

breux troupeaux, et où est ramassé le sel nécessaire pour les peuples soumis à cette couronne. Les établissemens et le commerce des Européens ne s'étendent pas plus loin sur la côte occidentale de l'Afrique.

Les navires portugais, qui fréquentent ces parages, se rendent tous à Saint-Paul ou à Saint-Philippe. Ces bâtimens traitent un plus grand nombre d'esclaves dans le premier de ces marchés, et dans l'autre des esclaves plus robustes. Ce n'est pas de la métropole qu'ils sont la plupart expédiés, mais du Brésil, et presque uniquement de Rio-Janeiro. Comme leur nation exerce un privilège exclusif, ils paient ces malheureux noirs moins cher qu'on ne les vend ailleurs. C'est avec du tabac, et des cauris qu'ils se procurent sur les lieux même avec du tabac, qu'ils soldent à la côte d'Or : sur celle d'Angole, c'est du tabac, des eaux-de-vie de sucre et quelques toiles grossières qu'ils donnent en échange.

xiii.
En quel
nombre,
à quel prix,
et
avec quelles
marchan-
dises
les esclaves
sont-ils
achetés. Dans les premiers temps qui suivirent la découverte de l'Afrique occidentale, cette grande partie du globe ne vit pas diminuer d'une manière sensible sa population. On n'avait alors aucune occupation à donner à ses habitans; mais à mesure que les conquêtes et les cultures se multiplièrent en Amérique, le besoin des esclaves augmenta : les deux tiers de ces malheureux, que l'avarice parvint à arracher à leur

patrie, furent fournis par le nord de la ligne; le reste sortit du sud.

Dans l'origine, on obtenait ces Africains pour presque rien. Ils ont renchéri successivement : ceux du sud ont toujours plus coûté et coûtent plus encore que ceux du nord : la différence dans les prix ne vient pas de l'infériorité des derniers; ils sont au contraire plus forts, plus laborieux, plus intelligens que les premiers; mais la côte où on les prend est moins commode et plus dangereuse; mais on n'y en trouve pas régulièrement, et l'armateur est exposé à perdre son voyage; mais pour leur fournir des eaux salutaires, il faut relâcher aux îles du Prince ou de Saint-Thomas; mais il en périt beaucoup dans une traversée contrariée par les vents, par les calmes et par les courans; mais leur caractère les porte au désespoir ou à la révolte. Par toutes ces raisons, on doit les moins payer en Afrique, quoiqu'ils soient vendus un peu plus dans le Nouveau-Monde.

Dans les années où une paix universelle permet aux puissances maritimes de l'Europe qui ont des possessions dans le Nouveau-Monde, de demander quatre-vingt mille de ses enfans à la Guinée, cette région obtient, pour le plus horrible des sacrifices, quarante-cinq à cinquante millions de livres. La somme entière n'est pas pour le marchand d'esclaves; les impôts établis par les souverains des ports où se fait la traite,

en absorbent une partie. Un agent du gouvernement, chargé de maintenir l'ordre, a aussi ses droits; il est, entre le vendeur et l'acheteur, des intermédiaires dont le ministère est devenu plus cher, à mesure que la concurrence des navigateurs européens a augmenté, et que le nombre des noirs est diminué. Ces dépenses, étrangères au commerce, ne sont pas exactement les mêmes dans tous les marchés; mais elles n'éprouvent pas des variations importantes, et sont partout trop considérables.

Ce n'est pas avec des métaux qu'on paie, mais avec nos productions et nos marchandises. A l'exception des Portugais, toutes les nations donnent à peu près les mêmes valeurs. Ce sont des sabres, des fusils, de la poudre à canon, du fer, de l'eau-de-vie, des quincailleries, des tapis, de la verroterie, des étoffes de laine, surtout des toiles des Indes orientales, ou celles que l'Europe fabrique et peint sur leur modèle. Les peuples du nord de la ligne ont adopté pour monnaie un petit coquillage blanc, que nous leur apportons des Maldives. Au sud de la ligne, le commerce des Européens a de moins cet objet d'échange. On y fabrique, pour signe de valeur, une petite pièce d'étoffe de paille de dix-huit pouces de long, sur douze de large, qui représente cinq de nos sous.

xiv.
Quels sont
les peuples
qui achètent
les esclaves.

Les nations européennes ont cru qu'il était dans l'utilité de leur commerce d'avoir des éta-

blissemens dans l'Afrique occidentale. Les Portugais y firent long-temps seuls le commerce des esclaves, parce que seuls ils avaient formé des cultures en Amérique. Des circonstances malheureuses les soumièrent à l'Espagne, et ils furent attaqués dans toutes les parties du monde par le Hollandais qui avait brisé les fers sous lesquels ils gémissaient encore. Les nouveaux républicains triomphèrent, sans de grands efforts, d'un peuple asservi, et plus facilement qu'ailleurs, en Guinée, où l'on n'avait préparé aucun moyen de défense. Mais aussitôt que Lisbonne eut recouvré son indépendance, elle voulut reconquérir les possessions dont on l'avait dépouillée durant son esclavage: les succès qu'elle eut dans le Brésil enhardirent ses navigateurs à tourner leurs voiles vers l'Afrique: s'ils ne réussirent pas à rendre à leur patrie toutes ses anciennes usurpations, du moins firent-ils rentrer, en 1648, sous son empire, la grande contrée du pays d'Angole, où elle n'a cessé depuis de donner des lois. Le Portugal occupe encore dans ces vastes mers quelques îles plus ou moins considérables. Tels sont les débris qui sont restés à la cour de Lisbonne de la domination qu'elle avait établie, et qui s'étendait depuis Ceuta jusqu'à la mer Rouge.

La jouissance de ce que les Hollandais arrachèrent d'une si riche dépouille, fut abandonnée par la république à la compagnie des Indes

occidentales, qui s'en était emparée. Le monopole construisit des forts; il leva des tributs; il s'attribua la connaissance de tous les différends; il osa punir de mort tout ce qu'il jugeait contraire à ses intérêts; il se permit même de traiter en ennemis tous les navigateurs européens qu'il trouvait dans les parages dont il s'attribuait exclusivement le commerce. Cette conduite le ruina si entièrement, qu'en 1730, il se vit réduit à renoncer aux expéditions qu'il avait faites sans concurrent jusqu'à cette époque: seulement il se réserva la propriété des forts, dont la défense et l'entretien lui coûtaient annuellement 5 à 600,000 liv.; mais qui lui rentraient par les redevances que devaient lui payer les particuliers qui avaient pris sa place. Ce privilège fut enfin annulé en 1792; et il est vraisemblable que le commerce, délivré des entraves qui gênaient ses opérations en Afrique et en Amérique, prendra une grande activité sous la direction immédiate du gouvernement.

Ce fut en 1552 que le pavillon anglais parut pour la première fois sur les côtes occidentales de l'Afrique. Les négocians qui y trafiquaient; formèrent, trente-huit ans après, une association que, suivant un usage alors général, on gratifia d'un privilège exclusif. Cette société et celles qui la suivirent, virent leurs vaisseaux souvent confisqués par les Portugais et ensuite par les Hollandais qui se prétendaient souverains de ces

contrées; mais, à la fin, la paix de Breda mit pour toujours un terme à ces tyranniques persécutions.

Les îles anglaises du Nouveau-Monde commençaient alors à demander un grand nombre d'esclaves pour l'exploitation de leurs terres: c'était un moyen infailible de prospérité pour les corps chargés de fournir ces cultivateurs. Cependant ces compagnies, qui se succédaient avec une extrême rapidité, se ruinaient toutes et retardaient, par leur indolence ou par leurs infidélités, le progrès des colonies dont la nation s'était promise de si grands avantages.

L'indignation publique contre un pareil désordre se manifesta en 1697 d'une manière si violente, que le gouvernement se vit forcé d'autoriser les particuliers à fréquenter l'Afrique occidentale, mais sous la condition qu'ils donneraient dix pour cent au monopole pour l'entretien des forts élevés dans cette région. Le privilège lui-même fut anéanti dans la suite. En 1749, ce commerce fut ouvert sans frais à tous les navigateurs anglais; et ce fut le fisc qui se chargea lui-même des dépenses de souveraineté.

Après la paix de 1763, la Grande-Bretagne envoya assez régulièrement tous les ans aux côtes de Guinée cent quatre-vingt-quinze navires, formant ensemble vingt-trois mille tonneaux, et montés de sept ou huit mille hommes: Liverpool en expédia un peu plus de la moitié; le reste

partit de Londres, de Bristol et de Lancastré. Ils traitèrent quarante mille esclaves : la plus grande partie fut vendue aux îles anglaises des Indes occidentales et dans l'Amérique septentrionale. Ce qui ne trouva pas un débouché dans ces marchés, fut introduit en fraude ou publiquement dans les colonies des autres nations.

Ce grand commerce n'a pas été conduit sur des principes uniformes. La partie de la côte qui commence au cap Blanc et s'étend jusqu'à la ligne, fut mise, en 1765, sous l'inspection immédiate du ministère.

C'est un comité choisi par les négocians eux-mêmes, et formé par neuf députés, trois de Liverpool, trois de Londres et trois de Bristol, qui doit prendre soin des loges. Quoique le parlement ait annuellement accordé quatre ou cinq cent mille livres pour l'entretien de ces petits forts, ils sont la plupart en ruine ; mais ils sont défendus par la difficulté du débarquement.

Il n'y a point de comptoir anglais sur le reste de l'Afrique occidentale. Chaque armateur s'y conduit de la manière qu'il juge la plus convenable à ses intérêts, sans gêne et sans protection particulière. Comme la concurrence est plus grande dans ces ports que dans les autres, les navigateurs de la nation s'en sont éloignés peu à peu, et à peine traitent-ils annuellement trois ou quatre mille esclaves dans des marchés où autrefois ils en achetaient douze ou quinze mille.

On lit dans plusieurs écrivains que dès 1564 les Français fréquentaient la partie de l'Afrique qui s'étend depuis le cap Vert jusqu'à la rivière de Serre-Lionne, et qu'ils n'avaient abandonné les petits établissemens qu'ils y avaient formés, que durant les mémorables catastrophes qui peu après bouleversèrent leur patrie : cette opinion a trouvé des contradicteurs. Ce qui ne souffre aucun doute, c'est qu'en 1621 ils élevèrent sur le Niger, un comptoir qui, en 1664, devint la propriété de la compagnie des Indes occidentales, à laquelle on venait d'accorder le privilège exclusif de tout le commerce qui pouvait se faire dans la Guinée. On jugea, en 1685, que c'était beaucoup trop d'étendue pour une seule corporation, et l'on en fit deux.

Celle qui prit le nom de Guinée devait exercer son privilège depuis la rivière de Serre-Lionne jusqu'au cap de Bonne-Espérance. Ses engagements ne furent pas remplis, quoiqu'elle ne se fût obligée qu'à porter annuellement mille esclaves aux colonies d'Amérique. La société qui, en 1701, lui succéda, était convenue d'en fournir trois mille : elle manqua également à ses promesses, et se serait ruinée comme celle dont elle avait pris la place, si l'introduction d'un petit nombre de noirs dans les possessions espagnoles, durant la guerre pour la succession, ne lui eût procuré quelques bénéfices. Ce monopole cessa en 1716 ; et les vastes contrées dont il avait tiré

si peu d'utilité, purent être librement fréquentées par tous les navigateurs français.

Le privilège exclusif de la corporation à laquelle on donna le nom de Sénégal, s'étendait de cette rivière à celle de Gambie. Il avait été renouvelé trois fois, lorsqu'en 1719 il fut fondu dans celui de la compagnie des Indes, qui le conserva jusqu'en 1743. Ce grand corps s'étant détaché de l'exercice d'un droit qui lui était onéreux, les amateurs particuliers tournèrent leurs voiles vers des lieux qu'on leur abandonnait, et ne s'en éloignèrent que lorsqu'en 1763 ils furent devenus propriétés britanniques. La paix de 1783 les rendit à la France, et cette restitution donna lieu à de nouvelles combinaisons.

Un homme ardent et inquiet persuada à des citoyens crédules que rien ne serait plus aisé que d'arriver par des routes qui lui étaient connues, à Bambouk et à d'autres mines d'or, à peu de chose près aussi riches. Un ministère ignorant seconda l'illusion par un privilège exclusif; et l'on dépensa des sommes considérables à la poursuite de cette chimère. La direction du monopole passa, deux ans après, dans des mains plus sages, et il se borna à l'achat des gommés et à la traite des noirs dont quatre cents au moins devaient être annuellement portés dans la Guiane française, où il avait obtenu un terrain immense. Cependant, à la fin de 1788, la situation de la société était très-fâcheuse, et

rien ne permettait d'espérer qu'elle pût devenir meilleure.

Les Danois s'établirent dans les Guinées, il y a plus d'un siècle. Une compagnie exclusive y exerçait son privilège avec cette barbarie dont les Européens les plus policés ont tant de fois donné l'exemple dans ces malheureux climats. Un seul de ses agens eut le courage de renoncer à des atrocités que l'habitude faisait regarder comme légitimes. Telle était la réputation de sa bonté, la confiance en sa probité, que les noirs venaient de cent lieues pour le voir. Un souverain d'une contrée éloignée lui envoya sa fille avec de l'or et des esclaves, pour obtenir un petit-fils de Schilderop : c'était le nom de cet Européen, révérend sur toutes les côtes de la Nigritie. O vertu ! tu respire encore dans l'âme de ces misérables, condamnés à habiter parmi les tigres, ou à gémir sous la tyrannie des hommes ! Ils peuvent donc avoir un cœur pour sentir les doux attraits de l'humanité bienfaisante ! Juste et magnanime Danois, quel monarque reçut jamais un hommage aussi pur, aussi glorieux que celui dont ta nation t'a vu jouir ! Et dans quels lieux encore ? Sur une mer, sur une terre que trois siècles ont à jamais souillées d'un infâme trafic de crimes et de malheurs, d'hommes échangés pour des armes, d'enfants vendus par leurs pères. On n'a pas assez de larmes pour déplorer de pareilles horreurs, et ces larmes sont inutiles !

En 1754, le commerce de Guinée fut ouvert à tous les citoyens, à condition qu'ils paieraient 12 livres au fisc pour chaque nègre qu'ils introduiraient dans les îles danoises du Nouveau-Monde. Cette liberté se réduisit, année commune, à l'achat de cinq cents esclaves. Une pareille inaction déterminait le gouvernement à écouter, en 1765, les ouvertures d'un étranger qui offrait de donner une grande extension à ce vil commerce, et on le déchargea de l'impôt dont il avait été grevé. La nouvelle expérience fut tout-à-fait malheureuse, parce que l'auteur du projet ne parvint pas à réunir les capitaux nécessaires pour l'exécution de ses entreprises. En 1776, il fallut revenir au système abandonné onze ans auparavant.

Christiansbourg et Friderichsbourg sont les seuls comptoirs un peu fortifiés; les autres ne sont que de simples loges. Pour la somme de cinquante ou cinquante-cinq mille livres, la couronne entretient dans ses cinq établissemens une soixantaine de soldats, dont quelques-uns sont noirs. Si les magasins étaient convenablement approvisionnés, il serait facile de traiter tous les ans deux mille esclaves. Dans l'état actuel des choses, on n'en achète que douze cents, livrés la plupart aux nations étrangères, parce qu'il ne se présente pas des navigateurs danois pour les enlever.

L'Espagne reçut successivement, tantôt ou-

vertement et tantôt en fraude, ses esclaves des Génois, des Portugais, des Français et des Anglais. Ce fut sans doute pour sortir de cette dépendance que la cour de Madrid exigea, en 1777, de celle de Lisbonne, la cession de deux îles situées près des côtes de la Guinée, au nord et au sud de la ligne : l'une et l'autre ont cinq ou six lieues de circonférence, et comptent quelques centaines d'habitans, occupés à cultiver de menus grains et du coton, à élever des chèvres et des volailles. L'usage le plus utile que les possesseurs actuels pourraient faire de leur acquisition, serait d'expédier de Fernando del Po, qui a un port, de gros bateaux qui iraient acheter des noirs dans le continent, et les déposeraient à Anabon, où on les soignerait jusqu'à ce qu'il arrivât d'Europe des vaisseaux pour les porter en Amérique.

Cette manière d'acquérir des esclaves eût été impraticable dans le dernier siècle : chacune de nos puissances maritimes avait alors besoin de comptoirs fortifiés pour écarter les nations rivales, et pour assujettir les peuplades voisines à ne vendre qu'à ses propres navigateurs; mais depuis que ces districts, plus ou moins bornés, n'ont plus rien ou presque plus rien à livrer, les loges anciennement établies ont perdu ce qu'elles eurent autrefois d'importance. Les noirs arrivés de l'intérieur des terres, y sont très-rarement offerts; leurs maîtres préfèrent les con-

duire dans des rades absolument libres, où la concurrence leur assure un plus haut prix ; heureusement, ou malheureusement, le nombre des acheteurs y est si grand, que les plus ardens ont besoin de beaucoup de temps et de beaucoup de patience pour compléter leur cargaison.

xv.
Méthodes
pratiquées
dans
l'acquisition,
dans
le traitement
et dans
la vente des
esclaves.
Considéra-
tions
à ce sujet.

De la difficulté de se procurer des esclaves, dérive naturellement la méthode d'employer de petits navires à leur extraction. Dans le temps qu'un petit terrain, voisin de la côte, fournissait en quinze jours ou trois semaines une cargaison, il y avait de l'économie à employer de gros vaisseaux, parce qu'il était possible d'entendre, de soigner et de consoler des esclaves qui parlaient tous une même langue. Aujourd'hui que chaque bâtiment peut à peine se procurer par mois soixante ou quatre-vingts esclaves, amenés de deux ou trois cents lieues, épuisés par les fatigues d'un long voyage, embarqués pour rester cinq ou six mois à la vue de leur pays, ayant tous des idiomes différens, incertains du sort qu'on leur prépare, frappés du préjugé que les Européens les mangent et boivent leur sang ; l'ennui seul leur donne la mort, ou leur cause des maladies qui deviennent contagieuses par l'impossibilité où l'on se trouve de séparer les malades de ceux qui ne le sont pas. Un petit navire destiné à porter deux ou trois cents nègres, évite par le peu de séjour qu'il fait à la côte, la moitié des

accidens et des pertes qu'éprouve un navire de cinq ou six cents esclaves.

Il est d'autres abus, des abus de la dernière importance, à réformer dans cette navigation naturellement peu saine : ceux qui s'y livrent font communément deux fautes capitales. Dupes de leur avidité, les armateurs ont plus d'égard au port qu'à la marche de leurs vaisseaux ; ce qui prolonge nécessairement des voyages dont tout invite à abrégier la durée. Un autre inconvénient plus dangereux encore, c'est l'habitude où l'on est de partir d'Europe en tout temps, quoique la régularité des vents et des courans ait déterminé la saison convenable pour arriver dans ces parages.

Cette mauvaise pratique a donné naissance à la distinction de grande et de petite route. La petite route est la plus directe et la plus courte ; elle n'a pas plus de dix-huit cents lieues, jusqu'aux ports les plus éloignés où se trouvent les esclaves : trente-cinq ou quarante jours suffisent pour la faire, depuis le commencement de septembre jusqu'à la fin de novembre, parce que depuis le moment du départ jusqu'au terme, on trouve les vents et les courans favorables ; il est même possible de la tenter en décembre, janvier et février, mais avec moins de sûreté et de succès.

Ces parages ne sont plus praticables depuis le commencement de mars jusqu'à la fin d'août :