

Livres de bord de navires portugais faisant la traite sur les côtes d'Afrique occidentale au XVI^e siècle

Depuis quelques années, de nombreux livres de bord de navires faisant la traite sur la côte occidentale d'Afrique au début du XVI^e siècle ont été retrouvés, en particulier dans les archives nationales de la Torre do Tombo à Lisbonne. Quelques-uns seulement sont publiés mais la plupart sont inédits. L'on espère que bientôt l'ensemble sera donné dans la collection « Os Portugueses na Guiné - Documentos para a historia de navegação, comercio e povoamento dos Portugueses na Africa ocidental, seculos XV-XVI », avec d'autres documents encore.

Les ouvrages en question sont les suivants :

- Livre du navire "Santa Maria da Conceição", relatant un voyage de l'île de S.Tomé au Rio dos Forcados (1522) ¹.
- Livre du navire "S. Miguel", allant de S.Tomé au Bénin (1522) ².
- Livre du navire "Santa Cruz de Maio", allant de S.Tomé au Bénin 1525-1526 (fragment).
- Livre du navire "S. João", allant de S.Tomé au Bénin, 1526.
- Livre du navire "Santiago", allant de Lisbonne à la Sierra Leone et au R. S.Domingos, 1526 ³.

1. Publié en anglais par A.F.C. RYDER, *An early portuguese trading voyage to the Forcados river*, dans *Journ. of the hist. soc. of Nigeria*, t. I, 1959, p. 294-321 ; en portugais par A. BRASIO, *Um extraordinario documento quinhentista*, dans *Studia*, n° 95, mai 1965, p. 155-174 ; en français par R. MAUNY, *Le Livre de bord du navire Santa Maria de Conçetca (1522)*, dans *Bull. de l'I.F.A.N.* B, 1967, p. 512-535.

2. Traduction partielle A. RYDER, *Benin and the Europeans, 1485-1897*, Londres, 1969, p. 295-306.

3. A. TEIXEIRA DA MOTA, *A viagem de navio...*, dans *Bol. cult. da Guiné port.*, t. XXIV, n° 95, 1969, p. 529-579.

- Livre du navire "S. Cristoão", allant de S.Tomé à la Mine, 1535⁴.
- Livre du navire "S. Vicente", allant de S.Tomé à la Mine, 1535.
- Livre du navire "Santa Maria do Cabo", allant de S.Tomé, à la Mine, 1535.
- Livre du navire "Santa Caterina de Ribamar", allant de S. Tomé au Bénin, 1535.
- Livre du navire "Conçeição", allant de S.Tomé à la Mine, 1535.
- Livre du navire "S. Cristovão", allant de S.Tomé à la Mine, 1535-1536.
- Livre du navire "S. Cristovão", allant de S. Tomé à la Mine, 1536.
- Livre de navire allant de S.Tomé à la Mine (fragment)⁵.



L'ensemble de ces livres de bord est relatif à la période 1522-1536 : la traite des esclaves est déjà entrée en période de développement. La côte au-delà de l'actuel Libéria (Côte de Malaguette) est connue à partir de 1471 et, au cours des années qui suivirent, les Portugais explorèrent le golfe du Bénin, les îles (Fernando Po, S.Tomé, Principe, etc.) et arrivèrent à l'embouchure du Congo en 1482. Cette même année fut élevé le fort Saint-George de la Mine (Elmina, au Ghana moderne), afin de contrôler le commerce de l'or, qui attirait les navires « interlopes » des autres pays, malgré les interdictions portugaises et papales. Après avoir affermé le commerce rémunérateur des « rivières à esclaves » à des particuliers en 1486, la couronne portugaise prit en mains ce trafic à partir de 1503 environ ; les habitants de l'île de S.Tomé récemment colonisée conservèrent cependant le privilège de commercer avec la grande terre. Nouveau change-

4. A. BRASIO, *Monumenta missionaria africana. Africa ocidental (1469-1599)*, 1^o s., t. IV, Lisbonne, p. 158-164.

5. Nous ne portons ici que les navires à destination de la côte d'Afrique occidentale (Nigéria au Sénégal), à l'exclusion de ceux armés pour le Congo ou d'autres destinations. L'on trouvera en outre dans V.M. GONINHO, *L'économie de l'empire portugais au XV^e et XVI^e s.*, Paris, 1969, p. 228-243, la mention de nombreuses caravelles rapportant à Lisbonne, de 1517 à 1572, l'or de la Mine.

ment en 1506 : afin de sauvegarder les intérêts du commerce de l'Inde et aussi compte tenu de la forte mortalité des Portugais sur ces côtes malsaines pour les blancs, le roi afferma le commerce de ces rivières à des contractuels de S.Tomé et Principe, auxquels incombait désormais le soin de fournir à la Mine les esclaves et les perles bleues *coris*⁶ nécessaires pour s'y procurer l'or de l'intérieur. Les intermédiaires de S.Tomé empochant d'énormes bénéfices, le roi décida en 1519 que ce serait de nouveau des fonctionnaires royaux, basés à S.Tomé même, qui administreraient le commerce fructueux des rivières à esclaves. Cette organisation dura pendant tout le xvi^e siècle, sans grands changements⁷.

Cela explique que tous les livres de bord précités soient relatifs à des voyages effectués au départ de S.Tomé, vers le Bénin et la Mine, à partir de cette période.

Ces voyages se faisant pour le compte du roi du Portugal, il était indispensable que l'on portât par écrit les instructions données au départ et aussi le détail de tous les échanges : il eût été trop facile sans cela de tromper les fonctionnaires royaux qui réceptionnaient les esclaves et les marchandises à l'arrivée au port, malgré toutes les sanctions énumérées, dont la plus efficace était la retenue de tout salaire. Soyons persuadés que le capitaine et les membres de l'équipage devaient cependant trouver le moyen de tromper leur vigilance et de frauder, sans compter les fonctionnaires royaux eux-mêmes, qui pouvaient délivrer des certificats de complaisance, afin de partager avec eux partie des bénéfices⁸.

6. Les *coris* sont de mystérieuses perles bleues, verdâtres par transparence, tubulaires, ne fondant pas au feu, que l'on n'a pu encore identifier malgré plusieurs études récentes qui leur furent consacrées : R. MAUNY, *Que faut-il appeler pierres d'agris ?*, dans *Notes afr.* n° 42, avril 1949, p. 33-36 ; J.D. FAGE, *Some remarks on beads and trade in lower Guinea in the XVI^e and XVII^e c.*, dans *Journ. of afr. hist.*, t. III, 2, 1962, p. 343-347 ; M. KALOUS, *Akori Beads*, dans *Bässler Archiv.*, t. XVI, 1968, p. 89-97. Elles étaient destinées à être échangées à la Mine contre de l'or.

7. Voir A. RYDER, dans *Journ. of the hist. soc. of Nigeria*, t. I, 1959 et V.M. GODINHO, *op. cit.*

8. V.M. GODINHO, *op. cit.*, p. 213, relativement à l'or de la Mine arrivant à Lisbonne. Le luxe de précautions énumérées sur les livres de bord des navires négriers montre qu'il en allait de même pour le commerce des esclaves.

En outre, ces instructions prévoyaient la discipline à bord : la garde à monter pour éviter les évasions, la défense de coucher à terre, l'obligation pour l'écrivain d'être présent à tous les échanges et de les consigner immédiatement, la défense de vendre des armes, de commettre une injustice envers les Noirs, de blasphémer, d'avoir des rapports sexuels avec les « Mauresques noires » et de toucher à un autre port avant Lisbonne, sauf cas de force majeure.

Quelles sont les marchandises qu'apportaient les navires sur les côtes d'Afrique occidentale pour les échanger contre des esclaves ? Et que rapportaient-ils en contrepartie ?

— La "Santa Maria da Conceição" (1522) apporte de S.Tomé au Bénin 911 kg de cauris (*Cypraea moneta*), 4.010 manilles de laiton, 4.000 perles *crystalinas*, 211 verges (mètres) de toile et 12 bonnets rouges. Elle en ramènera 137 esclaves, dont 119 pour la cargaison officielle (34 hommes, 30 femmes, 22 garçons et 33 filles), dont 6 moururent et 5 s'enfuirent ; 19 défenses d'ivoire ; 3.973 perles bleues *coris* ; des ignames et de l'huile pour la nourriture des passagers ; de la vannerie, de l'osier, une peau et de l'argile pour le navire et des besoins divers.

— Le "San Miguel" (1522), allant de S.Tomé au Bénin, échange 5.889 manilles de laiton, 502 verges (mètres) de toile, 318.470 cauris et 386 *maços* de perles *matamungo*. Il achète 76 esclaves dont 2 hommes seulement (6 moururent au cours du voyage), 220 défenses d'ivoire, 1.430 perles *coris*, de l'huile, de l'osier, des ignames, du bois et de l'eau. En outre il a payé des coutumes au roi du Bénin (corail, bonnets, satin) et aux chefs locaux (toile), des transports de marchandises aux porteurs et la location de la factorerie. Le prix moyen d'un esclave était de 50 manilles, ou 50 *maços* de perles *matamungo*, ou 6.370 cauris ou 24 mètres de toile.

— Le "Santiago" (1526), allant de Lisbonne à la Sierra Leone et au R. de S.Domingos, apporte du Portugal 1.600 coudées (de 0,48 m) de toile rouge et jaune, 2.345 manilles de laiton, 1 quintal $\frac{1}{2}$ (88 kg) de cornalines, 10.000 perles *crystalino*, 204 paquets de perles *matamungo*, 15 bassins de barbier, 357 verges (mètres) de toile, 17.000 perles « yeux de poisson »,

120 grelots, 10 pichets d'étain, 24 couvertures d'Alentejo, 1.240 bracelets d'étain, 8 verges d'étoupe de chanvre pour des sacs. Il acheta 73 hommes et 28 femmes (15 moururent), 1.924 fers en Sierra Leone pour l'échange au R.S.Domingos, 3 muids de riz pour la nourriture, 25 quintaux d'ivoire, 12 muids $\frac{1}{2}$ de *milho* (*sorgho*), 4 muids de riz, de l'huile, des nattes, au R.S.Domingos pour la traversée de retour au Portugal.

— Le "S. Cristovão" (1535) allait de S.Tomé à la Mine. Il emportait 80 esclaves plus 13 esclaves chrétiens pour le service de la Mine et du matériel pour réparer une caravelle. Contrairement aux précédents, le récit du voyage ne donne pas de détails sur la traite.

Bien d'autres éléments sont à glaner dans ces livres de bord, malgré leur sécheresse de document comptable : estimons-nous cependant bien heureux de les posséder... Que ne donnerait-on pour en avoir l'équivalent pour les innombrables caravanes arabo-berbères qui drainèrent vers les pays d'Islam autant de millions d'esclaves noirs que les négriers européens en transportèrent en Amérique ? !

Rappelons que pour la période qui nous concerne, nous avons peu de données sur le chiffre exact des esclaves traités sur la côte africaine. De 1434, début de la découverte portugaise avec le franchissement du cap Bojador, jusqu'en 1448, Zurara nous donne le nombre précis des esclaves rapportés au Portugal, soit 927¹⁰. Ce chiffre va rapidement augmenter. puisque Ca da Mosto, vers 1457, parle de l'exportation de 7 à 800 esclaves

9. Voir dans R. MAUNY, *Les siècles obscurs de l'Afrique Noire*, Paris, 1970 (1971), p. 237-247, le chapitre "L'ère des traites négrières". J'estime à quelque 14.000.000 le chiffre des esclaves des traites musulmanes du XVII^e au XX^e siècle et à quelque 14.650.000 (suivant en cela les données de J.D. FAGE, *An introduction to the history of West Africa*, Cambridge, Univ. Press, 1955, p. 83, plus vraisemblable que celui de 9.566.000 avancé dans l'étude pourtant excellente et très documentée de P.D. CURTIN, *The atlantic trade*, 1969, p. 87) celui des traites européennes du milieu du XV^e siècle à leur abolition au milieu du XIX^e s.

10. G. ÉANES DE ZURARA, *Chronique de Guinée*, trad. L. Bourdon, dans *Mém. I.F.A.N.* n° 6, Dakar, 1960, p. 265. Mais ce chiffre pouvait comprendre, outre des Noirs, des Canariens, des Marocains et des Arabo-Berbères du Sahara. Zurara ne parle en effet que d'"infidèles".

noirs apportés annuellement au Portugal¹¹. Les estimations sur le chiffre des esclaves importés en Europe de 1450 à 1500, varient selon les auteurs de 35.000 à 100.000. Une moyenne de 500 par an paraît plus vraisemblable pour la fin xv^e et le début du xvi^e siècle, si l'on tient compte des données des douanes de Lisbonne, qui notent une entrée annuelle moyenne de 442 esclaves pour la période de 1486-1493 et de 506 pour le Portugal pour la période de 1511-1513. Un chiffre de 988 esclaves exportés annuellement de la « Guinée do Cabo Verde » est avancé par d'autres auteurs pour la période 1513-1515¹². Mais l'on ne sait combien étaient destinés à l'Europe, aux îles atlantiques — on peut considérer que ceux importés aux îles du Cap Vert et à S.Tomé n'ont pas quitté l'Afrique — et à partir du début du xvi^e siècle, à l'Amérique.

Notons au passage que les cargaisons humaines de la "Santa Maria de Conceição" et du "San Miguel" (1522) étaient destinées à l'île de S.Tomé et sans doute en majeure partie aux besoins de l'île. Le "Santiago" au contraire (1526) apportait ses esclaves à Lisbonne, sans qu'il soit possible de savoir s'ils étaient déjà destinés à l'Amérique. D'autres prenaient le chemin de la Mine, où ils étaient échangés contre de l'or aux commerçants locaux¹³.

N. Dunbar estime à 12.500 le chiffre des esclaves importés en Amérique de 1500 à 1525 et à 125.000, de 1525 à 1550, c'est-à-dire pour les périodes qui nous concernent¹⁴. Un autre document contemporain dû à un pilote

11. CA DA MOSTO, *Relation des voyages... 1455-57*, publié par Ch. Schefer, Paris, 1895, p. 48.

12. DEERR, *The history of sugar*, t. II, 1950, p. 283 : 35.000 par an ; A. LUTRELL, *Slavery and slaving in the portuguese Atlantic (to about 1500)*, dans C. FYFE, *The transatlantic slave trade from West Africa*, Center of afric. St. Univ. of Edimburgh, 1965, d'après P.D. CURTIN, *The atlantic slave trade*, Madison, Wisconsin Univ. press, 1969, p. 17-18, qui estime qu'il faut ramener à 500 le nombre d'esclaves importés vers l'Europe annuellement pendant la seconde moitié du XV^e et le début du XVI^e siècle.

13. L'achat d'esclaves contre de l'or à la Mine se pratiquait dès le début de la découverte du pays en 1471. Ainsi E. de la Fosse apporta en 1479 des esclaves de la Côte de Malaguette pour les échanger contre de l'or. Voir R. MAUNY, dans *Bol. cult. da Guiné port.*, n° 14, avril 1949, p. 186 et également R. MAUNY, dans *Esmeraldo*, 1956, p. 135.

14. E.E. DUNBAR, *History of the rise and the decline of commercial slavery in America*, dans *The mexican papers*, t. I, n° 5, avril 1861, p. 177-279, d'après P. CURTIN, 1969, p. 7.

portugais anonyme (vers 1545) montre en effet qu'outre le peuplement de l'île de S.Tomé dès sa découverte par des esclaves apportés du Bénin, les négriers transportaient aussi leur cargaison vers l'île de Santiago du Cap Vert, d'où ils traversaient l'Atlantique pour « les Indes découvertes par les Espagnols »¹⁵.

L'intérêt de nos livres de bord reflétant la réalité quotidienne des navires négriers de la côte occidentale d'Afrique au début du xvi^e siècle, est donc de compléter les données que nous avons par ailleurs concernant le commerce sur ces rivages et d'illustrer par des exemples précis l'histoire de l'odieux trafic qui a ensanglanté pendant des siècles le continent noir.

Raymond MAUNY.

15. S. SAUVAGEOT, *Navigation de Lisbonne à l'île de Sao Tomé par un pilote portugais anonyme (vers 1545)*, Lisbonne, Garcia de Orta, vol. 9, n° 1, 1961, p. 129.