

prolonger la côte, qui conserve le même aspect jusqu'à la plage sablonneuse où elle se coude brusquement de quatre quarts, pour former, entre les falaises abruptes et une longue presqu'île de sable, le port de Lobito, vrai bassin naturel, et le meilleur des abris de toute cette côte; des factoreries et une grande maison de douane s'élèvent au fond de ce port, dont l'entrée est d'autant plus difficile à apercevoir qu'elle a son gisement dans le N., entre deux pointes de sable basses et assez rapprochées. Ce bassin de Lobito n'a été découvert et fréquenté que depuis peu d'années par les croiseurs; mais il a été de tout temps un excellent repaire pour les navires négriers. Situé presque aux portes de Benguela, il offre de grands avantages comme port et comme abri; malheureusement il ne s'y trouve point d'aiguade: on y traite de la cire, de l'orseille et de la gomme copal.

Rio-Catumbero
ou Catumbella.

Le Rio-Catumbero succède à Lobito et coule près de la pointe de Catumbero, située de 7 à 8 milles au N. de Benguela; son entrée est barrée, peu profonde; mais ses rives, très-peuplées, sont bordées d'arbres de toute espèce et fécondes en produits licites; l'autorité et les maisons de Benguela y ont établi des succursales.

CHAPITRE XIII.

CÔTE DE BENGUELA OU CÔTE COMPRISE ENTRE BENGUELA ET LE CAP NEGRO OU PORT ALEXANDRE.

La ville de Saint-Philippe de Benguela, qui s'aperçoit au fond d'une baie assez profonde, est bâtie sur un terrain bas et humide; un amphithéâtre de montagnes lui forme une ceinture élevée, nécessairement nuisible à la circulation de l'air dans les environs de la ville: aussi ne doit-on pas être étonné d'apprendre que ce point est, sans contredit, le plus malsain de la côte d'Afrique.

Ville
de Saint-Philippe
de Benguela.

C'est cependant la ville la plus importante de la province d'Angola après Saint-Paul de Loando: elle se compose de 150 à 200 maisons environ, malpropres et mal bâties, mais espacées dans de longues rues bien tracées; l'eau potable y manque, et les habitants sont obligés d'en faire chercher à la rivière de Catumbella à dos d'esclaves. Elle est défendue par un fort construit avec l'argile dont se compose le sol lui-même, et qui sert à édifier les maisons et les cases à nègres; ville et fort ont d'ailleurs un aspect fort misérable. Bien que les abords de la plage ne soient pas très-commodes, à cause du ressac qu'ils forment et de l'absence de tout débarcadère, cependant on parvient à terre presque toujours à sec, grâce aux fauteuils dans lesquels des noirs viennent vous prendre pour vous transporter ensuite à bras jusqu'à la plage. Saint-Philippe de Benguela a été, naguère encore, le théâtre de nombreux coups de traite de noirs; mais cet état de choses a cessé; aussi ses habitants, qui regrettent très-fort le temps passé, se voient-ils obligés de se contenter maintenant des bénéfices du commerce licite, ou de chercher

à lier des opérations d'esclaves dans les baies qui sont plus au S. et hors de la surveillance des autorités portugaises; cependant cette ville est le centre où viennent aboutir des produits licites, tels que l'ivoire, la cire, l'orseille, avec une certaine abondance. **Le manioc et le maïs, mais surtout la première de ces denrées, se récoltent en grande quantité dans les environs de Benguela; on y trouve aussi des ressources en bestiaux, comme bœufs, vaches, chèvres, etc., pour rafraîchir au besoin les équipages.**

Les marchandises européennes qui ont cours sur cette dernière fraction de côte, de moins en moins peuplée à mesure qu'on avance au S., sont d'ailleurs celles recherchées sur la côte qui précède.

Nous quittons Saint-Philippe de Benguela, et, après avoir doublé la pointe basse et sablonneuse de Salinas, nous apercevons la baie vaste, mais peu profonde, de Loacho; des factoreries de commerce licite s'élèvent sur ces points et sont soupçonnées de faire, à l'occasion, tout autre trafic que celui de l'orseille, qui abonde dans ces parages; nous en avons déjà vu de semblables sur la côte qui précède. La sonde accuse beaucoup d'eau près de ce littoral, qui se montre dentelé de baies peu profondes; au fond de ces baies on aperçoit de temps en temps de grandes cases servant de factoreries. La côte continue à être élevée et composée d'une série de mornes grisâtres dont quelques-uns sont découpés d'une façon bizarre: tel est, par exemple, le morne qu'on nomme le Bonnet-de-Saint-Philippe, excellente reconnaissance pour la baie de Benguela. C'est à peine si quelques brousses se montrent, çà et là, sur les arides versants de ces mornes; de temps en temps, des montagnes plus élevées encore se montrent en arrière-plan dans l'intérieur.

Les baies d'Échimina succèdent ensuite: la pointe de la plus N. des trois baies d'Échimina est aussi reconnaissable à un morne à peu près semblable au Bonnet de Saint-Philippe.

La baie de l'Éléphant, qui vient après, est la mieux abritée de toutes les baies; mais les ressources y sont nulles, comme sur la plus grande partie du reste de cette côte, qui, étant dépourvue d'eau douce presque partout, n'a guère pu offrir d'asile à des agglomérations d'êtres humains. Une factorerie, dite à orseille, s'élève au fond de la baie de l'Éléphant.

La côte qui succède est de plus en plus aride et déserte; la baie des Tigres elle-même, dont l'abri peut être précieux au

Produits
commerciaux.

Salinas
et Loacho.

Baies
d'Échimina.

Baie
de l'Éléphant.

Baie des Tigres.

besoin, n'offre ni ressources, ni traces d'habitations; en se rendant à terre pour en explorer les environs, c'est à peine si l'on rencontre quelques mares d'eau stagnante ou conduisent des sentiers empreints de traces d'animaux féroces, fort nombreux dans ces parages. Aussi le troqueur trouvera-t-il grâce, après avoir prolongé ce littoral désert, de jeter l'ancre devant l'établissement portugais de Moss-Amèdes, lequel n'est, à la vérité, fondé que depuis 1840, mais offre du moins des ressources en rafraîchissements et en eau douce, chose si rare sur cette fraction de côte.

Cet établissement s'élève au fond de la baie que certaines cartes designent sous le nom de baie des Petits-Poissons, laquelle assure un très bon abri et un débarcadère assez facile. Une quarantaine de soldats portugais, sous le commandement d'un officier, y habitent le fortin qui a été bâti assez récemment pour protéger les factoreries.

Cet établissement a été fondé sans doute dans le but d'attirer sur ce point les produits licites, comme ivoire et orseille, lesquels ne trouvaient point sur cette fraction de côte de factoreries européennes pour faire des échanges; puis le terroir de Moss-Amèdes, véritable oasis dans un désert, était si fertile comparativement à celui qui le précède et surtout à celui qui le suit! et en effet, les légumes, les rafraîchissements, les bestiaux, y prospèrent à merveille; toutefois, ce point a été considéré par certaines personnes comme ayant surtout servi et pouvant servir encore de centre commode à des opérations de traite de noirs, si toutefois les autorités portugaises s'oubliaient dans la surveillance active et sévère qui les distingue actuellement.

Nous quittons Moss-Amèdes et venons terminer notre exploration de près de 1,200 lieues de côte dans la baie dite port Alexandre, qui succède immédiatement au cap Negro.

C'est un immense bassin, creusé profondément dans le sable, où l'on est abrité contre tous les vents, excepté ceux du N. au N. E., qui n'y soufflent jamais avec violence; mais aucune ressource d'ailleurs: pas la moindre trace d'habitation, pas le moindre filet d'eau douce; on considère cette baie, où des navires négriers peuvent se dérober facilement à la vue des croiseurs, comme ayant servi et pouvant encore servir à l'embarquement des esclaves traités à Moss-Amèdes ou dirigés des environs de cet établissement. La baie est très-poissonneuse, comme beaucoup

Établissement
portugais
de Moss-Amèdes.

Cap Negro
Port Alexandre.

de celles qui découpent ce littoral ; mais, sur les dunes de sable qui en forment les contours, pas de traces humaines ; seulement des tigres, des hyènes, viennent y hurler la nuit, s'y montrer même le jour à la vue des navires mouillés sur rade, comme pour leur rappeler que, là où est le désert, commence leur domaine et finit celui de l'homme.

RÉSUMÉ

DE LA DESCRIPTION COMMERCIALE DES CÔTES OCCIDENTALES
D'AFRIQUE.

Après l'exploration de détail que nous venons de terminer, il convient de résumer ici rapidement les opérations auxquelles peut donner lieu l'exploitation des produits africains à l'aide de nos navires de commerce ; nous les classerons en six opérations principales :

1° *Opérations de gomme et de produits sénégalais*, faites dans le Sénégal même, à l'aide de bâtiments qui passent la barre et vont, ou non, compléter ensuite leur chargement à Gorée, ou qui chargent à ce point sans entrer dans le fleuve.

2° *Opérations d'arachides*, qui se font à Gorée ou dans les environs, soit à l'aide de bâtiments appartenant au commerce colonial, soit à l'aide de bâtiments de la métropole, lesquels, touchant d'abord à Gorée, se rendent ensuite sur divers points de la côte de Gambie et de Sierra-Leone pour faire leurs chargements d'arachides ; il arrive parfois que ces derniers relèvent directement pour la France.

3° *Opérations d'huile de palme*, dans lesquelles le commerce français n'a guère jusqu'à ce jour suivi l'exemple donné par le commerce britannique, en ce sens qu'il n'expédie pas directement dans le Boni et les Calebar des bâtiments de fort tonnage destinés exclusivement à la traite de l'huile dans ces rivières ; jusqu'ici les navires de commerce français y ont paru plutôt pour y compléter des chargements de retour avec de l'huile de palme que pour y traiter des cargaisons entières de ce produit ; bon nombre de troqueurs d'huile préfèrent d'ailleurs, avant de se

rendre dans le Boni et le Calebar, faire la cueillette de cette céréale oléagineuse, dans les nombreux villages où nous l'avons vue si abondante, en parcourant la côte des Jacks et des Lahons.

4° *Opérations de graines*, soit riz, maïs ou poivre malaguette, lesquelles peuvent se faire sur la côte des Graines, sur la première partie de la côte d'Ivoire et sur plusieurs points, féconds en maïs, que nous avons désignés en parcourant la côte d'Or; on comprend que ces opérations ne doivent guère présenter de chances de bénéfices à nos navires de commerce: aussi ne les leur conseillons-nous pas.

5° *Opérations de bois de teinture et d'ébénisterie*, lesquelles ont généralement pour théâtre le Gabon et les rivières qui l'avoisinent; la traite de l'ivoire est menée de front, dans ces localités, avec celle des bois d'ébène et de sandal, et souvent le chargement se complète avec le café que l'on trouve aux îles voisines du Prince et de Saint-Thomé.

6° *Opérations de troque* proprement dite, lesquelles comprennent la traite de tout ou partie des divers produits africains indistinctement, c'est-à-dire de l'or, de l'ivoire, de l'huile de palme, de l'orseille, des graines, des pelletteries, des bois d'ébène ou de sandal, ou de camwood, de la gomme copal, de la cire, du café, etc., etc. Le littoral africain tout entier est donc un vaste champ ouvert à l'activité et à l'intelligence de ceux de nos capitaines de commerce qui se sentent assez d'énergie morale et physique pour entreprendre des opérations de ce genre, surtout pour y persévérer; nul doute qu'elles ne devinssent de plus en plus lucratives si les armateurs assortissaient complètement les cargaisons, si les capitaines se sentaient le courage d'en surmonter les ennuis, les fatigues, parfois les dangers; si ces derniers parvenaient à atténuer l'insalubrité du climat en opposant à cette insalubrité un régime de table sévère et une connaissance assez approfondie des saisons et des localités pour pouvoir y subordonner leur troque aux époques les plus favorables: c'est dire assez qu'avant tout ils doivent être d'excellents praticiens des côtes africaines; non-seulement praticiens sous le rapport du pilotage, mais aussi sous le rapport de l'appréciation de la moralité des chefs et des traitants des diverses localités, de la connaissance exacte des produits de ces localités et des marchandises qui leur sont propres.

Nous avons déjà dit qu'à la suite des voyages d'exploration

dont la présente description n'est que l'exposé en détail, nous avons rapporté des côtes d'Afrique des échantillons de toutes les marchandises d'échanges; ces échantillons, mis par le Gouvernement à la disposition du commerce français, ont déjà servi et pourront servir encore à composer les cargaisons d'éléments convenables, et surtout à modifier certains articles de fabrication. Il faut reconnaître d'ailleurs que le commerce de nos ports a, depuis une dizaine d'années, manifesté une tendance fort remarquable au progrès le long des côtes occidentales d'Afrique: ainsi le mouvement du commerce d'échanges opéré entre la France et les côtes, au S. de la Sénégambie, conséquemment sous le régime de la libre concurrence avec toutes les nations maritimes, a suivi la marche ascendante que révèle le tableau suivant, tableau emprunté aux douanes métropolitaines:

Commerce général entre la France et les côtes occidentales d'Afrique pour les années 1840, 1841, 1842, 1843, 1844, 1845 et 1846.

1840...	Importations.....	962,932'
	Exportations.....	780,185
	TOTAUX.....	1,743,117
1841...	Importations.....	1,280,226
	Exportations.....	1,660,630
	TOTAUX.....	2,940,856
1842...	Importations.....	1,343,455
	Exportations.....	2,028,187
	TOTAUX.....	3,371,642
1843...	Importations.....	1,638,859
	Exportations.....	2,558,335
	TOTAUX.....	4,197,194
1844...	Importations.....	2,883,055
	Exportations.....	4,628,765
	TOTAUX.....	7,511,820
1845...	Importations.....	4,985,559
	Exportations.....	2,645,307
	TOTAUX.....	7,630,866
1846...	Importations.....	7,071,340
	Exportations.....	3,431,040
	TOTAUX.....	10,502,380

Ainsi donc, en six ans, notre commerce et par suite notre navigation ont sextuplé aux côtes occidentales d'Afrique. Sans doute ce mouvement commercial, effectué sur plus de 1,000 lieues de côtes, n'offre pas un chiffre aussi considérable que celui de nos possessions de la Sénégambie, puisque ces dernières, qui comprennent à peine une centaine de lieues d'étendue, sont le théâtre d'un mouvement de commerce et de navigation deux fois plus considérable (Voir le tableau, inséré p. 48 et suiv.); mais il convient de faire observer que sur les 1,000 lieues de côtes africaines au-dessous de la Sénégambie, nous commerçons en concurrence des Anglais, Américains, etc., or nous ne sachions pas que l'heure ait encore sonné où notre commerce et notre navigation de concurrence puissent nous donner des résultats aussi satisfaisants que notre commerce et notre navigation réservés. En attendant que ce moment arrive, s'il arrive jamais, constatons un fait des plus satisfaisants : c'est qu'il y a progrès pour notre navigation réservée, comme pour celle de concurrence, sur les côtes occidentales d'Afrique; proclamons-le à l'honneur des armateurs de nos ports et des capitaines de commerce auxquels ils accordent leur confiance; notre plus douce récompense serait de penser que nos efforts et nos travaux personnels n'ont pas été complètement étrangers à ce double succès commercial et maritime.

FIN DE LA DESCRIPTION COMMERCIALE DES CÔTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE.

NOTICE

PRÉLIMINAIRE ET HISTORIQUE

sur

L'ABOLITION DE LA TRAITE DES NOIRS.

Avant de nous étendre sur la situation de la traite des noirs aux côtes d'Afrique, nous croyons indispensable de rappeler sommairement quelle part ont prise l'ancien et le nouveau monde à l'abolition du trafic des esclaves, cet odieux fléau qui a longtemps dégradé l'Europe, qui afflige encore l'humanité et désole la malheureuse Afrique.

Ce fut en Angleterre que les abolitionnistes de la traite et de l'émancipation entreprirent d'abord une lutte ardente contre les commerçants, les industriels et les colons, tous gens intéressés au maintien de l'exploitation forcée de la race noire par la race blanche dans les colonies à denrées tropicales.

Après une lutte de quinze années, l'éloquente voix de Wilberforce parvint enfin à l'emporter dans le parlement britannique, et, le 2 mars 1807, la traite des noirs fut entièrement abolie par l'Angleterre.

Presqu'en même temps les États-Unis d'Amérique imitèrent cet exemple.

Dès lors la Grande-Bretagne était intéressée à l'adoption universelle de cette mesure; elle venait de briser un des

instruments de sa prospérité coloniale, et si son gouvernement s'y était enfin décidé, c'est qu'il avait compris que tôt ou tard les autres gouvernements seraient contraints de l'imiter; c'est qu'il avait compris que, la ruine des colonies à sucre des Antilles devenant la conséquence probable de cette mesure, le commerce anglais, qui possédait l'Inde, finirait toujours par dominer les marchés des autres puissances coloniales. On le voit donc, le parti commerçant et industriel ayant été vaincu par le parti humanitaire, il était du devoir des hommes d'État de la Grande-Bretagne de faire tourner plus tard la solution de ce problème philanthropique au profit des vaincus eux-mêmes et du pays tout entier; il était du devoir de ces hommes d'État de poursuivre une solution analogue près des autres peuples, avec cette opiniâtreté qui est un des caractères particuliers de la race britannique. Les diplomates anglais se mirent donc à l'œuvre et réussirent, au bout de quelques années, à faire adopter par plusieurs puissances le principe de l'abolition de la traite.

La France elle-même, quoique en guerre avec la Grande-Bretagne, ne put résister à l'invasion des idées philanthropiques; toutefois ce n'est à aucune suggestion étrangère que l'on doit attribuer chez elle l'initiative de l'abolition immédiate de la traite des noirs, car cette abolition, consacrée en principe par le traité de 1814, ne fut réellement déclarée que par un décret du 29 mars 1815 par l'empereur Napoléon, qui avait jugé enfin le moment venu de faire droit à bien des exigences de l'opinion publique. L'ordonnance royale du 8 janvier 1817, la loi du 25 avril 1827 et la loi du 4 mars 1831 vinrent successivement déterminer, puis aggraver les peines qu'encourraient à l'avenir les négriers français: la loi de 1831 surtout était des plus sévères, puisqu'elle les condamnait aux travaux forcés, eux et leurs complices.

Toutefois l'Angleterre se plaignait encore que, faute d'un nombre suffisant de croiseurs français sur les côtes

d'Afrique. la traite y fût faite, non-seulement par des négriers français, mais encore par des étrangers qui arboraient le pavillon de France et abritaient ainsi cet odieux trafic sous l'impunité de nos couleurs.

Au lieu d'insister sur la nécessité d'un plus grand développement de nos forces navales aux côtes d'Afriques, elle sollicita la concession d'un droit qu'elle poursuivait depuis longtemps déjà, le droit de visiter, et, au besoin, de capturer des navires français ou étrangers couverts des couleurs de la France qui seraient rencontrés dans telles et telles zones de l'Océan, avec les apparences d'un bâtiment négrier: c'est ainsi que fut conclue la convention du 30 novembre 1831, suivie de la convention supplémentaire du 23 mars 1833, contenant les stipulations de détail nécessaires à la mise à exécution de celle qui l'avait précédée; ce droit de visite et de capture était réciproque, à la vérité; mais, en fait, cette réciprocité était illusoire, vu la différence du chiffre des croiseurs des deux nations chargés de la police des mers d'Afrique. L'Angleterre en avait déjà conclu d'autres avec la plupart des nations de l'ancien et du nouveau continent, les États-Unis exceptés; ses croiseurs qui sillonnaient de toutes parts les mers africaines furent donc chargés de la police presque universelle de ces mers; quant aux nôtres, réduits à deux ou trois petits navires, c'est à peine s'ils suffisaient à la protection de notre commerce de troque, qui commençait à renaître sur les côtes occidentales de l'Afrique.

Cette police étrangère ne donna lieu à aucune réclamation, pendant les premières années, de la part de nos navires de commerce; mais plus tard, et en 1840 surtout, quand l'horizon politique se rembrunit, des molestations sans nombre furent subies par nos navires troqueurs en butte aux investigations, souvent vexatoires, d'un grand nombre de croiseurs britanniques; nous eûmes personnellement à lutter avec énergie contre les abus de ce droit de visite, et les choses en étaient venues à ce point que nos deux ou trois navires de guerre ne rencontraient plus les nom-

breux croiseurs anglais qu'en état de branle-bas de combat.

Malgré cette fâcheuse situation des choses dans les mers d'Afrique, le gouvernement français crut devoir étendre encore les zones où les Anglais exerceraient à l'avenir le droit de visite et de capture réciproque, et le traité du 20 décembre 1841 fut, dans ce but, signé par les plénipotentiaires de France, d'Angleterre, d'Autriche, de Prusse et de Russie; on sait par quel enchaînement de circonstances ce traité, que réprouva vivement l'opinion du pays et des deux Chambres, non-seulement ne fut pas ratifié, mais devint le point de départ d'attaques générales et répétées contre les conventions de 1831 et 1833.

Un fait significatif rendit plus évidente encore la nécessité d'abolir ces dernières.

Les États-Unis d'Amérique s'étaient constamment refusé à conclure avec l'Angleterre des conventions de visite et de capture réciproque; mais si, d'un côté, ils avaient ainsi mieux sauvegardé la dignité de leurs couleurs, d'un autre, ils n'avaient pu empêcher, n'ayant pas d'escadre en croisière à la côte d'Afrique, que ces couleurs ne couvrirent souvent l'odieux trafic des esclaves; ils finirent par le comprendre et conclurent un traité particulier avec l'Angleterre. Dans ce traité, sans conférer aux croiseurs britanniques le droit de visite et de capture à bord de leurs navires de commerce, ils leur reconnaissaient cependant, mais à leurs risques et périls, le droit de police et d'arrestation à bord de tout navire étranger qui aurait usurpé les couleurs américaines; de plus, ils s'engageaient à entretenir une force navale de 80 bouches à feu aux côtes d'Afrique pour empêcher les navires des États-Unis de coopérer à la traite des noirs aussi activement qu'on le leur reprochait.

La conclusion de ce traité devait naturellement hâter l'abrogation des traités de 1831 à 1833: c'est en effet ce qui eut lieu. La convention du 29 mai 1845, en faisant cesser le droit de visite et de capture que nous avions concédé à l'Angleterre en 1831 et 1833, mit notre marine

dans les mers d'Afrique sur le même pied que la marine des États-Unis, quant à la police de nos couleurs.

Toutefois, les éléments de cette police ne furent pas les mêmes: au lieu de concentrer, comme les États-Unis, une centaine de bouches à feu sur 4 ou 5 gros navires de guerre incapables de surveiller l'immense étendue des 1,200 lieues de côtes infestées de traite, ce fut à 25 avisos légers que cette surveillance fut confiée; on admettait que, pour faire trêve aux rigueurs du terrible climat d'Afrique et au pénible métier de croiseur, les deux tiers seulement de cette escadre seraient en service actif devant les foyers de traite, et que l'autre tiers serait, en relâche, à se ravitailler ou à se reposer de ses fatigues de mer: c'était donc 16 croiseurs environ qui devaient rester chargés de la police du pavillon national; police effective, constante, le long des 1,200 lieues de côte, où se fait encore avec activité le trafic des esclaves.

Ce système de police, mieux entendu, mais plus pénible que celui des États-Unis, a fait que, depuis 1845, aucun fait de traite des noirs n'a souillé les couleurs françaises, soit directement soit indirectement, tandis que le pavillon américain, malgré la surveillance, peu active il est vrai, de leur marine militaire, n'a cessé et ne cesse encore de couvrir assez fréquemment des faits de traite d'esclaves.

La police du pavillon national par le pavillon national, mais une police régulièrement faite, tel était le premier problème à résoudre; je n'hésite pas à dire qu'il a été résolu par la convention du 29 mai 1845. Quant au but final, la suppression du trafic des esclaves, plusieurs motifs s'opposent à ce qu'on l'atteigne complètement; mais avant de traiter cette question si difficile, à laquelle nous avons personnellement consacré dix années d'études pratiques sur des côtes où les Européens n'en passent pas la moitié impunément, nous devons d'abord familiariser nos lecteurs avec les détails qui concernent l'affreux trafic des noirs et ces lieux qui servent d'entrepôt de traite aux né-

griers. Le premier chapitre fera donc connaître comment se pratiquent l'achat et l'incarcération des esclaves africains dans les foyers de traite; dans le second chapitre, nous décrirons chacun de ces foyers, en parcourant de nouveau la côte du N. au S.; le troisième chapitre exposera les moyens de répression de traite employés jusqu'à ce jour, et les causes principales qui en neutralisent le bon effet.

CHAPITRE PREMIER.

ACHAT ET INCARCÉRATION DES ESCLAVES DANS LES FOYERS DE TRAITE.

Les négriers placés à la tête des marchés d'esclaves à la côte d'Afrique sont généralement Espagnols, Brésiliens et Portugais; leurs factoreries peuvent être divisées en deux catégories principales: les grands foyers de traite, où résident les plus riches parmi ces négriers, les chefs traitants en un mot, établis au milieu des barracons ou grandes cases de paille destinées à loger, soit des esclaves, soit des marchandises; les foyers de traite secondaires, où agissent les traitants en sous-ordre conformément aux instructions qu'ils reçoivent de leurs chefs.

Les foyers de traite principaux, sans être tout à fait sur le littoral, ont été organisés à petite distance du bord de la mer, afin que leurs chefs eussent continuellement la faculté de s'approvisionner des marchandises qui se livrent en échange des esclaves noirs amenés de l'intérieur; puis ce voisinage de la mer leur permet d'entrer en communication rapide avec les bâtiments négriers qui apparaissent sur le littoral; tels sont: Whyda, Lagos, Kabenda, etc., dont il sera parlé plus tard.

Les foyers de traite secondaires sont de deux sortes: les uns ne se composent que d'établissements de dépôts de noirs éparpillés sur la côte pour mieux favoriser les embarquements d'esclaves à l'insu des bâtiments de guerre croiseurs; les autres sont des succursales des grands foyers de traite, mais succursales établies parfois à 15 et 20 lieues dans l'intérieur, dans le but d'y opérer des achats d'esclaves.

Des foyers de traite.

Les foyers de traite principaux représentent en marchandises et en matériel des valeurs souvent considérables : ainsi l'on estime que ceux établis près de Kabenda, à une demi-heure de marche du rivage, représentent une valeur de plus d'un demi-million de francs ; celui du Brésilien Souza, à Whyda, est estimé à plus de moitié de cette somme ; les visites que j'y ai faites m'ont donné à penser, en effet, que la mise dehors des marchandises et du matériel y représentait une valeur considérable.

Provenances
des esclaves noirs
de traite.

Les esclaves achetés par les négriers qui résident dans les foyers de traite du littoral ou de l'intérieur proviennent de captures auxquelles donnent lieu les razzias des chefs nègres les plus belliqueux ou les plus puissants : ainsi, dès qu'un chef nègre manque de ces boissons spiritueuses que les Européens leur ont appris à désirer par-dessus tout, dès qu'il manque de tabac, d'étoffes pour ses femmes ou celles de ses guerriers, il tombe à l'improviste sur ses voisins les plus faibles et vend impitoyablement, en échange de ces marchandises, les prisonniers qu'il surprend ainsi sans défense aux traitants européens établis dans les foyers de traite ; souvent les traitants eux-mêmes les excitent à alimenter leur odieux trafic à l'aide de ces moyens homicides, et cela lorsque de grandes commandes d'esclaves leur ont été faites par le traitant en chef de l'établissement principal.

Du reste, ces malheureux chefs noirs, abusés comme ils le sont par des Européens auxquels ils reconnaissent une certaine supériorité d'intelligence, ne se supposent pas criminels en attaquant et vendant ainsi leurs compatriotes africains ; l'un d'eux ne me répondait-il pas, il y a peu d'années, dans un des foyers de traite du golfe de Benin : « Toi qui es marin, tu dois savoir que les plus gros poissons mangent les petits ; eh bien ! ce que le grand fétiche a voulu sous l'eau, il l'a voulu sur la terre ; » et les négriers de battre des mains à cet argument, que je n'eus pas de peine à rétorquer d'ailleurs par le simple exposé des éternelles notions du droit et de la justice.

Souvent ce sont les familles qui livrent et vendent elles-mêmes les membres les plus faibles dont elles se composent ; cela est horrible à avouer, à croire, et cependant j'en ai acquis la triste preuve dans un interrogatoire que je fis subir, il y a plusieurs années, à l'équipage d'un navire négrier que j'avais rencontré en mer, mais qu'à cette époque je n'avais pas le droit de capturer :

parmi les jeunes filles ou femmes, il s'en trouvait qui avaient été vendues, celle-ci par son frère, en échange d'un fusil ; celle-là par son mari, en échange d'un bœuf ; une troisième par un ami de son père ; deux autres par leur oncle ; une enfin....., je n'ose le redire, avait été vendue par sa propre mère !.....

En rendant ces faits publics en janvier 1845, je me contentai d'ajouter ces quelques mots comme corollaires de leur langage si éloquent : « J'abandonne le soin des commentaires aux partisans de la traite et de l'esclavage ! » et cette simple réflexion, inspirée par le spectacle révoltant de pareilles infamies, fut accueillie cependant par les imprécations des aveugles partisans de la traite et de l'esclavage.

Nous venons de citer des actes de vente isolés, dans lesquels la valeur de l'esclave n'était pas fixée régulièrement ; mais il n'en est pas de même lorsque ces malheureuses victimes sont menées par bandes dans l'établissement de traite principal : leur valeur d'achat est alors cotée assez régulièrement en marchandises, suivant leur âge, leur force et leur sexe. Bien que ces prix de vente soient variables et subordonnés eux-mêmes à l'activité et à l'importance des commandes, leur moyenne est à peu près établie comme il suit : un beau noir de 20 à 25 ans est livré à un traitant négrier, par le chef de horde qui s'en est emparé violemment, en échange d'une valeur de 140 à 150 francs en marchandises, savoir : un fusil, un sabre dit manchette, un baril de poudre de 12 livres, 16 bouteilles de rhum ou d'eau-de-vie, 15 ou 16 pièces d'étoffes communes, quelques bagatelles, comme vases, assiettes, bonnets de laine, etc. Tel est le prix, ou, comme le disent les négriers qui assimilent dans leur affreux langage une créature humaine à un simple produit de troque africain, tel est le *paquet* d'un jeune et vigoureux Africain, lorsque la toise sous laquelle on le fait passer accuse une taille comprise entre 4 1/2 et 5 pieds ; au-dessous de cette taille on diminue le *paquet* progressivement, mais la diminution porte toujours sur les étoffes et rien que sur elles. Les hommes un peu âgés sont refusés par les traitants, même lorsqu'ils sont fort vigoureux, tant les planteurs des colonies trouvent alors de difficultés à les dresser au pénible travail de la terre !

Valeur
des esclaves
en marchandises.

Les femmes et les jeunes filles parvenues à l'âge adulte sont payées au même prix que les hommes ; celles au-dessous de cet âge ont une valeur moindre, et leur *paquet* subit alors, comme

celui des jeunes noirs, une diminution plus ou moins grande, qui porte presque toujours sur les étoffes.

Les esclaves, une fois vendus aux traitants négriers, sont renfermés par ces derniers dans de vastes cases de paille et de bambou nommées *barracons*, où les malheureux sont enchaînés et surveillés avec soin; si ces barracons sont des succursales de traite établies dans l'intérieur, ils n'y séjournent pas longtemps; dès que leur nombre est suffisant pour former une caravane, ils sont dirigés vers le foyer de traite principal, établi non loin du bord de la mer. Ils partent ainsi sous la garde et la conduite de quelques *barraconniers* ou nègres géoliers à la solde des négriers européens: ces *barraconniers* sont le plus souvent des Kroumanes ou noirs de la côte de Krou, au N. de l'équateur, et dans le S., des *Kabindes* ou noirs de *Kabinda*; ils sont armés jusqu'aux dents et au nombre de 4 par section de 30 esclaves; les hommes sont liés par une corde ou une petite chaîne; souvent encore on les attache par le cou à un bâton au nombre de 3 ou 4; les femmes et les enfants marchent librement. On fait deux haltes par jour pour prendre quelque nourriture; chaque esclave porte sur lui ses vivres de toute la route. La caravane passe d'ordinaire la nuit dans des lieux sûrs et fixés d'avance; parfois il arrive que des esclaves forts et hardis s'échappent: c'est alors le devoir des *barraconniers* de leur courir sus et de les rattraper. Lorsque la caravane est parvenue au foyer de traite principal, on la laisse généralement s'y refaire quelque temps des fatigues de sa route avant de l'embarquer. Bien que les chefs traitants aient intérêt à préserver de toute atteinte et la santé et la vie de leurs esclaves, ils ne peuvent pas toujours arriver à ce résultat par suite des difficultés qu'ils éprouvent à assurer la nourriture d'une aussi grande agglomération d'êtres humains: la règle consiste à leur donner deux fois par jour une ration assez congrue d'ignames ou de manioc, remplacés par quelques poissons secs quand ces farineux sont rares; mais il n'arrive que trop souvent que ces mêmes hommes, qui entassent les victimes de leur cupidité par centaines dans les barracons, n'avisent pas toujours à s'approvisionner des vivres nécessaires pour leur alimentation; et alors ce sont les affreuses tortures de la faim qu'ont à supporter les esclaves. C'est dans ces tortures que se manifeste parmi ces malheureux, débilités par une nourriture insuffisante, la cachexie scorbutique, maladie qui se montre dans nos climats en temps de

Caravanes d'esclaves au marché vers les foyers de traite du littoral.

Accrétion des esclaves dans les foyers de traite.

disette et de calamité publique; j'ai été témoin de ses ravages sur une réunion de près de 400 esclaves, dont le plus grand nombre avait les fonctions digestives profondément altérées; chez la plupart elle avait fait naître une grande dépravation dans le goût, et chez quelques-uns des instincts d'une cruauté féroce: ainsi, lorsque nous eûmes délivré ces malheureux des mains de leurs géoliers, les uns préféraient les aliments à demi putréfiés au pain et au riz de bonne qualité; d'autres cachaient leur viande et la dévoraient avec avidité quelques jours après, fétide et corrompue; celui-ci, que tourmentait un appétit vorace, insatiable, tentait d'étrangler son voisin pour manger sa ration; je sus même prévenu, par le médecin surveillant de ces malheureux, qu'une jeune fille s'était, nuitamment, précipitée sur le flanc d'une de ses compagnes pour la dévorer! Les calculs de leurs propres intérêts, à défaut de la voix de l'humanité, prescrivent cependant aux négriers de conjurer de pareils résultats; mais une coupable incurie fait qu'ils y échouent souvent; vainement aussi cherchent-ils à prévenir chez les noirs de leurs barracons les atteintes de marasme et de tristesse qui les leur enlèvent rapidement à la suite d'affections nostalgiques: pour y réussir cependant il les font sortir deux fois par jour des barracons et les contraignent à s'asseoir en rond, mais enchaînés, au milieu de la cour de l'établissement de traite; des *barraconniers* les accompagnent et les placent en ordre et à rangs serrés côte à côte; l'un de ces satellites noirs, armé d'un fouet, entonne un chant africain et frappe des mains en mesure: malheur à l'esclave qui ne l'imite pas! le fouet plane au-dessus des têtes et imprime par la terreur un mouvement énergique de joie, de rires, de chants et de battements de mains à ce vaste cercle de chair humaine; un autre *barraconnier* se barbouille de blanc ou de jaune et tâche d'exciter les rires par ses danses et ses contorsions.... Tels sont les moyens à l'aide desquels les négriers cherchent à combattre dans l'esprit de leurs victimes les souvenirs du toit paternel, de la famille, de la liberté. Ils prétendent pourtant bien mériter de l'humanité en agissant ainsi; mais n'est-ce donc pas encore pis que d'abandonner ces malheureux aux mélancoliques regrets de la patrie absente!

Au coucher du soleil, tous les esclaves rentrent dans les barracons; les chaînes et les liens sont minutieusement visités, et les cris continuels de *alerta*, par lesquels se répondent les fac-

Traitement que subissent les esclaves dans les foyers de traite.

tionnaires blancs et noirs postés autour de ces barracons, indiquent aux captifs que l'heure du silence a sonné, que leurs gardiens sont vigilants, et que toute tentative d'évasion est inutile.

Souvent il arrive que les barracons du foyer de traite principal ne reçoivent pas les noirs provenant des succursales de l'intérieur : c'est qu'alors les chefs traitants donnent l'ordre de les diriger de ces succursales vers ceux des foyers de traite secondaires établis près du littoral, là enfin où la présence d'un navire négrier a été annoncée ou signalée; souvent enfin les chefs noirs vont vendre directement les esclaves, devenus leur butin de guerre ou de pillage, dans les établissements de traite voisins du littoral : tout cela dépend des habitudes locales qui règnent sur les diverses fractions de côte où se montent les opérations de traite de noirs; mais le résultat est toujours le même : ce sont des jeunes gens, des jeunes filles, des enfants, arrachés violemment à leur famille, à leur pays natal, ou livrés même par des parents, des amis dépravés, ce qui est plus affreux encore, et qu'on incarcère d'abord dans un bangar de paille, en butte à des tortures de tout genre, pour les jeter ensuite pêle-mêle sur un navire négrier, où nous examinerons plus tard la destinée plus affreuse qui les attend encore.

Tel est l'odieux spectacle que présentent depuis longtemps les bords de cette malheureuse Afrique, qu'il a plu à l'Europe de désoler, de dépeupler, pour jeter dans ses colonies d'Amérique des travailleurs propres à la culture des denrées tropicales!

CHAPITRE II.

EXPLORATION DES FOYERS DE TRAITE ÉTABLIS SUR LES CÔTES OCCIDENTALES D'AFRIQUE.

Depuis que le trafic des noirs s'est vu l'objet d'attaques de plus en plus sérieuses de la part de la France et de l'Angleterre, les traitants négriers de la côte d'Afrique ont apporté de grandes modifications dans le système de leurs criminelles opérations : c'est ainsi qu'ils ont éparpillé sur beaucoup de points, en les séparant par groupes et les cachant dans des bois touffus, les barracons des foyers de traite où ils enferment leurs esclaves dans l'attente du bâtiment négrier qui doit les emporter au delà des mers; non-seulement ils se sont par là rendus plus insaisissables, en prévision du cas où les croiseurs auraient songé à opérer des débarquements à main armée au sein de leurs établissements, mais, en multipliant ainsi leurs groupes de barracons, ils ont rendu la surveillance des croiseurs et, par suite, les captures des navires négriers, infiniment plus difficiles, puisque cette surveillance devait embrasser une plus grande étendue de côtes. Bon nombre de ces succursales sont donc cachées dans des bois, à peu de distance de la mer, il est vrai; mais, pour aboutir au plus grand nombre, on ne peut cheminer qu'à travers d'épais fourrés d'arbres et par d'étroits sentiers que connaissent seuls les gens familiarisés de longue main avec les localités.

On ne devra donc pas s'étonner de nous voir donner le nom générique de foyers de traite, non-seulement à une localité renfermant un grand nombre de barracons d'esclaves et de marchandises, mais aussi à une fraction de côte où ces barracons se

trouvent éparpillés par groupe à des distances souvent peu considérables, mais suffisantes cependant pour compliquer les embarras des croiseurs par la multiplicité des points d'embarquement d'esclaves.

Cela posé, nous allons de nouveau descendre la côte d'Afrique depuis le Cap-Vert, situé près de Gorée, et limite N. des zones où les croiseurs exercent leur surveillance, jusqu'au cap Negro, qui en est la limite S. Ces deux caps comprennent entre eux une étendue de près de 1,200 lieues de côtes, que nous allons explorer en détail, non plus cette fois pour en étudier les ressources commerciales, mais pour en examiner attentivement les foyers de traite, tout en faisant observer, d'ailleurs, que ces établissements, facilement mobilisables, ont pu et pourront encore changer de place si les négriers le jugent nécessaire. A partir du Cap-Vert ou de Gorée, se rencontre d'abord le littoral soumis à l'influence politique et commerciale des colons français du Sénégal et des colons anglais de la Gambie : aussi le commerce d'échanges, dont nous avons fait connaître les rapides progrès dans la première partie du présent volume, y a-t-il complètement déraciné les habitudes de traite de noirs; il faut donc dépasser la Cazamance (voir la carte n° 2, à la fin du volume), et se présenter à l'ouvert de l'archipel des Bissagos, pour rencontrer le plus septentrional des foyers de traite qu'aient organisés les négriers sur la côte occidentale d'Afrique. Ce grand foyer, qui s'étend depuis le Rio-Cacheo jusqu'aux îles de Loss, s'alimente de noirs de traite par la voie des nombreux canaux du Rio-Cacheo, du Rio-Geba, du Rio-Grande, et du Rio-Nunez, Rio-Compouny, Rio-Pongo, Rio-Cappatchez, qui découpent en tous sens les terrains alluvionnaires situés en face des îles Bissagos : des achats isolés d'esclaves se font dans la plus grande partie des comptoirs de ces rivières, mais leur agglomération dans des barracons et leur embarquement à bord de bâtiments négriers n'ont plus guère lieu que dans les canaux marécageux du Rio-Pongo, encore ignorés hydrographiquement, tant ils sont multiples et difficilement accessibles à des embarcations. Le temps n'est pas éloigné, d'ailleurs, où des opérations de traite se liaient directement dans les rivières portugaises des Bissagos; mais cet état de choses s'est modifié depuis que le cabinet de Lisbonne a pris au sérieux l'abolition de la traite dans ses possessions africaines. Sans cesser,

Figure 10
des Bissagos.

Rio Pongo.

nous le croyons du moins, de participer à ce trafic en expédiant sur tel ou tel point, par des canaux intérieurs, mais hors du territoire colonial, des noirs achetés aux caravanes de Mandingues, les négriers portugais ne se livrent plus, aussi ouvertement qu'autrefois, à ces opérations criminelles; il est donc encore nécessaire de continuer à surveiller activement les canaux de l'archipel des Bissagos et les établissements européens du Rio-Geba, Rio-Grande, Boulam, etc., d'autant plus qu'on peut suivre alors, pour ainsi dire à la piste, les navires qui arrivent à ces points régulièrement expédiés, afin de s'y vendre à des traitants négriers en correspondance avec les établissements de traite du Rio-Pongo : les conditions de cette vente portent d'ordinaire qu'à une époque fixée, dans un lieu donné, le navire leur sera livré au moment où la cargaison d'esclaves sera prête à être embarquée à bord sous la direction et la conduite de tout un équipage de négriers; c'est ainsi que des bâtiments de commerce sont subitement transformés, de navires irréprochables qu'ils sont, en bâtiments négriers, pourvus alors de papiers faux ou irréguliers, lesquels portent d'ordinaire le cachet de la nationalité brésilienne ou espagnole. Le capitaine du navire ainsi vendu, en échanges de piastres ou de traites certaines, s'embarque alors sur un autre bâtiment pour retourner chez lui; quelquefois son équipage l'accompagne, quelquefois il reste à bord pour partager la fortune de leur ancien navire, devenu négrier.

Ces sortes d'opérations sont fréquemment reprochées aux capitaines des bâtiments de commerce des États-Unis, dont la police, comme nous l'avons déjà remarqué, n'est pas faite avec une activité sérieuse; on finirait peut-être par adresser les mêmes reproches à notre marine, si nos croiseurs cessaient de sillonner en tous sens l'archipel des Bissagos : il importe donc d'y promener continuellement notre pavillon, car les opérations peuvent s'y ramifier à l'infini, grâce aux canaux ou criques qui entrecoupent en tous sens le delta situé en regard de cet archipel.

La subdivision chargée de la surveillance de la côte que nous venons de parcourir prend le nom de subdivision des Bissagos.

Au Rio-Pongo succèdent plusieurs rivières avec lesquelles il communique par la voie de criques admirablement propres à seconder les habitudes de traite qu'on remarque chez les habi-

tants de tout ce delta marécageux ; puis l'on passe devant les rivières Mellacorée, Scarcies, etc., où le commerce de troque, comme on l'a vu, a substitué l'échange des produits licites, des arachides principalement, au trafic abandonné des esclaves. Nous sommes devant Sierra-Leone, le berceau de la liberté africaine ; nous le dépassons, et, après avoir doublé le banc Sainte-Anne, nous arrivons devant l'entrée de la rivière Shebar.

Shebar. Shebar est le foyer de traite le plus septentrional de la zone confiée à la surveillance de la seconde subdivision, dite de la côte des Graines ; les barracons à esclaves, et le village du roi qui les protège, sont situés à bonne distance dans le haut de la rivière Shebar, dont l'accès est rendu fort difficile par un courant de foudre et des brisants formidables qui en barrent l'entrée ; la surveillance constante dont cette embouchure de rivière est l'objet de la part des croiseurs fait que l'embarquement des noirs à bord des bâtiments négriers s'opère assez loin de Shebar même : tantôt c'est devant les bancs de Sberbro, tantôt sur l'un des points de l'immense baie de Yawry, c'est-à-dire 5, 10 et 15 lieues plus N. ; que les rendez-vous sont indiqués, à l'aide de rapides pirogues, aux négriers attendus ou en vue ; les nombreuses criques ou canaux, dont le littoral d'Afrique est presque partout entrecoupé, facilitent singulièrement ces migrations d'esclaves, que l'on transporte alors dans des pirogues d'un point à un autre ; mais souvent aussi elles s'effectuent par terre et à marches forcées : il en coûte alors la vie aux plus faibles, aux femmes et aux enfants, qui succombent souvent aux fatigues de la route.

Gallinas
Soleyman. Après l'embouchure de Shebar se voit celle de la rivière Gallinas, qui communiquait naguère encore avec la rivière Soleyman : bien qu'un violent raz de marée en ait fait deux cours d'eau différents, en les séparant par un amas de sable, les opérations de traite de noirs sont communes à ces deux rivières ; du reste, la présence constante de croiseurs sur ces points y a rendu bien difficile l'embarquement des esclaves.

Les barracons de traite de Gallinas sont situés au fond d'une crique dans la branche méridionale de cette rivière ; ceux qu'on remarque en face de l'entrée de la rivière n'en renferment pas d'esclaves, mais constituent la factorerie à marchandises des Européens négriers établis sur ce point. Quant aux barracons de traite de Soleyman, ils sont situés sur les bords de cette ri-

vière, à 2 lieues de son embouchure environ ; pour y arriver, il faut d'abord en franchir la barre, ce qui n'est pas toujours possible, puis en remonter le cours, qui est étroit, sinueux, encombré de roches et dominé par des bois très-touffus : aussi une descente à main armée jusqu'à ce point aurait-elle à vaincre une grande résistance de la part des naturels, qui s'embusqueraient inévitablement dans les taillis fourrés des deux rives et feraient un feu de mousqueterie terrible sur les embarcations ainsi livrées sans abri à leurs coups ; ces gens, qui ont des intérêts communs avec les négriers européens et brésiliens, sont parfaitement approvisionnés par ces derniers de poudre et d'armes à feu ; aussi naguère encore le commodore de la station anglaise, qui avait à venger de mauvais traitements faits à des sujets anglais sur ce point, a-t-il reculé devant une expédition à main armée contre les naturels de cette rivière.

Il se trouve aussi d'autres barracons à esclaves près du village de *Manna* ; mais ils ont plutôt le caractère de barracons d'entrepôt, c'est-à-dire qu'on y renferme momentanément les cargaisons d'esclaves dont l'embarquement est décidé, dans ces parages, entre les traitants et les capitaines négriers ; on en trouve de cette espèce au nord et au sud de Gallinas. Les correspondances épistolaires établissent ainsi le jour et le lieu du rendez-vous là où le croiseur n'a point paru, ne semble pas devoir paraître ; des feux allumés la nuit sur le rivage servent en outre de signaux, de points de reconnaissance, et c'est ainsi que les négriers ne parviennent que trop souvent à consommer leurs opérations de traite avec impunité. Nous passons devant le cap de Monte, dont les environs renferment, assure-t-on, des barracons d'entrepôt cachés au milieu d'épais fourrés d'arbres et non loin du littoral ; ce qui est positif, c'est qu'il existe entre les traitants de ce point et ceux de Gallinas et Soleyman des relations actives et fort équivoques.

Nous passons devant Mesurade et Grand-Bassa appartenant à la colonie fondée par des hommes de couleur américains, et nous arrivons devant le foyer de traite de New-Sestre ou Young-Sestre, le plus S. des foyers de traite établis sur la côte des Graines : jadis situés près du bord de la mer, dans le fond de la petite anse où s'élève le village de New-Sestre, les barracons de cet établissement ont été depuis élevés et cachés dans les bois de l'intérieur, à quelques milles de distance du littoral. Ce point

produit beaucoup de riz, denrée précieuse pour les traitants négriers qui ont à nourrir de nombreux esclaves, soit à terre, soit à bord.

Sous ce rapport, la fertilité des points que nous venons de parcourir n'a pas peu contribué à donner de l'essor au trafic des esclaves sur la fraction de côte qui s'étend entre Shebar et New-Sestre; du reste, cet essor a été grandement comprimé par les croiseurs depuis quelques années: la traite des noirs y semble aux abois et abandonnée même, assure-t-on, par le riche négrier Pedro-Blanco qui était jadis l'âme de ce trafic criminel dans ces parages.

A partir de New-Sestre, on ne rencontre plus de foyers de traite de noirs sur le reste de la côte des Graines; bien que la subdivision chargée de cette fraction de côte, et désignée sous le nom de subdivision de la côte des Graines, puisse étendre au besoin sa surveillance jusqu'au cap des Palmes, les nécessités de cette surveillance ne rendent pas sa présence nécessaire sur cette seconde partie de la côte.

Nous passons rapidement devant la côte d'Ivoire et la côte d'Or, absorbées tout entières, comme nous l'avons déjà vu, par le développement des produits de leur sol; ce n'est qu'à l'extrémité orientale de cette dernière côte que nous retrouvons de nouveau des établissements de traite d'esclaves: ce sont ceux que les négriers ont de tout temps multipliés dans le golfe de Benin, si favorable à leurs opérations criminelles. Ce golfe, qui est compris entre le cap Saint-Paul et le cap Formose, présente entre ces deux caps plusieurs foyers de traite principaux, qu'alimentent d'esclaves les belliqueuses populations du Dahomey, du Yebou et du Benin adossées à son littoral; comme il est d'ailleurs contourné intérieurement dans presque toute son étendue par des lagunes qui s'étendent à petite distance de la plage, on conçoit les immenses facilités qu'y rencontrent les négriers pour opérer rapidement le transport de leurs cargaisons d'esclaves au point du littoral où a paru le bâtiment négrier.

Le premier de ces foyers de traite est celui d'Awey, situé sur le revers du cap Saint-Paul, entre le fleuve Volta et le fort danois en ruines de Quitta.

Entre Awey et Whyda, grand foyer de traite situé à peu près au milieu du golfe de Benin, s'élèvent plusieurs villages, et

Awey.

entre autres Petit et Grand-Popo, où la surveillance doit être presque aussi continue que devant les foyers de traite eux-mêmes; les traitants peuvent en effet y diriger subitement une cargaison d'esclaves si le bâtiment négrier a paru ou s'est fait annoncer sur ces points.

Quant au foyer de traite de Whyda, il est renommé depuis longtemps; c'est un établissement considérable, bâti dans l'intérieur au delà de plusieurs lagunes qui le séparent du littoral. Il s'élève au milieu des débris de trois forts, français, anglais et portugais, destinés jadis à protéger le criminel trafic dont la honte rejaillit encore sur l'Europe. L'établissement de Whyda est entouré et soutenu par une population nombreuse, qui s'appuie elle-même sur l'armée du Dahomey, évaluée à 20,000 ou 25,000 combattants aguerris et bien pourvus d'armes à feu.

Il se trouve à Whyda plusieurs négriers espagnols et brésiliens, dont le plus riche est le sieur Souza, associé d'intérêts depuis longtemps avec le roi du Dahomey; ce dernier se charge d'approvisionner Whyda d'esclaves qu'il se procure en guerroyant avec les peuplades voisines; le plus souvent, du reste, c'est à l'improviste que ses hommes de guerre, bien pourvus d'armes à feu, tombent sur ces peuplades isolées et sans défense.

Lagos, connu parmi les négriers sous le nom d'Oûny, succède à Whyda et le surpasse encore en importance comme foyer de traite; une partie des établissements des négriers est située sur le lac Cradou, devant l'entrée de ce lac, dite improprement rivière Lagos, laquelle est barrée par un triple rempart de brisants redoutables. Le faible brassage que l'on trouve dans le fond du golfe de Benin, à l'E. de Lagos, et la force du courant, qui jette constamment les croiseurs dans le fond du golfe, y rendent le métier de ces derniers aussi pénible que difficile; et pendant que les croiseurs rencontrent ces obstacles, les négriers, au contraire, trouvent de grandes facilités dans la vaste étendue du lac Cradou, dont les pirogues peuvent transporter facilement des cargaisons d'esclaves pour les jeter sur un point quelconque de la langue sablonneuse qui sépare ce lac de la mer.

Le golfe de Benin, d'ailleurs, est hérissé d'un rempart formidable de brisants dans toute son étendue; pas un seul endroit où l'on puisse communiquer avec le littoral par une autre voie que celles de pirogues bien construites, bien pagayées; et encore

Whyda.

Lagos, in Oûny.

n'est-il arrivé de chavirer itérativement avec ces mêmes pirogues au milieu des lames énormes qui forment la barre continue de la plage. Ces obstacles, loin d'entraver les opérations des négriers, semblent au contraire les favoriser : aussi les croiseurs n'ont-ils pas réussi devant ces foyers de traite, aussi bien que sur la côte des Graines, à capturer les trafiquants d'esclaves et à faire avorter leurs plans. On assure, toutefois, que récemment on y a mis à mort, près de Lagos, 1,500 esclaves, qu'il devenait en même temps impossible de nourrir à terre ou de faire embarquer ; si les infâmes ont eu recours, en effet, à une extrémité aussi barbare, le sang de leurs victimes, en même temps qu'il crie vengeance, a coulé du moins comme preuve terrible que leur odieux trafic commençait à se voir réduit aux abois. On conçoit, en effet, que le massacre de tant d'esclaves représente pour leurs bourreaux une perte matérielle énorme, et à laquelle ils n'ont dû se résoudre qu'en présence de la plus absolue nécessité.

Nous avons vu, dans la première partie de ce volume, que le commerce d'huile de palme commençait à prendre une certaine extension dans les parages de Whyda et de Badagry : cette traite y attire annuellement dix à douze navires troqueurs, lesquels y viennent d'autant plus volontiers que c'est le prétexte honnête dont ils se servent pour approvisionner ces établissements de marchandises propres à la traite des esclaves ; d'autres, et ce sont le plus souvent des navires des États-Unis, mouillent devant ces points, même devant Lagos, pour se vendre aux négriers établis à terre, et subir, après cette vente, la transformation immédiate dont nous avons déjà parlé, celle de bâtiment troqueur en bâtiment négrier.

Après la rivière de Benin le littoral se montre jusqu'au cap *Formose*, et même au delà dans le golfe de Biafra, entrecoupé par de nombreux cours d'eau qui forment le vaste delta du Niger ou Kouara ; dans ces rivières la traite des noirs ne se fait guère que par opérations isolées et cela en grande partie à cause du développement qu'y a pris le commerce d'huile de palme, surtout dans le Bony, les Calebar et le Cameroons ; quant à la fraction de côte qui s'étend depuis Cameroons jusqu'au Gabon, on y trouve les habitudes du commerce licite, principalement de la troque d'ivoire que cette fraction de côte produit en grande quantité.

Opérations
de traite isolées
du golfe
de Biafra.

Le golfe de Biafra exige cependant une certaine surveillance, et surtout la baie de Corisco, où des Espagnols ont lié naguère encore des opérations de traite, c'est devant Corisco que, sans plus de façon, un bâtiment négrier s'est emparé violemment d'une pirogue armée par des noirs pêcheurs de la côte, dont il s'est fait ainsi un supplément de cargaison humaine ; ces cas de piraterie ne se sont malheureusement renouvelés que trop fréquemment dans les mers d'Afrique.

Nous arrivons devant le Gabon, possession française, où il a suffi d'arborer nos couleurs sur un blockhaus de bois pour faire tomber, sans effusion de sang, le commerce criminel que les croiseurs anglais avaient en vain cherché à y détruire antérieurement à nos traités de souveraineté et d'occupation.

Le Gabon est une possession précieuse, indispensable même pour nos croiseurs, qui sans ce point ne sauraient où se ravitailler, soit en vivres, soit en rechanges, dans le fond du golfe de Guinée.

Quelques magasins en bois y ont été élevés ; des constructions en maçonnerie vont les compléter, et d'ailleurs une corvette de charge y sert en même temps de magasin et d'hôpital flottant : elle est chargée de la police des deux rives du fleuve au point de vue de la traite des noirs, qui a complètement disparu devant le pavillon de la France.

Il nous reste maintenant à multiplier nos efforts pour que les naturels, qui souffrent beaucoup, matériellement parlant, de la suppression de la traite des noirs, cette source criminelle de leurs anciennes richesses, trouvent des dédommagements d'un autre genre dans la traite des produits licites et des travaux d'agriculture bien entendus ; c'est une œuvre difficile sans doute à entreprendre, et cependant la fécondité du sol s'y prête merveilleusement.

Au Gabon se termine la zone de surveillance de la troisième subdivision, dite de Benin et Biafra ; elle a une étendue de plus de 200 lieues de littoral à surveiller, sur lesquelles les 110 lieues de côte qui s'étendent du cap Saint-Paul au cap *Formose*, et particulièrement les 80 lieues comprises entre le premier de ces caps et la rivière Benin, doivent être surtout l'objet de ses constantes préoccupations.

Nous quittons le Gabon pour explorer les côtes de Loango et du Congo : ce sont celles où le trafic des esclaves est le plus vigoureusement organisé. Loango et Kabenda sont les deux centres

Corisco.

Le Gabon.

principaux de ce trafic sur les côtes qui s'étendent depuis le Gabon jusqu'à Saint-Paul de Loanda, côtes où des négriers brésiliens parviennent encore, en grand nombre, à tromper la surveillance dont ils sont l'objet.

La plupart des foyers de traite que nous allons passer en revue en explorant ce littoral, ne sont donc guère que des succursales et dépendances de ces deux grands centres de traite où de riches négriers espagnols, portugais et brésiliens ont fixé leur résidence.

Cette zone de croisière est confiée à la 4^e subdivision, dite du Congo; le premier foyer de traite qu'elle y doit surveiller est *Sangatang*, situé par c° 27' S., presque intermédiaire entre le Gabon et le cap Lopez. Il s'y trouve deux factoreries de traite, dont l'une est dirigée par un Brésilien et l'autre par un Portugais.

Sangatang.

C'est le roi de Nazareth qui protège et alimente ce pays d'esclaves; certains chefs gabonnais y dirigent bien encore, par la voie de terre, des captifs provenant de l'intérieur; mais, obligés de payer des droits assez forts aux chefs des pays qu'ils traversent avec leurs caravanes d'esclaves, ils finiront tôt ou tard par renoncer définitivement à ce trafic.

Les établissements sont situés sur le bord de la mer, mais la plage y est barrée; le mouillage y est obstrué par des bancs où les négriers s'aventurent sans crainte, guidés comme ils le sont par d'excellents pilotes noirs; les croiseurs, calant beaucoup plus d'eau, s'exposent à des échouages et quelquefois à pis que cela, s'ils veulent serrer ce point de trop près: aussi est-ce un de ceux que l'on doit faire surveiller de préférence par des embarcations bien armées en guerre.

Les barracons de *Fernand-Vas*, situés à 6 ou 7 milles au-dessous du cap de ce nom, succèdent à ceux de *Sangatang* et passent pour des factoreries à deux fins, comme il s'en voit beaucoup sur la côte que nous allons parcourir désormais, c'est-à-dire qu'on y trafique sans doute en grande quantité de l'orseille et de l'ivoire, etc. . . ., mais qu'on n'y néglige pas une opération de traite quand l'occasion se montre favorable pour l'entreprendre.

*Fernand Vas
et Rio-Cama.*

Près du Rio-Cama se trouvent des factoreries qui ont, plus que celles de *Fernand-Vas*, le caractère de foyers de traite.

Mayumba.

Viennent ensuite les barracons de *Mayumba*, qui sont sous la

direction d'un traitant espagnol et renferment, assure-t-on, de 500 à 600 noirs habituellement en permanence.

Après *Mayumba* se voit la pointe *Banda*, en dedans de laquelle se creuse une baie où s'élèvent plusieurs villages éparpillés et une douzaine de barracons: ce sont des succursales du foyer de traite central de Loango: on estime qu'il s'y trouve assez ordinairement de 700 à 800 esclaves attendant une destination.

A *Banda* succède *Kilongo*, où s'embarquent souvent les cargaisons d'esclaves expédiées de Loango, qui en est à peu près à 10 lieues de distance dans le S.; il s'y trouve deux ou trois barracons pouvant contenir les cargaisons d'esclaves que les traitants de Loango jugent nécessaire d'expédier et de faire embarquer, soit dans le S., soit dans le N. de ce point, suivant que les croiseurs sont eux-mêmes dans le N. ou dans le S. de l'établissement.

Kilongo.

On aperçoit ensuite le grand foyer central de Loango, où stationnent en grande partie les traitants espagnols, portugais et brésiliens qui perpétuent le trafic des noirs sur les côtes de la Guinée méridionale: il s'y trouve une douzaine de barracons de traite cachés à une demi-lieue du littoral; mais il y en a un plus grand nombre encore au village du roi, qui est éloigné de 4 à 5 lieues du littoral. On fait assez facilement de l'eau douce à *Loango*, et c'est une chose rare sur la plus grande partie du littoral de la Guinée sud.

Loango.

Loango, serré de près par les croiseurs, tend à transporter ses opérations de traite plus au N., sur la fraction de côte que l'on vient de parcourir.

Black-Point, qui ferme au S. la baie de Loango, est un des points où viennent s'embarquer les cargaisons d'esclaves de ce foyer de traite, lorsque les négriers, qui ne perdent pas de vue les croiseurs, ont remarqué qu'ils ont avant la nuit prolongé leur bordée dans le nord de la baie.

Malemba succède à Loango: c'est l'avant-garde du grand foyer de *Kabenda*, qui expédie des noirs par terre, en 5 ou 6 heures à cette succursale. lorsqu'il est lui-même serré de près par les croiseurs. Les barracons de *Malemba* sont situés près du bord de la mer, mais sur un plateau élevé, facile à défendre, où conduit un sentier fort abrupte: puis enfin on aperçoit l'immense village de *Kabenda*, autre grand centre d'opérations de traite de noirs; *Kabenda* est dirigé par des négriers espagnols, brésiliens et portugais, qui ont pour la plupart établi leurs barracons d'esclaves dans le

Malemba.

village de *Cunho* ou à 2 ou 3 heures de distance de *Kabenda* même. On ne trouve donc guère à ce dernier point que les factoreries dites de commerce licite, appartenant à des Américains.

Ce foyer de traite s'approvisionne en grande partie de noirs à *Bôma*, grand marché d'esclaves situé à 15 ou 20 lieues dans l'intérieur, lequel s'alimente lui-même des caravanes d'esclaves qui lui arrivent des bords du Congo.

Kabenda ne relève d'aucune puissance européenne: la rade est bonne, sa situation fort saine et son territoire fertile en végétaux de tout genre; sa nombreuse population, plus civilisée que les peuplades voisines, fournit d'excellents agents et barraconniers aux négriers européens: ce sont les Kroumanes de la Guinée sud. Toutes les conditions semblent donc réunies sur ce point pour organiser avec succès des opérations de traite de noirs: aussi les populations, généralement bien armées, sont-elles disposées à défendre au prix de leur sang un trafic dont l'odieux ne leur apparaît point encore et qui est la source de la prospérité et de la richesse du plus grand nombre. On rencontre à chaque instant en mer devant *Kabenda*, *Loango*, et en général sur toute la côte du Congo, de grandes chaloupes, voilées de deux latines et d'un foc, lesquelles servent activement aux communications et au transport de marchandises entre ces deux centres principaux et leurs succursales de la côte; sans aucun doute ces chaloupes sont des instruments de traite de noirs, mais comme, d'un autre côté, elles servent aussi aux transactions de commerce licite des factoreries européennes établies dans ces parages, les croiseurs ne se croient pas en droit de les capturer.

Nous quittons *Kabenda* et passons devant le fleuve *Congo*, où des croiseurs, mouillés constamment près de la pointe *Padron*, sont un obstacle continu à des opérations directes de traite de noirs sur ses rives; mais les habitudes de vente de noirs n'y restent pas moins pour cela invétérées parmi les naturels; seulement ces derniers conduisent leurs esclaves au marché le plus voisin d'un foyer de traite, quand les navires négriers ne parviennent pas à tromper la surveillance des croiseurs et à pénétrer jusqu'à eux en refoulant le courant de foudre du *Congo*.

Après avoir dépassé ce fleuve on trouve l'établissement de traite de *Mangal-Pequena*, non porté sur les cartes marines et situé par 6° 35' de latitude et 18° 37' de longitude, puis celui de

Mangal-Grande, que les cartes ne signalent pas davantage et qui est situé par 6° 40' de latitude et 10° 8' de longitude: ces deux établissements renferment 6 à 8 barracons de traite, au milieu desquels s'élèvent ceux d'une factorerie de commerce d'orsaille battant pavillon américain; trois autres barracons à esclaves se voient un peu au S. de *Mangal-Grande*. Les embarquements d'esclaves s'opèrent plus facilement sur la fraction de côte que nous allons parcourir désormais, vu que les *ras de marée*, désignés sur ce littoral sous le nom de *caléma*, sont moins violents au S. qu'au N. du Congo; les navires négriers trouvent aussi plus de facilités à se cacher contre les terres élevées de ce littoral. Le village d'*Ambrizette* succède ensuite: c'est une succursale de traite d'*Ambriz*; il s'y trouve des factoreries anglaises et américaines de commerce licite; sa position n'étant pas déterminée sur les cartes marines, nous indiquons sa latitude, qui est de 7° 20', et sa longitude, qui est de 10° 30'.

Par 7° 31' de latitude et 10° 38' de longitude se voient 4 ou 5 barracons élevés au point de *Mafouka*, où les négriers d'*Ambriz* expédient souvent et embarquent leurs cargaisons d'esclaves. On ne tarde pas à apercevoir *Ambriz*, qui est à la fois un centre de commerce licite assez important et un foyer de traite alimenté par des négociants portugais de la ville de Saint-Paul de Loanda, située à 15 lieues dans le sud.

Les factoreries commerciales de ce point sont portugaises, anglaises et américaines; naguère encore il s'y trouvait aussi une factorerie française, mais elle vient d'être évacuée: elles y traitent de l'orsaille, de la cire, de l'ivoire, etc. Le village et les établissements sont situés sur un morne élevé qu'on aperçoit tout d'abord de la mer; mais les barracons à esclaves ne s'aperçoivent pas du large.

Ambriz, comme les autres foyers de traite, embarque ses esclaves au N. ou au S. de sa baie, suivant les localités où rôdent les croiseurs et où le bâtiment négrier a été signalé. Un des points au N. d'*Ambriz*, où ces derniers viennent chercher souvent leur cargaison d'esclaves est la pointe de *Seid-Rebambo*; au S., c'est dans une baie située un peu au N. de la pointe *Dandé*, laquelle leur offre de grandes facilités de communications: le N. comme le S. de la pointe *Dandé* doivent donc être surveillés activement comme étant des succursales d'opérations des négriers d'*Ambriz* ou de ceux de Saint-Paul de Loanda; ces der-

niers, du reste, sont actuellement surveillés et serrés de près par l'administration portugaise de cet établissement.

Saint-Paul de Loanda.

Saint-Paul de Loanda, qui s'aperçoit ensuite, est le chef-lieu de la colonie portugaise d'Angola; il a, depuis trois ans, cessé d'être un actif foyer de traite, grâce au caractère, au zèle et à la capacité de son gouverneur actuel, M. d'Acunha, capitaine de vaisseau de la marine portugaise. Sans doute il s'y trouve bien encore des trafiquants de noirs qui regrettent l'ancien état de choses, en rêvent le retour, et cherchent même à lier clandestinement de nouvelles opérations de traite; mais, il faut le reconnaître, leur temps est passé; l'administration, comme la station portugaise, ont lavé leurs couleurs nationales de toute participation directe à cet odieux trafic, qui naguère encore avait choisi ouvertement le chef-lieu d'une province portugaise comme centre de ses opérations criminelles. Les autorités ont donc cessé d'y vendre au plus offrant des papiers de bord pour navires négriers; et désormais les caravanes d'esclaves ne traverseront plus la ville publiquement pour être ensuite entassés sur ces navires, audacieusement pavoisés du pavillon portugais.

C'est à *Saint-Paul de Loanda* que se termine la zone de croisière confiée à la quatrième subdivision dite du Congo: comme on le voit, sa surveillance doit être active, car sur presque tout le littoral qu'elle embrasse, et qui commence au Gabon, les foyers de traite sont parfaitement organisés et multipliés en grand nombre; les négriers qui y paraissent sont généralement expédiés du Brésil, où ils ne retournent que trop souvent après avoir consommé avec succès leurs opérations criminelles.

La dernière zone du littoral à surveiller commence à *Saint-Paul de Loanda* et se termine au cap Negro, près du port Alexandre, au delà duquel les opérations de traite de noirs cessent complètement.

Le *Rio-Coanza*, qui succède à *Saint-Paul*, est un des points où les traitants de Loanda les plus tenaces dans le trafic des noirs cherchent encore à faire aboutir des cargaisons d'esclaves: aussi est-il surveillé attentivement par les autorités portugaises.

Novo-Redondo et Kicombo.

Novo-Redondo, situé par 11° 12', et deux lieues plus S. le point de *Kicombo*, dont le mouillage offre plus de sécurité, servaient tous deux naguère encore de succursales actives de traite de noirs aux commerçants de *Saint-Paul de Loanda* et de *Saint-Philippe de Benguela*.

En continuant à descendre la côte, on rencontre le point d'*Égypto*, que ne mentionnent pas les cartes, et où se trouvent plusieurs factoreries portugaises; jadis factoreries de traite, elles sont obligées maintenant de se jancer de plus en plus dans la voie du commerce licite, celui de l'orseille entre autres, que la province de Benguela produit en abondance: les croiseurs portugais surveillent ce point avec activité.

Égypto.

L'excellent abri de *Lobito*, qui précède de quelques milles seulement la ville portugaise de *Saint-Philippe de Benguela*, était aussi un point d'embarquement très-commode pour les opérations de traite montées par les commerçants de ce point; mais l'autorité de Benguela relève du gouverneur de *Saint-Paul de Loanda*, et c'est assez dire que sa surveillance à l'égard des marchands d'esclaves a pris le même caractère de sévérité qu'à *Saint-Paul*; c'était d'autant plus nécessaire, que *Saint-Philippe de Benguela* était naguère comme le chef-lieu, plus que le chef-lieu même, l'établissement central où se préparaient les coups de traite exécutés ensuite dans celles des localités voisines où aucun croiseur n'était en vue. Toutefois, l'insalubrité extraordinaire de la ville de *Saint-Philippe*, flanquée de marais de tous côtés, avait décidé la plupart des traitants négriers à transporter leur résidence dans l'intérieur, qui est beaucoup plus sain à habiter que le littoral; plusieurs avaient pénétré à 80 et 100 lieues et organisé leurs barracons sous la protection des chefs de peuplades. Ce qui prouve à quel degré les Africains poussent leur esprit d'aveuglement et leur ardent désir de nos spiritueux, de nos marchandises c'est précisément cette protection tutélaire, efficace, dont ils entourent, dans le cœur de leur pays même, les négriers européens qui viennent sans escorte, sans force matérielle, leur apprendre à se battre entre eux pour se vendre ensuite en échange d'un peu d'eau-de-vie, de poudre et d'étoffe! Leur criminel métier semble les couvrir d'une égide inviolable aux yeux de ces avides et barbares peuplades, si peu capables d'apprécier leurs véritables intérêts.

Lobito.

Saint-Philippe de Benguela.

Après *Benguela*, la côte est dentelée en baies plus ou moins profondes, où l'on aperçoit des établissements portugais à double fin; c'est en effet le nom qu'ils méritent: car bien que la traite de l'orseille, de la cire et de l'ivoire, en un mot le commerce licite, soit le but apparent de leurs transactions, les points de *Salinas*, *Loacho*, *Cayo*, etc., qui renferment des factoreries du

Salinas, Loach et Cayo.

même genre, ont été les théâtres, et pourraient l'être encore, de nombreux coups de traite d'esclaves; la baie des Éléphants, le cap Sainte-Marie et les environs de la baie des Tigres doivent être l'objet d'une surveillance semblable.

Moss-Amedès.

Le premier établissement que l'on rencontre ensuite, lequel est en même temps le dernier qu'aient fondé les Portugais sur cette côte, est celui de *Moss-Amedès*, situé au point que les cartes désignent généralement sous le nom de *Little-Fish-Bay*. C'est depuis huit à dix ans seulement que les Portugais ont jeté les bases d'un établissement militaire et commercial dans cette localité, beaucoup plus salubre que *Benguela*, et bien autrement féconde en ressources précieuses pour la navigation, telles que vivres frais, légumes, aiguades, etc. Les quelques traitants portugais établis à ce point ne laissent pas que de joindre aux bénéfices assez lents du commerce licite ceux des opérations de traite que des circonstances favorables leur permettent d'organiser dans les environs; c'est alors au port voisin d'*Alexandre*, vrai désert de sable, qu'ils font exécuter les embarquements d'esclaves à bord des bâtiments négriers.

Port Alexandre.

Au port Alexandre se termine la zone confiée à la surveillance de la 5^e subdivision et en même temps les douze cents lieues de côte où la traite des noirs a éparpillé ses foyers d'opérations; au sud de ce point le littoral manque complètement de végétation et même d'eau douce: aussi est-il désert pendant un espace de près de cent cinquante lieues, c'est-à-dire jusqu'au pays des *Damaras* et des *Boschmans*.

La zone de croisière de cette 5^e subdivision est surtout surveillée et sillonnée en tous sens par une division de cinq à six bâtiments de guerre portugais; combinant ses efforts avec ceux du gouverneur de la colonie d'*Angola* elle a pris à tâche d'anéantir le trafic des esclaves sous le pavillon portugais, et on ne peut méconnaître qu'elle y a sérieusement réussi depuis quelque temps.

CHAPITRE III.

DE LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES NOIRS.

Jusqu'à ce jour les moyens employés pour la répression de la traite des noirs ont consisté à établir des croiseurs devant les foyers de traite pour s'emparer, soit comme négriers, soit comme pirates, des navires négriers qui venaient y chercher des cargaisons d'esclaves pour les transporter dans le nouveau continent à travers l'Atlantique.

Ce système de croisières a pu réussir à comprimer la traite, mais il a été trouvé insuffisant pour la faire cesser complètement, ainsi que nous le verrons tout à l'heure.

Quelques mots d'abord sur son application; nous suivrons ensuite le navire négrier en haute mer, puis nous calculerons les bénéfices énormes qu'il retire de son opération de traite, quand il est parvenu à débarquer ses esclaves sur le continent américain.

Les croiseurs établis devant les foyers de traite doivent avoir pour règle à peu près constante de se tenir hors de vue de terre, bien qu'à portée d'y arriver à l'improviste en peu d'heures; autrement tous leurs mouvements sont suivis et signalés par les traitants négriers établis sur le littoral: leur direction, leurs mouvements, leur présence sur tel ou tel point, rien n'échappe à ces derniers, qui en déduisent souvent avec une perspicacité remarquable le point où ils se trouveront dans un temps donné. Les croiseurs doivent donc se tenir assez volontiers près de terre pendant la nuit, mais prendre le large vers trois heures du matin, et parcourir ensuite le plus grand espace possible, parallèlement à la côte, pendant le jour. Le seul avantage que retirent les croiseurs de leur présence près de la côte, c'est de surveiller souvent les bâtiments au mouillage; mais, hors le cas où ces

Bâtiments
de guerre
en croisière.

derniers se préparent à subir une transformation subite de troqueurs en négriers, il est rare que les navires mouillés sur les rades mêmes des foyers de traite n'aient pas leurs papiers de bord parfaitement en règle.

Bâtimens
négriers
à
la côte d'Afrique.

Les Brésiliens seuls font franchement la traite : ils arrivent à la côte sans papiers de bord ou avec de fausses expéditions ; il est rare qu'ils mouillent : un coup de traite pour eux est une affaire de trois ou quatre heures ; ce peu de temps leur suffit pour paraître devant la localité où ne se trouve pas de croisière et où la cargaison d'esclaves a été dirigée d'avance, comme nous l'avons dit précédemment ; puis des pirogues où s'embarquent les esclaves franchissent les brisants sous la conduite des Kroumanes ou des Kabindes, arrivent à bord, en repartent, y reviennent chargées de nouveaux esclaves, et tout cela avec une rapidité incroyable.

Le Brésil et la Havane, mais surtout le Brésil, sont généralement les points où se dirige ensuite le bâtiment négrier. Bahia et Fernambouc expédient de forts bâtimens pour ce criminel trafic ; Rio-Janeiro et Santos en envoient de plus petits, parmi lesquels des goëlettes ou des bricks, fins marcheurs, se mêlent parfois à des barques à demi-pourries et sans qualité nautique.

Souvent des navires des États-Unis se vendent à Bahia, à la Havane même, à des armateurs de négriers, mais ne sont livrables que sur un point désigné de la côte d'Afrique ; en outre, les conditions de vente sont telles, que le prix du marché est beaucoup plus élevé si la livraison du navire a été faite par le capitaine américain aux négriers d'Afrique avec assez d'adresse pour assurer le succès de l'opération de traite ; c'est alors que s'opèrent et la cession du navire et la transformation de ce navire en négrier, ainsi qu'il en a déjà été question précédemment ; les équipages de matelots négriers se trouvent toujours en grand nombre dans les foyers de traite, prêts à armer ces navires en vue de leur nouvelle destination. Ces localités, en effet, regorgent de matelots espagnols ou brésiliens que les croiseurs jettent sur la plage, sans plus de façon, quand ils ont capturé un bâtiment négrier dans les environs ; on estime que dans les foyers du golfe de Benin il s'en trouve de 100 à 150, mis à terre par les croiseurs anglais. Il faut que ce soit par suite d'une nécessité bien absolue qu'ils agissent de la sorte, car on ne peut s'empêcher de reconnaître qu'ils fournissent ainsi aux traitants

négriers de nouveaux moyens pour perpétuer leurs opérations criminelles.

Les navires des États-Unis commencent à n'être pas les seuls à participer de cette manière au trafic des esclaves ; les navires sardes se montrent à la côte dans le même but, et nul doute qu'il en serait de même de ceux de bien d'autres nations si la police n'en était rigoureusement faite par les croiseurs qui en sont chargés.

Supposons maintenant que le bâtiment négrier, trompant les croiseurs, ait atteint la haute mer, et voyons comment y sont logés ou plutôt *arrimés* les malheureux esclaves qu'il a embarqués précipitamment.

Deux ou trois plans de barriques pleines de l'eau destinée aux esclaves font le lest du navire, et remplissent le fond de la cale ; sur ces barriques sont placées quelques planches qui forment un pont des plus irréguliers : c'est dans cet entre-pont improvisé que sont parqués les esclaves, lesquels ne peuvent s'y tenir souvent que couchés ou à peine accroupis, à cause du peu d'espace qui existe entre ces planches et le pont supérieur ; souvent même les négriers, faute de planches, entassent leurs victimes sur les barriques même, entre lesquelles on jette d'ordinaire quelques rondins de bois d'arrimage. Telle est l'affreuse prison dans laquelle les esclaves croupissent des mois entiers, prison telle, que les souvenirs du barracon leur apparaissent rians comparative-ment ; ils y sont entassés en si grand nombre qu'ils peuvent à peine s'y remuer, et l'atmosphère qu'ils y respirent est si fétide que les cas d'asphyxie ne sont pas rares ; ils y deviennent la proie d'affreuses maladies sans obtenir aucun secours : aussi la mortalité qui règne dans ces prisons flottantes est-elle vraiment effrayante. La police des cales, la surveillance de l'eau, sont confiées à un ou deux nègres, les plus forts de la cargaison sous la direction d'un matelot blanc ; ils jouissent, pour récompense, d'une ration illimitée de vivres et d'eau.

Le capitaine du navire et ses officiers sont couchés sur le pont dans des cabines ; la chambre de derrière, qu'ils habitent d'ordinaire, est transformée en cambuse pour les vivres des blancs et des noirs.

Il est rare que les esclaves puissent se révolter à bord, grâce aux précautions que l'on observe de ne leur faire prendre l'air sur le pont que les uns après les autres ; cependant il arrive

Bâtimens
négriers
en haute mer.

que ces insurrections ont lieu, et naturellement alors le navire, devenu le jouet des éléments, s'égare en pleine mer sous la direction de ses nouveaux maîtres.

Ainsi le *New-York Paper* racontait dernièrement que le brick *La Fayette* avait rencontré en mer un *schooner*, bâti à Baltimore, qui paraissait être en mer depuis trois mois; en approchant du navire, *la Lafayette* aperçut vingt-cinq à trente nègres sur le pont: quelques-uns étaient dans un état complet de nudité, d'autres avaient des couvertures sur le dos: l'un d'eux était vêtu de blanc. Cet étrange équipage était armé de fusils: celui qu'ils considéraient comme leur chef avait une montre d'or pendue à son cou; ils se parlaient entre eux, mais ne savaient pas un mot d'anglais. *Le Lafayette* pensa que c'était un navire négrier dont les esclaves s'étaient emparés; l'herbe croissait sur le navire, qui paraissait abandonné à la merci des éléments; on donna à l'équipage du pain et de l'eau, en attendant qu'on eût pris les mesures nécessaires pour le faire arriver aux États-Unis, dont il n'était éloigné que de 25 milles.

On a souvent reproché aux capitaines des négriers d'avoir jeté un certain nombre de leurs esclaves à la mer lorsque, chassés par des croiseurs, ils croyaient que cette atroce extrémité leur donnerait, en allégeant leur navire, une supériorité de marche susceptible d'assurer leur fuite et leur salut. Si un pareil fait a été constaté jadis, nous ne sachons pas que de nos jours on en ait vu se renouveler l'affreux spectacle.

Bref, le négrier arrive sur les côtes du Brésil ou de Cuba; il y débarque sa cargaison de noirs, et cela d'autant plus aisément que les autorités du point de la côte où il met à terre ses noirs ferment souvent les yeux sur cette opération; le capitaine négrier trouve même à terre des barracons de dépôt tout installés, où les noirs sont logés et nourris jusqu'à ce que les planteurs voisins soient venus les examiner de pied en cap, les marchander, et enfin les acheter comme du vil bétail!

Alors commence pour les malheureux Africains le servage colonial, dans lequel nous ne les suivrons pas; mais, après avoir successivement étudié les différentes phases du criminel trafic des esclaves, nous allons calculer les bénéfices qu'en retirent les trafiquants, bénéfices qui doivent être énormes, comme on le pense bien, puisqu'ils leur font braver tant de chances périlleuses pour arriver au plus immoral des résultats!

Les bâtiments négriers rendus à leur destination.

Prenons comme un exemple un brick-goëlette capturé dernièrement, lequel, à son départ du Brésil, avait coûté aux armateurs, tout armé et chargé de vivres en manioc, viandes sèches, légumes, etc., nécessaires à une cargaison de 600 noirs, la somme de 6,000 piast.

Evaluation des frais et bénéfices qu'occasionne une opération de traite de 600 noirs, exécutée sur un navire de 120 tonneaux.

Son équipage se composait de 15 matelots, à chacun desquels on donnait 10 piastres par mois pendant tout le temps que devait durer l'opération de traite, plus 20 piastres d'avance au départ, et enfin 250 piastres plus tard, le navire une fois arrivé à bon port: total des frais relatifs à l'équipage. 4,050
Le capitaine était payé pour le voyage. 2,500
Le pilote ou second. 1,000
Le maître d'équipage. 500

Le navire, ainsi expédié du Brésil et arrivé à la côte d'Afrique, y prenait une cargaison de 600 esclaves, lesquels, d'après l'évaluation en marchandises que nous avons donnée dans le chapitre précédent, représentaient, à 25 francs l'un sur les marchés de l'intérieur ou du littoral la somme de 15,000

Mais ces noirs, une fois achetés à leurs premiers propriétaires, avaient été, comme nous l'avons vu, incarcérés dans des barracons d'un foyer de traite, dont le facteur-gérant, qui n'est autre que le correspondant des armateurs du Brésil, reçoit 10 p. o/o sur la vente de la cargaison d'esclaves au port d'arrivée, c'est-à-dire une somme assez forte que nous déterminerons plus bas. Le second facteur, l'interprète et les agents chargés d'acheminer les noirs de l'intérieur dans les barracons ont occasionné une dépense qu'on peut, en moyenne, estimer à 450

Supposons que le séjour de ces noirs dans les barracons dure trois mois:

Le gardien en chef des barracons, qui est d'ordinaire un marin européen, est payé par mois 20 piastres; soit pour les trois mois. 60

L'aguador, ou distributeur de vivres et d'eau, reçoit 10 piastres par mois: soit pour les trois mois. 30

A REPORTER. 29,590

REPORT.....	29,590 ⁰⁰⁰
La nourriture des 600 esclaves peut être estimée à 1200 piastres par mois; soit pour les trois mois..	3,600
Les frais d'embarquement peuvent être évalués à.....	100
Le navire ainsi armé et pourvu de ses 600 esclaves qu'il a rapidement embarqués, se voit obligé d'en arrimer une centaine sur le pont; il arrive dans les environs d'un port du Brésil et les débarque sous les yeux de l'autorité, à laquelle il donne une piastre par tête de noir, afin d'obtenir la permission de les loger et mettre en vente dans de nouveaux barracons : c'est donc pour les 600 esclaves ¹	600
Puis, cette autorité lui fait remarquer que ses papiers de bord ne sont pas en règle; que 7 hommes seulement figurent sur le rôle d'équipage tandis qu'en réalité il se trouve 15 matelots à bord; pour faire taire ses nouveaux scrupules, on lui compte encore une somme de ¹	100
Et enfin les propriétaires des barracons brésiliens réclament à leur tour 2 piastres par tête de noir, soit.....	1,200
Total des frais du navire et des 600 noirs, rendus sains et saufs au Brésil.....	35,195

Or, au Brésil, les jeunes esclaves arrivant d'Afrique se vendent, en moyenne, 250 piastres l'un : la vente des 600 noirs aura donc rapporté la somme de..... 150,000

Déduisant de cette somme les 10 p. 0/0 du directeur du foyer de traite africain, c'est-à-dire..... 15,000

Il restera comme valeur représentative de la cargaison d'esclaves..... 135,000

Établissant enfin la différence entre cette dernière somme et celle mentionnée plus haut, qui établit

¹ Ces renseignements ont été obtenus à l'aide des négriers capturés par nos croiseurs, et que je ne me lassai pas d'interroger contradictoirement pour arriver à la connaissance de la vérité touchant les détails de leur criminel trafic. (Note de l'Auteur.)

le total des frais de l'expédition et de la cargaison, il restera de bénéfice net..... 99,805 c'est-à-dire plus de 500.000 francs.

A ce compte, deux opérations sur trois peuvent échouer, et il y a encore du bénéfice. Maintenant, si l'on considère que ce n'est pas une, mais trois ou quatre cargaisons d'esclaves que les armateurs négriers achètent à la fois, ce qui diminue beaucoup leur prix d'achat; que ce n'est pas un seul navire neuf, mais quatre ou cinq navires de peu de valeur, et bons tout au plus à naviguer entre les tropiques, que les armateurs de négriers arment et expédient à la côte pour tenter la fortune, on comprendra que les bénéfices doivent être encore plus élevés, puisque les frais, portés au maximum dans les calculs précédents, sont alors notablement diminués.

Les négriers considèrent donc que si une opération de traite sur quatre réussit, ils restent couverts de tous leurs frais. En cas pareil, il y a bénéfice pour eux, et même un bénéfice fort remarquable, si trois de ces navires négriers ayant été capturés avant d'avoir leurs esclaves à bord, le quatrième est parvenu à échapper aux croisières et à débarquer sa cargaison de noirs au Brésil.

Dans les calculs qui précèdent nous n'avons pas tenu compte des mortalités survenues parmi les esclaves pendant le trajet; le chiffre de ces mortalités est pourtant considérable, puisqu'en moyenne il atteint d'ordinaire le sixième de la cargaison : c'est donc le sixième des bénéfices qu'il faut retrancher du chiffre-balance que nous avons établi précédemment; ce chiffre est d'ailleurs tellement élevé lui-même, que l'ardeur du lucre n'en pousse pas moins activement les négriers à perpétuer leurs opérations criminelles.

Quelquefois ces opérations se montent d'une autre manière : deux ou trois capitaines négriers, je suppose, se réunissent, achètent un navire et viennent tenter un coup de traite à la côte d'Afrique, sans y avoir d'ailleurs des relations de correspondance et d'intérêts réciproques établis avec les traitants des barracons : ils achètent alors les esclaves de ces derniers, tous frais antérieurs couverts, ce qui élève le prix de ces esclaves à la somme de 70 piastres l'un environ, et vont ensuite les revendre au Brésil ou à Cuba. Ces opérations, dites par les négriers opérations à fret, leur rapportent moins de bénéfices, mais leur occasionnent aussi beaucoup moins de risques et de tracas.

Opérations de traite dites à fret.

Jusqu'à ce jour on n'avait fait connaître que d'une manière assez vague le chiffre des dépenses et des bénéfices dont le trafic des esclaves était la source impure; nous n'avons rien épargné pour arriver, sous ce rapport, à la connaissance des données les plus positives, les plus détaillées; nous sommes descendu personnellement au sein des établissements de traite, nous avons même passé plusieurs jours au milieu des négriers sous des prétextes de commerce licite à organiser dans les localités voisines, et c'est ainsi que nous avons pu réunir les matériaux dont nous donnons l'exposé ci-dessus.

Nos lecteurs s'expliquent actuellement comment il se fait que, malgré les efforts des croiseurs européens, près de 50,000 esclaves sont encore importés du littoral africain sur le continent ou les îles de l'Amérique. Deux motifs principaux concourent à ce résultat: c'est, d'un côté, l'appât des bénéfices; de l'autre, l'extrême difficulté que l'on rencontre et que l'on rencontrera toujours à bloquer des foyers de traite clair-semés sur une immense étendue de côte.

On comprend, d'ailleurs, que le chiffre de ces importations d'esclaves soit fort difficile à établir exactement; la traite des noirs étant un trafic défendu, même à Cuba et au Brésil, où elle se fait cependant avec activité, les opérations en sont souvent assez dissimulées pour échapper aux investigations des personnes qui ont mission d'en constater le nombre et l'étendue. Toutefois, il est possible d'obtenir sur les lieux mêmes où arrivent et débarquent les cargaisons d'esclaves des appréciations pouvant servir de base à un calcul: telles sont les informations qu'obtiennent les consuls britanniques dans les ports du Brésil et ceux de la Havane; la notoriété publique et les agents de ces consuls eux-mêmes les mettent souvent sur la trace des circonstances qui ont accompagné ou suivi l'arrivée d'un bâtiment négrier dans le rayon des localités où s'exerce leur surveillance. Toutefois, ces indications sont fort imparfaites, et l'on n'y a recours que parce qu'il n'y a pas d'autres éléments de calculs probables à cet égard; nous admettons tellement le vague de ces renseignements, d'accord en cela avec les agents britanniques eux-mêmes, que nous doublons tout d'abord leurs chiffres officiels d'importations d'esclaves à Cuba et au Brésil; voici les relevés que nous empruntons à ces documents pour les années 1841, 1842, 1843, 1844 et 1845, lesquels documents ne s'étendent pas encore au delà:

Évaluation
du
nombre d'esclaves
exportés
d'Afrique
dans les îles
ou
sur le continent
d'Amérique.

ANNÉES.	IMPORTATIONS DE NOIRS	
	AU BRÉSIL.	À CUBA.
1841	8,370	9,000
1842	8,894	934
1843	14,891	8,000
1844	16,218	10,000
1845	16,000	900

C'est donc, en moyenne, 12,875 esclaves qui ont été débarqués annuellement au Brésil, d'après les documents imparfaits, mais officiels, des agents britanniques, et 5,767 à Cuba, soit 18,642 dans ces deux contrées. En doublant ces chiffres, nous arrivons à une moyenne approximative de 37,000 noirs débarqués annuellement sur le littoral du nouveau monde. Ajoutant maintenant à ce nombre le chiffre des mortalités survenues pendant les traversées, c'est-à-dire le sixième environ de la totalité des cargaisons, nous arrivons au chiffre de 43,000 esclaves exportés d'Afrique annuellement. Mais, s'il est vrai que le Brésil et Cuba soient les seuls pays que l'on doive considérer en réalité comme les grands marchés actuels d'esclaves, il n'est pas moins réel que les îles au Cap-Vert, du Prince et de Saint-Thomas en reçoivent encore annuellement une certaine quantité, soit par la voie du cabotage, soit par celle des négriers. En portant ce nombre à 2,000, nous serons peut-être plutôt au-dessous qu'au-dessus de la vérité, et nous arriverons au chiffre de 45,000 esclaves transportés annuellement sur un continent lointain pour être employés aux rudes labeurs de l'agriculture coloniale. Si l'on ajoute maintenant à ce chiffre celui des mortalités qui résultent des guerres ou razzias entreprises en Afrique pour se procurer des esclaves, puis le chiffre des pertes dont les fatigues, les tortures endurées avant ou pendant le séjour au lieu du foyer de traite sont souvent la cause, c'est-à-dire le quart du chiffre de 45,00 environ, il reste à peu près constant que, chaque année, le trafic des esclaves arrache violemment 60,000 noirs à leur famille, à leur pays natal, pour enrichir quelques coupables spéculateurs du Brésil ou de Cuba.

En présence de ce douloureux spectacle, on s'écriera, sans doute: À quoi bon ces nombreuses escadres de croiseurs français, anglais, américains et portugais, et cette surveillance si

coûteuse en hommes et en argent, qui n'aboutit qu'à diminuer de quelques milliers à peine le chiffre toujours énorme des victimes de cet abominable trafic ?

Il est, en effet, réel que si ces escadres, qui tiennent lieu du droit de visite réciproque sont nécessaires pour que chaque marine fasse elle-même la police de son pavillon et empêche les négriers d'usurper l'impunité de ce pavillon, d'un autre côté, les résultats obtenus sont minimes comparés aux sacrifices de toutes sortes que le système des croisières entraîne après lui.

Ce résultat, je l'avais prévu, développé personnellement aux conférences de Londres en 1845, alors qu'interrogé sur la situation de la traite des noirs et l'abandon du droit de visite, je tins le langage suivant devant M. de Broglie et le docteur Lushington :

• Mes dix années de navigation ou de séjour sur les côtes occidentales d'Afrique m'ont amené à penser que l'abolition complète de la traite des noirs sur cet immense littoral, à l'aide de croisières seulement, était chose impossible à réaliser, quelque nombreuses que fussent d'ailleurs les escadres en croisière.

• Mais qu'une escadre française en croisière, composée de 20 croiseurs dont le quart serait occupé à se ravitailler ou à rafraîchir ses équipages, suffirait pour faire avec succès la police du pavillon de France, et rendrait alors inutile le droit de visite concédé depuis 1833 à la Grande-Bretagne.

• Que l'interdiction de tout débarquement de marchandises européennes dans les foyers de traite serait un système bien plus efficace pour hâter la suppression du trafic des esclaves.

• Qu'en cas d'insuccès de ce système, il faudrait se mettre en mesure d'attaquer les factoreries à esclaves, en débarquant, à main armée et à l'improviste, à travers les remparts de brisants qui bordent les territoires de traite; que cette extrémité dernière, toute rigoureuse qu'elle parût, était peu de chose si on la rapprochait des actes de cruauté et d'immoralité profonde que la traite des noirs entraînait après elle. »

Après avoir développé ce système, je fis mieux : je m'offris pour l'exécuter.

L'effet de circonstances dont le récit ne trouve pas ici sa place, s'opposa à la mise à exécution de ce projet, lequel, divulgué par la publicité donnée d'habitude aux documents britanniques, fit prendre des mesures de précaution toutes particu-

lières aux traitants négriers du littoral africain; ainsi, les barreaux furent éparpillés sur la côte, éloignés de la plage et cachés dans les bois, comme nous l'avons déjà fait connaître dans le chapitre qui précède. Il en résulte que ce système présente actuellement des difficultés d'exécution beaucoup plus sérieuses qu'à cette époque. Faut-il cependant en rester là? Nous ne le pensons pas : l'honneur de l'Europe est intéressé à en finir avec la traite des noirs, et voici ce que nous écrivions à ce sujet dans le volume descriptif des côtes africaines, dont la publication a précédé de deux ans le présent ouvrage : « Les traitants espagnols et brésiliens font les commandes et les envois en marchandises dans l'intérieur de l'Afrique; les rois africains les payent en esclaves, qu'ils recrutent autour d'eux avec leurs troupes ou leurs agents : c'est ainsi que se perpétue ce commerce criminel, longtemps encouragé par l'Europe, et dont la honte rejaillira sur cette Europe chrétienne et civilisée jusqu'à ce que ses efforts aient pu tarir la source du mal qu'elle a fait naître. » (Page 133.)

C'est qu'en effet c'est à l'Europe qu'il appartient de se liguier, de se coaliser pour frapper rigoureusement et sérieusement la traite des noirs. Ainsi donc qu'elle obtienne du Brésil, devenu le dernier refuge des négriers, l'assimilation de la traite à la piraterie et que l'on punisse dorénavant ces négriers comme pirates, soit qu'on les surprenne sur le littoral africain, ou en pleine mer, ou à leur débarquement sur les côtes du Brésil ou de Cuba; que les autorités de cette contrée soient traitées de même lorsqu'elles favoriseront les opérations des négriers; et alors on aura travaillé bien plus efficacement à déraciner ce commerce criminel; enfin le dernier, le plus rude coup lui sera porté lorsque le travail libre existera seul sur les îles et le continent d'Amérique. Ici se termine notre excursion dans le domaine de la traite des noirs; est-il besoin d'ajouter qu'indépendamment des mesures de rigueur qui doivent frapper les négriers de toute nation, en mer, comme sur l'un et l'autre continent, il importe de se préoccuper beaucoup du développement à donner au commerce licite sur toute l'étendue du littoral africain? L'expérience, en effet, nous a prouvé que, dans les pays africains soumis à la domination de la France et de l'Angleterre, non-seulement les transactions commerciales ayant pour objet les produits du sol avaient augmenté notablement la prospérité de

ces pays, tout en y déracinant les habitudes de traite d'esclaves, mais que les mœurs et le caractère des naturels avaient énormément gagné à ce contact avec la civilisation européenne.

Une autre mesure, dont nous avons pris l'initiative pendant que nous gouvernions le Sénégal, pourra contribuer beaucoup à éclairer et civiliser le continent africain : elle consiste dans la création d'un collège fondé au Sénégal même, vers lequel, de tous les points du littoral d'Afrique, 5 ou 600 jeunes noirs seraient dirigés pour y recevoir une éducation pratique, morale et toute française. Ce collège, qui renferme déjà une cinquantaine de jeunes noirs et mulâtres du Sénégal, ne s'est, jusqu'à ce jour, soutenu que grâce aux souscriptions volontaires de leurs parents. C'est une idée dont le germe demande à être développé, une création qui demande à être encouragée dans l'intérêt de la civilisation africaine. Que si la France répugne aux frais qu'entraîne une création de ce genre, l'Afrique n'est-elle pas en droit de lui répondre : « Vous qui êtes riche, qui êtes éclairée, ne soyez pas avare de vos richesses matérielles et morales envers mes enfants, que vous avez fait jadis massacrer, incarcérer et réduire en esclavage, non par milliers, mais par millions, pour satisfaire quelques-unes de vos luxueuses jouissances ! »

RÉSUMÉ GÉNÉRAL.

En résumant rapidement les divers chapitres contenus dans la première et la seconde partie du présent volume, ne sommes-nous pas en droit de conclure :

Que le mouvement commercial de notre possession du Sénégal est en grande voie de prospérité, puisque ce mouvement commercial, qui était en 1840 de 11,832,912 francs, avait atteint en 1846 le chiffre de 23,880,139 francs ;

Que ce progrès remarquable est dû surtout aux principes de liberté commerciale, principes que les sociétés privilégiées ont été, de tout temps, impuissantes à combattre par le succès ;

Que le mouvement de notre commerce s'est accru dans une proportion qui n'est pas moins satisfaisante, même sur les fractions de côte africaine indépendantes de tout établissement européen, là enfin où notre pavillon luttait en concurrence avec les pavillons anglais et américain : que ce commerce, en effet, de 1,743,117 fr. en 1840, montait en 1846 à 10,502,380 francs, c'est-à-dire avait sextuplé en six ans ;

Que la création de comptoirs échelonnés de plus en plus dans le cœur de l'Afrique a puissamment contribué au progrès de notre commerce sénégalais en développant notre territoire d'échanges ;

Que, d'un autre côté, la politique ferme et conciliatrice tout à la fois de l'autorité sénégalaise est parvenue à garantir au commerce national une sécurité dont les résultats ont été féconds ;

Que nos comptoirs de la côte d'Ivoire, placés à l'embouchure de cours d'eau, dont le plus riche métal dore les rives, n'ont pas encore pris, soit timidité, soit impuissance, une assiette commerciale satisfaisante,

Qu'un petit bâtiment à vapeur, mis à la disposition des agents

europeens de ces comptoirs, leur permettrait de faire franchir à leurs marchandises les barres de rivière qu'ils n'ont point encore osé affronter, et de remonter jusqu'à leur source ces rivières devenues françaises, et inconnues cependant à la géographie comme au commerce ;

Que ce petit vapeur pourrait ensuite pénétrer dans le *Kouara* ou *Nige*, par la branche d'Owhyère, sur les bords de laquelle s'élevait jadis un établissement français ;

Que le Gabon, ce magnifique point de relâche et de ravitaillement, ouvre aux colons français un champ fertile en denrées coloniales de tout genre, s'ils ont la volonté et les capitaux nécessaires pour s'y livrer à des entreprises agricoles ;

Que notre commerce de fabrique, celui de Rouen principalement, a trouvé de nombreux débouchés dans l'accroissement du mouvement commercial de la France sur les côtes de l'Afrique occidentale ;

Que la protection militaire accordée jusqu'à ce jour à la marine marchande par notre station navale doit lui être encore garantie, mais seulement alors que les chefs africains se rendent coupables de procédés violents à son égard ;

Que la traite des noirs continue à se faire avec activité dans le fond du golfe de Benin et sur les côtes de Loango et du Congo, mais diminue sur les autres fractions du littoral africain ;

Que la police de nos couleurs et celle des couleurs britanniques sont rigoureusement faites par les croiseurs des deux nations ;

Qu'on ne peut en dire autant à l'égard du pavillon des Etats Unis, qui couvre encore plus ou moins directement des opérations de traite d'esclaves¹ ;

Que les autorités portugaises ont enfin attaqué vigoureusement ce criminel trafic sur leur propre territoire, à la côte d'Angola, naguère ouverte aux transactions publiques des négriers ;

Que les négriers brésiliens et espagnols peuvent compter et comptent, en effet, sur une impunité complète de la part des autorités du Brésil ou de Cuba quand ils y effectuent le débarquement de leurs esclaves² ;

¹ Les rapports des commandants des subdivisions de Benin et d'Angola s'accordent en cela avec les procès-verbaux d'enquête dressés à Londres sur la situation de la traite des noirs. (*Note de l'Auteur.*)

² Voir ce qui est dit, page 218, à ce sujet. (*Idem.*)

Que l'éparpillement des barracons à esclaves rend les mesures de rigueur à l'égard des négriers d'une exécution beaucoup plus difficile ;

Que l'Europe se doit à elle-même de tenir un langage sévère et ferme aux nations qui tolèrent encore la traite des esclaves sur leur territoire ;

Que la France, qui possède la plus riche colonie d'échanges de l'Afrique occidentale, doit donner au monde l'exemple d'une philanthropie éclairée, ne fût-ce qu'en expiation du passé ; qu'elle doit enfin développer sur une vaste échelle, à Saint-Louis du Sénégal, le collège africain dont j'ai jeté les premières bases en 1844, et y faire instruire 5 ou 600 jeunes gens venus de tous les points de l'Afrique ;

Que ces jeunes gens, expédiés en mission plus tard dans le cœur de l'Afrique ou de leur pays natal, y feraient rayonner peu à peu la civilisation et les idées françaises, dont ils seraient devenus d'intelligents apôtres ;

Que le système des croisières est impuissant à supprimer complètement le trafic des noirs, vu la multiplicité des points où l'on incarcère et embarque ces derniers à bord des négriers.



FIN

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages
INTRODUCTION.....	v
Division des côtes.....	1
1 ^{re} PARTIE. — DESCRIPTION COMMERCIALE.	
CHAP. I ^{er} . — Côte de Sénégambie.....	2
Sénégal, Saint-Louis.....	<i>Ibid.</i>
Tableau synoptique du commerce du Sénégal.....	46
Tableau du commerce et de la navigation du Sénégal avec la France, de 1837 à 1846.....	59
CHAP. II. — Côte des Bissagos.....	66
CHAP. III. — Côte de Sierra-Léone.....	75
Sierra-Léone.....	79
CHAP. IV. — Côte des Graines.....	84
CHAP. V. — Côte d'Ivoire.....	96
Rivières Grand-Bassam et Assinie.....	99
CHAP. VI. — Côte d'Or.....	113
Saint-Georges d'El-Mina.....	114
Cap-Coast-Castle.....	117
Christiansborg ou Akra danois.....	120
CHAP. VII. — Côte de Benin.....	122
Whyda ou Ouida.....	124
Rivière Benin ou Formose.....	126
CHAP. VIII. — Côte de Calebar.....	130
Rivière de Bonny.....	<i>Ibid.</i>
Ile de Fernando-Po.....	148
CHAP. IX. — Côte du Gabon.....	150
CHAP. X. — Côte de Loango.....	161
CHAP. XI. — Côte du Congo.....	164
CHAP. XII. — Côte d'Angola.....	169
Saint-Paul de Loando.....	<i>Ibid.</i>
CHAP. XIII. — Côte de Benguela.....	177
Résumé de la description commerciale.....	181
Commerce général entre la France et les côtes occiden- tales d'Afrique de 1840 à 1846.....	183

2^e PARTIE. — TRAITE DES NOIRS.

	Pages.
Notice préliminaire et historique sur l'abolition de la traite des noirs...	185
CHAP. I ^{er} . — Achat et incarcération des esclaves dans les foyers de traite.	191
CHAP. II. — Exploration des foyers de traite établis sur les côtes occidentales d'Afrique.....	197
CHAP. III. — De la répression de la traite des noirs.....	213
Résumé général de l'ouvrage.....	225

Carte n° 1, ou carte de la Sénégambie.

Carte n° 2, ou carte des côtes occidentales d'Afrique.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

