. This was the illustrious era of Jos Montferrand, a lumberer who became a legend due to his strength and ability to guide the timber rafts through the turbulent waters of the Ottawa River and the St. Lawrence River.

At Québec, both banks of the St. Lawrence River were fitted out to receive the timber. In 1860, there were about 40 timber coves organized to receive, store and expedite timber to England. Several hundred Québec workers were employed there. Since it took two or three weeks to load a ship and the navigation season was about seven months long, each ship could make two voyages a year, sometimes three.

At the start of the 19th century, trees were felled by small local producers and enterprises active in general transport and trading conveyed the timber to Québec. But, very soon, specialized companies were exporting timber and, to cut costs, they integrated production and expedition. Great trade empires developed, managed by the Campbells, Gilmour and Price. However, British enterprises controlled the transportation and distribution of timber on the continental market. This greatly limited the trade autonomy of colonial agencies. Producers saw their profit margin fluctuate with the market's needs. The timber trade flourished as long as the British demand continued. But, in the mid-19th century, protectionism gave way to free-trade.

Once again, England acquired massive supplies of timber from the Baltic countries. Towards 1860, sawn lumber began to rival squared timber and, for our producers, the British market was slowly replaced by the American and Canadian markets. The 1880s marked the end of an era. Québec City's domination gradually faded, to the profit of its principal rival: the Port of Montréal.

Shipbuilding

Under the French Regime, particularly from 1738 onwards, the Royal government consented to major efforts to equip the colony with shipbuilding sites. The war and the economic crisis brought these activities to a halt.

After the British conquest, shipbuilding slowly

Le Port de Québec au XIX^e siècle

Québec



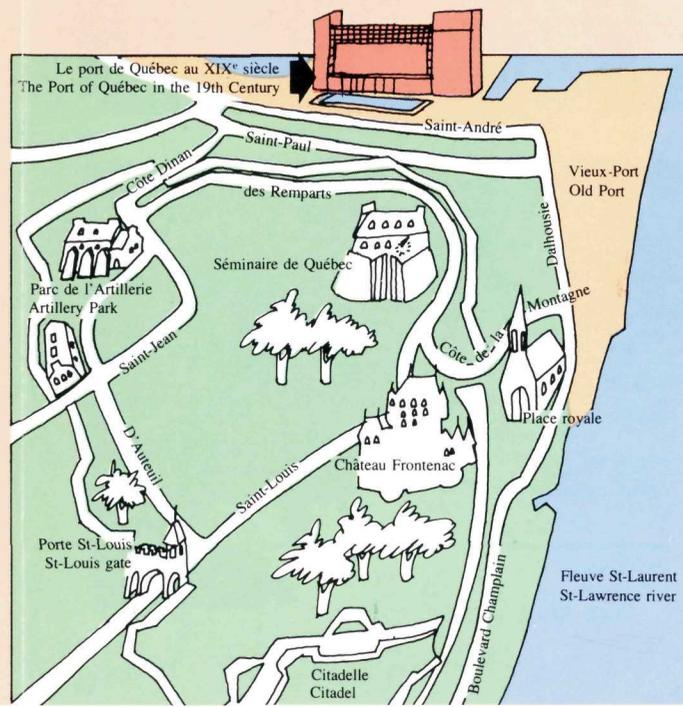
Québec: une porte d'entrée en Amérique

L'histoire de la ville de Québec ne peut être dissociée de celle de son port, elle-même très intimement reliée à la présence du fleuve Saint-Laurent, voie de communication privilégiée établissant la jonction entre les territoires coloniaux intérieurs de traite de fourrure et d'exploitation forestière et la métropole européenne. Cette situation stratégique de Québec lui assurera pendant plus de 250 ans, une place de première importance dans le développement économique de la colonie.

Sous le régime français, la vocation commerciale du port de Québec s'affirme grâce aux fourrures qui représentent environ 60 p. cent de la valeur des exportations vers la France. À partir de 1790, l'importance de ce commerce s'estompe graduellement pour céder la place au commerce du bois et à la construction navale qui domineront la vie économique de Québec pendant la plus grande partie du XIX^e siècle. Ces deux activités entraîneront une croissance rapide du trafic océanique. En effet, entre 1790 et 1799, environ 90 voiliers mouillent annuellement dans le port de Québec. Cette moyenne annuelle monte à 374 navires dans les années 1820, à 1 025 pendant la décennie 1840-1850 et à 1 395 entre 1860 et 1867. Au XIX^e siècle, la ville de Québec constitue une importante porte d'entrée en Amérique grâce à son rôle prépondérant comme port de transit et comme centre de distribution des produits anglais dans les colonies britanniques d'Amérique du Nord.

Le commerce du bois

Depuis le XVII^e siècle, l'Angleterre importe son bois principalement des pays de la Baltique afin d'assurer le renouvellement de sa flotte, base de son expansion coloniale et commerciale. Le blocus continental imposé par Napoléon en 1806, ferme pour un temps les



ports de la Baltique aux Britanniques. Londres se tourne alors vers ses colonies nord-américaines pour s'approvisionner en bois. Afin de faciliter l'entrée des produits coloniaux sur le marché britannique, l'Angleterre abaisse ses tarifs douaniers à l'importation. Même après la fin des guerres napoléoniennes, en 1815, la Grande-Bretagne maintient ses tarifs préférentiels en faveur de sa colonie canadienne. Le commerce du bois peut donc continuer de progresser.

Les premiers chantiers voués à l'exploitation forestière ouvrent au début du XIX^e siècle, dans les régions de l'Outaouais, Kingston et la vallée du Richelieu. Très tôt, la région de l'Outaouais avec ses 150 000 km² de terre boisée est surnommée « l'entrepôt de la Grande-Bretagne ». Ses forêts regorgent de chênes et de pins, deux essences très recherchées par les commerçants anglais. Plus tard, vers 1840-1850, on entend l'exploitation des forêts du Saguenay et de la Mauricie.

Les conditions de travail dans les chantiers sont assez difficiles: les heures de travail sont longues et les méthodes utilisées assez rudimentaires. Les arbres atteignent de grandes dimensions: ainsi, un pin blanc mesure en moyenne plus de 32 m de hauteur et plus d'un mètre de diamètre. Une fois les arbres abattus et équarris, il faut les tirer vers la rivière et trouver un moyen de les transporter jusqu'à Québec. En 1806, Philémon Wright lance son premier radeau de bois sur la rivière des Outaouais pour amener sa cargaison jusqu'à Québec. On voit alors apparaître les premières « cages » de bois sur le fleuve. Ces immenses trains de bois pouvaient atteindre jusqu'à 500 m de longueur. Dans la seule année 1845, il en arrive près de 2 000 à Québec. C'est l'époque illustre de Jos Montferrand, un bûcheron passé à la légende grâce à sa force et son adresse à diriger les « cages » de bois sur les eaux tourbillonnantes de la rivière des Outaouais et du fleuve Saint-Laurent.

À Québec, les deux rives du Saint-Laurent sont aménagées pour recevoir le bois. En 1860, on dénombre environ 40 anses à bois organisées pour la réception, l'entreposage et l'expédition du bois vers l'Angleterre. Plusieurs centaines de Québécois y travaillent. Étant donné que le chargement d'un navire prend de deux à trois semaines de travail et que la saison de navigation dure environ sept mois, chaque navire peut donc faire deux voyages l'an, exceptionnellement trois.



Anse à bois de Québec
Québec Timber Cove

Au début du XIX^e siècle, la coupe du bois est assurée par de petits producteurs locaux et son expédition est prise en charge par des entreprises actives dans le transport et le commerce en général. Mais très tôt, des sociétés se spécialisent dans l'exportation du bois et pour diminuer les coûts, elles intègrent production et expédition. De grands empires marchands dirigés par les Campbell, Gilmour et Price se développent. Cependant, ce sont les entreprises britanniques qui contrôlent le transport et

la distribution du bois sur le marché continental, limitant grandement l'autonomie commerciale des agences coloniales. Les producteurs voient donc leur marge de profit fluctuer au gré du marché. Le commerce du bois demeurera une activité florissante aussi longtemps que la demande britannique se maintiendra. Or, au milieu du XIX^e siècle, le libre-échange prend le pas sur le protectionnisme.

L'Angleterre s'approvisionne de nouveau massivement dans les pays de la Baltique. Vers 1860, le bois scié commence à concurrencer le bois équarri et, pour nos producteurs, le marché britannique cède peu à peu la place aux marchés américain et canadien. Les années 1880 marquent la fin d'une époque, la domination du port de Québec s'estompant graduellement au profit de son principal concurrent: le port de Montréal.

La construction navale

Sous le régime français, mais surtout à partir de 1738, des efforts importants sont consentis par le gouvernement royal pour doter la colonie de chantiers de construction navale. La guerre et la crise économique amènent progressivement un arrêt de ces activités.

Après la Conquête britannique, la construction navale reprend petit à petit pour répondre principalement aux besoins du cabotage sur le fleuve Saint-Laurent. Cependant, dès 1790, les constructeurs s'orientent vers le marché britannique et se lancent dans la construction de long-courriers. À l'origine de cette nouvelle attitude, il y a une loi votée en 1786 par le parlement britannique: cette loi décrète que toutes les marchandises entrant ou sortant d'Angleterre doivent être transportées par des navires construits en territoire britannique, excluant les États-Unis nouvellement indépendants mais plaçant la colonie canadienne dans une situation privilégiée. En effet, la guerre de 1775 a porté un dur coup à la marine anglaise et les entrepreneurs britanniques ne suffisent plus à remplacer les navires perdus.

Le blocus continental de 1806, bénéfique, comme on l'a vu, pour le développement du commerce du bois, viendra aussi accélérer l'essor de la construction navale déjà amorcé plus tôt. De 1840 à 1870, cette activité connaît une période de prospérité s'ajustant au rythme de croissance de l'exploitation forestière. Les marchands britanniques ont besoin de navires pour développer et maintenir des relations commerciales avec le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, pour y acheminer des émigrants, y commercer, et bien sûr, pour transporter en Grande-Bretagne tout le bois équarri acheté à Québec.

Au cours du XIX^e siècle, environ 2 000 navires sont construits à Québec. Grâce à sa situation privilégiée, Québec produit jusqu'à 52 p. cent du tonnage des vaisseaux construits dans la vallée du Saint-Laurent. La plupart des chantiers se situent le long de la rivière Saint-Charles alors que quelques-uns sont établis dans les anse à bois de Québec et Lévis. Au moment de l'apogée de la construction des navires de bois à Québec, soit entre 1850 et 1869, on y compte près d'une centaine de constructeurs employant quelque 5 000 travailleurs.

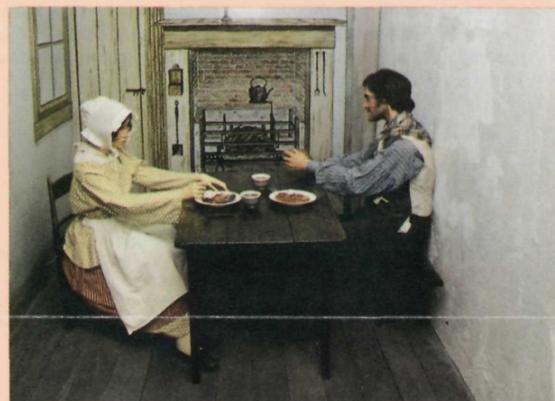
Règle générale, toutes les opérations relatives à la production et à la vente des navires sont contrôlées par les marchands déjà impliqués dans le commerce du bois et par leurs associés britanniques. Les marchands financent la construction des navires et jouent ensuite le rôle d'intermédiaire entre le producteur colonial et les distributeurs métropolitains. Le financement de la construction navale se modèle donc sur celui du commerce du bois et souvent, les mêmes intérêts sont en jeu.

Dans les années 1870, la construction navale à Québec connaît de sérieuses difficultés. L'abolition des tarifs préférentiels par l'Angleterre et les innovations

technologiques portent un dur coup à cette industrie. En effet, les voiliers de bois sont peu à peu remplacés par ces navires en fer et en acier mus par une énergie révolutionnaire, la vapeur.

Un voyage au coeur du XIX^e siècle

Le parc historique « Le Port de Québec au XIX^e siècle » est aménagé dans une ancienne cimenterie sur les bords du bassin Louise, à quelques pas du fleuve Saint-Laurent. On y illustre l'importance du commerce du bois et de la construction navale à Québec au siècle dernier, deux thèmes reconnus d'importance historique nationale par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Des animateurs accueillent les visiteurs dès leur arrivée au parc, leur présentent les expositions, les informant sur les activités d'interprétation et les orientent dans l'édifice.



Intérieur d'une maison d'ouvrier, circa 1840
Inside a worker's house, circa 1840

La visite commence sur les quais du port de Québec au milieu du XIX^e siècle. Ensuite, un diaporama s'inspirant de la légende de la chasse-galerie convie le spectateur à un grand voyage dans le temps, à la rencontre de Christophe Colomb, Jacques Cartier et Jean Talon avant de le ramener au coeur de l'activité portuaire de Québec dans les années 1840. Puis, par le truchement de mannequins vêtus de costumes d'époque, le public se familiarise avec plusieurs personnages du siècle dernier tels l'entrepreneur forestier et le cageux.

Dessins, outils et maquettes permettent d'interpréter la vie des travailleurs entourant la « cueillette » du bois dans les chantiers, son transport par « cage » jusqu'à Québec, son entreposage dans l'anse à bois et son chargement sur les navires en partance vers l'Angleterre. Par la suite, sont illustrées les différentes étapes de la construction d'un navire depuis sa conception jusqu'à son lancement, en passant par le travail du charpentier et du calfat. Finalement, au dernier étage, la terrasse vitrée permet de voir une partie importante des activités portuaires contemporaines tout en profitant d'une vue imprenable sur la ville de Québec. Notons que tous les secteurs de l'édifice sont accessibles aux handicapés physiques.



Lancement du «Royal William», 22 août 1831
James Pattison Cockburn APC
"Royal William" launching, August 22, 1831
James Pattison Cockburn PAC



Le calfat
The caulker



Le commis de l'anse à bois
The timber cove clerk

Québec, une porte
d'entrée en Amérique
Québec, a gateway to
America

Pour connaître notre horaire d'ouverture, pour réserver ou obtenir d'autres renseignements au sujet du parc, veuillez vous adresser à:

Le régisseur
Parc historique national
Le Port de Québec au XIX^e siècle
100, rue Saint-André
C.P. 2474 Terminus postal
Québec (Québec)
G1K 7R3
(418) 648-3300



Publié en vertu de l'autorisation
du ministre de l'Environnement
et Services Canada 1986

QS-F-212-000-BB-A1
R-64-174/1987
ISBN 0-662-55017-X

Published by authority of
the Minister of the Environment
and Services Canada 1986

QS-F-212-000-BB-A1
R-64-174/1987
ISBN 0-662-55017-X

Canada

began again, mostly in response to coastal trade needs on the St. Lawrence River. However, from 1790 onwards, the builders began to turn to the British market and started to construct ocean-going vessels. This new attitude was due to a law passed in 1786 by the British Parliament. This law decreed that all merchandise entering or leaving England was to be carried by ships built in British territory. This excluded the newly-created independent United States, but it placed the Canadian colony in a most advantageous position. Effectively, the War of 1775 had dealt a hard blow to the English Navy and there were no longer enough British builders to replace the lost ships.

As we have seen, the 1806 continental blockade, beneficial to the development of the timber trade, also helped to increase shipbuilding activities which had started earlier. From 1840 to 1870, this activity knew a period of prosperity which kept pace with the increase in forest exploitation. The British merchants needed ships to develop and maintain trade relations with Canada, Australia and New Zealand, to send emigrants to these colonies, to trade with them and, above all, to transport squared timber from Québec to Great Britain.

During the 19th century, about 2 000 ships were built at Québec. Due to its advantageous location, Québec

produced up to 52% of the vessel tonnage constructed in the St. Lawrence valley. Most of the yards were situated along the St-Charles River, while some were established in the timber coves at Québec and Lévis. At the height of the wooden shipbuilding era in Québec, between 1850 and 1869, there were almost one hundred builders employing some 5 000 workers.

In general, all operations connected with the production and sale of ships were controlled by merchants already involved in the timber trade and by their British associates. The merchants financed construction of the ships and then acted as intermediaries between the colonial builder and the metropolitan distributors. The financing of shipbuilding was modelled on that of the timber trade and the same interest were often at stake.

In the 1870s, shipbuilding in Québec was in serious difficulties. England's abolition of preferential tariffs and technological innovations dealt a severe blow to this industry. Wooden sailing ships were gradually being replaced by iron and steel vessels powered by a revolutionary energy: steam.

A Voyage into the Heart of the 19th Century

The historical park "The Port of Québec in the 19th Century", was developed on the site of an old cement factory on the banks of the Bassin Louise, a few steps from the St. Lawrence River. The park shows the importance of the timber trade and shipbuilding at Québec during the last century. These two themes are recognized to be of national historical importance by the Historic Sites and Monuments Board of Canada. Guides greet visitors to the park, show them the exhibitions, tell them about interpretation activities and guide them through the building.

A diaporama, inspired by the "Flying-Canoe" legend, takes the visitor on a trip through time, to meet Christopher Columbus, Jacques Cartier and Jean Talon, before leading him to the heart of the activities on the wharves of the Port of Québec in 1840. Then, mannequins dressed in the costumes of the time, allow the public to become acquainted with several personages of the last century, such as the forest entrepreneur and the man who piloted the rafts.

Drawings, tools and models enable one to interpret the life of workers involved in cutting timber on the sites, its transportation by rafts to Québec, its storage in the timber cove and its loading aboard ships bound for England. Then, the various stages of shipbuilding are shown, from its conception to its launching, including work done by carpenters and caulkers. Finally, in the last moments, the glassed terrace allows one to see an important part of modern port activities, at the same time providing an unobstructed view of Québec City. Please note that all sectors of the building are accessible to physically handicapped persons.

For information on visiting hours, reservations or other matters, please contact:

The Director
National Historical Park
The Port of Québec in the 19th Century
100 Saint-André Street
P.O. Box 2474 Postal Terminus
Québec (Québec)
G1K 7R3
(418) 648-3300