

ON

19.964
C

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES

MÉMOIRE

SUR

L'ABOLITION DE L'ESCLAVAGE

ET

de la traite des noirs sur le territoire portugais



LISBONNE — NOVEMBRE, 1889

S-7330

~~19.964.C~~

PUBLICATION DU MINISTÈRE DE LA MARINE

MÉMOIRE

SUR

L'ABOLITION DE L'ESCLAVAGE

ET

de la traite des noirs sur le territoire portugais



LISBONNE—1889

IMPRIMERIE CASTRO IRMAO

INTRODUCTION

Lorsqu'il s'agit de sujets historiques et de faits positifs, il n'y a rien à inventer; la narration fantaisiste n'est pas même admissible. La mission du chroniqueur doit se limiter à résumer ces faits à les coordonner et à les présenter sous la forme la plus claire, la plus vraie et la plus convenable, entièrement en accord avec l'idée qui préside à ce travail et qui le détermine.

Nous n'avons donc pas la prétention de vouloir présenter dans ce mémoire, une matière nouvelle. Nous avons voulu, seulement, rédiger une notice résumée de ce qui est déjà écrit et répandu sur l'esclavage et sur la traite des noirs dans les colonies portugaises et abrégé ainsi clairement quelques faits constants des archives officielles et de diverses publications. Notre soin n'a consisté qu'à extraire succinctement, à réunir et enchaîner d'une manière convenable, ce que nous avons trouvé de plus intéressant dans les documents cités plus haut, et qui nous a paru



devoir servir le mieux à l'énonciation légitime des efforts civilisateurs du Portugal dans le continent africain, et à la défense de sa bonne renommée et de la grande part qui lui revient indubitablement dans la tâche pénible, glorieuse et désintéressée qu'il accomplit, comme puissance coloniale, depuis quatre siècles.

Parmi les éléments qui ont servi de base à notre travail, nous indiquerons, d'une manière plus spéciale, les suivants :

The life of Prince Henry of Portugal surnamed the navigator, by Richard Henry Major.

Des origines de l'esclavage moderne en Portugal, par Antonio Pedro de Carvalho—1877.

Le Portugal et le mouvement géographique moderne. Rapport lu à la première séance solennelle annuelle de la Société de Géographie de Lisbonne, par Luciano Cordeiro.—1877.

Les colonies portugaises. Court exposé de leur situation actuelle, par Miguel de Bulhões.—1878.

La question du Zaire. Le Portugal et la traite des noirs.—*Lettre de la commission nationale africaine de la Société de Géographie de Lisbonne, à tout les instituts et à toutes les sociétés en rapport avec cette dernière*.—1883.

Africa: Past and présent, by and old resident—1885.

Afrique: Passé et présent par une vieux resident.—1885.

The Mozambique and Nyassa, slave trade by lieut. H. E. O'Neill R. N. (consul de S. M. Britannique à Mozambique).—Juin, 1885.

Mozambique et Nyassa; traite des noirs par lieutenant H. E. O'Neill R. N. (consul de S. M. Britannique à Mozambique).—Juin, 1885.

Répertoire alphabétique et chronologique ou index de la législation d'outre-mer, par João José da Silva, Juge civil du district de Macao—1886.

Captures et traite des noirs, mémoire par Antonio Hygino Magalhães Mendonça.—1888.

Collection de la législation d'outre-mer.

Mémoire sur l'abolition de l'esclavage et de la traite des noirs sur le territoire portugais

Le Portugal se présente devant les nations de l'Europe comme celle qui a acquis des droits les plus anciens à la gratitude universelle, par la priorité de ses découvertes, par la sincérité de ses efforts et par la grandeur de ses sacrifices. L'histoire des quatre derniers siècles démontre clairement à l'investigateur attentif et impartial l'abnégation et la dignité avec lesquelles le Portugal a su ouvrir les routes de l'Océan, découvrir des continents inconnus, propager la Foi chrétienne et établir des entrepôts commerciaux des plus importants.

Dans le rapport qui précède le décret humanitaire du 10 décembre de 1836, on affirme glorieusement, et nous le répétons avec satisfaction, que: «il n'y a pas un seul document dans toute la première époque de nos découvertes, qui ne prouve que le but principal et presque unique du gouvernement portugais était la civilisation des

peuples au moyen de l'Évangile. Le commerce, bien qu'étant aussi un moyen civilisateur, ne fut que secondaire, et la domination fut une nécessité consécutive, non un motif».

*

* *

Ce ne fut ni le Portugal ni quelque autre nation de race blanche que ce soit, qui imagina l'état d'esclavage en Afrique. Cette odieuse institution sociale date, dans le monde entier, des temps des premiers rapprochements d'hommes, et du moment où les plus ambitieux voulurent dominer les plus faibles et les plus ignorants. Rien que dans le continent africain, selon le calcul de Mungo Park, la quantité de gens soumis à l'état d'esclavage est des trois quarts de toute la population.

Ce ne fut pas seulement le Portugal qui eut des esclaves, qui s'en servit dans ses colonies, et qui ensuite les transporta dans d'autres pays. La France, l'Espagne et l'Angleterre procédèrent de la même manière, obéissant aux idées du temps, qui les faisait accepter un fait social exigé par les relations commerciales et politiques qu'ils prétendirent établir en d'autres pays.

Ce fut dans l'année 1429 ou 1430, après que Gil Eannes eut doublé le cap Bojador, que le pays des *Azengues* fut découvert, et qu'un grand nombre de ces maures captifs vinrent dans le royaume.

Plus tard, en 1434, il parait, peu de temps après la découverte de la Côte de l'or, un capitaine portugais, Antonio Gonsalves, venant y débarquer, amenait avec lui quelques nègres pour les vendre à des familles maures du sud de l'Espagne. Et il n'est pas étonnant que le premier négrier fût portugais, quand ces nationaux avaient été les premiers navigateurs et les premiers à faire des découvertes le long de la côte africaine.

Ce qui parait être aussi vrai, c'est que cet acte fut alors déjà très critiqué, et donna, cependant, origine à cette coutume, très suivie ensuite par tous les capitaines qui allaient à la Côte, d'en emmener quelques nègres esclaves des deux sexes; d'abord comme simple curiosité, et par la suite, comme article principal d'un grand et profitable trafic.

Qui plus est, on voyait les sociétés chrétiennes de la péninsule espagnole familiarisées depuis des siècles avec la fréquentation intime des musulmans, chez lesquels la traite des noirs était une coutume et une loi; c'est ainsi que l'usage de l'importation d'esclaves arrachés à la conquête s'implanta avec la plus grande facilité dans nos mœurs, qui d'ailleurs étaient toujours douces, et l'on remarque, que chez nous, l'esclave faisait, pour ainsi dire, partie de la famille, et adaptait sa malheureuse existence à la manière d'être de ses maîtres; il était encore esclave, mais il était déjà chrétien; il était encore esclave, mais il avait déjà monté un degré vers son affranchissement.

L'Infant D. Henrique, le plus grand propagateur des découvertes et des gloires maritimes portugaises au XV^{ème} siècle, et un des hommes qui, par leur position, par leur sa-



voir et par leurs inclinations, ont contribué le plus à encourager la navigation et la connaissance de mondes ignorés, n'est pas lui-même exempt du soupçon d'avoir encouragé le commerce d'esclaves maures et nègres pour le continent européen, parmi les équipages des navires qu'il envoyait explorer l'Afrique.

On doit cependant remarquer que son but principal était d'arracher les musulmans et les nègres à leur primitive dégradation spirituelle, morale et physique, en ajoutant aussi à la richesse de son pays par l'augmentation de bras à bon marché; il se flattait d'ailleurs que ces captifs étaient amplement récompensés par les avantages réels que la civilisation imprimait chez eux.

En outre, selon le témoignage des écrivains contemporains, Azurara, Diogo Gomes de Cintra et Cadamosto, la violence répugnait toujours au cœur de l'Infant; et, toutes les fois que, selon les idées du temps, il devait recourir à la capture de prisonniers dans les conquêtes qu'il faisait, il recommandait paternellement aux marins d'en user avec douceur avec les indigènes et de s'abstenir de les maltraiter.

D'après l'opinion de Mr. R. H. Major, érudit biographe anglais de notre Prince, on doit admettre que le témoignage indépendant de trois contemporains aussi illustres est plus que suffisant pour effacer de la mémoire de ce grand homme l'imputation de cruauté attribuée à la manière dont il faisait la déportation de ces nègres.

De tels esclaves prisonniers, qu'ils fussent maures ou nègres, adoptaient facilement le christianisme; ils étaient traités avec bienveillance, et l'on ne faisait aucune diffé-

rence entre eux et d'autres serviteurs nés libres en Portugal. Plus encore, ceux qui étaient enfants apprenaient des métiers; et quand, parmi ceux-ci il y en avait qui montraient de l'aptitude à se gouverner eux-mêmes, ils étaient libérés, mariés à des femmes du pays et recevaient une bonne dot, comme si les maîtres qui les affranchissaient fussent réellement leurs pères.

Ces maîtres reconnaissaient par leur libéralité les bons services qu'ils avaient obtenus des esclaves.

Comme preuve de la sincérité de nos intentions à faire la conquête des infidèles, nous citerons Azurara, le plus ancien chroniqueur des faits que nous rapportons, qui nota que, de 927 individus qui vinrent jusqu'en 1448, année dans laquelle D. Affonso v sortit de la tutelle de son oncle «la plus grand partie furent remis dans le Véritable Chemin du Salut.»

Il y avait des dames portugaises veuves (c'est encore Azurara qui le dit) qui traitaient les jeunes captives sur le pied d'égalité avec leurs filles, en leur laissant des biens par leurs testaments, afin qu'elles arrivassent à se marier et qu'elles fussent considérées comme libres. «Moi-même—dit-il encore—fus invité souvent par des dames à assister au baptême ou au mariage de plusieurs de ces captives, fêtes dans lesquelles on observait le même cérémonial que s'il se fût agi d'une personne de la plus haute condition.»

L'Eglise sanctionnait nos conquêtes par la voix des Pontifes. Quand on reçut dans le royaume les premiers esclaves azenegues, l'Infant envoya à Rome, comme ambassadeur Fernando Lopes d'Azevedo. Le pape accorda le pardon de leurs péchés à tous les chrétiens qui mou-

raient dans la guerre que D. Henrique faisait alors contre ces maures; Martin V lui concéda l'autorité de seigneur sur les pays qu'il découvrirait jusqu'aux Indes, et ses successeurs Eugène IV, Nicolas V et Sixte IV confirmèrent cette concession. Pendant le règne de D. Duarte, le légat du pape Eugène vint en Portugal apporter la bulle de croisade contre les infidèles. L'Infant remettait le drapeau de la croisade aux capitaines qui partaient faire des découvertes, sous le serment que, jusqu'à la mort, jamais ils ne l'abandonneraient, s'obligeant à le défendre jusqu'au dernier moment, et avec cette bannière en main, ils attaquaient les populations et capturaient les musulmans.

Malgré cela, nous devons avouer que la plus grande partie des Portugais, qui, après le glorieux Infant, allèrent à la conquête à la côte d'Afrique, partaient animés de sentiments moins élevés, et regardaient plus au lucre pécuniaire du commerce qu'au salut des âmes égarées. Ces négriers, avant d'établir des factoreries dans le pays, commencèrent par traiter directement avec les noirs influents des localités.

Les chefs noirs qui servaient ainsi d'intermédiaires dans le commerce sur le littoral africain étaient tellement satisfaits avec les couteaux, les miroirs, les verroteries et les quincailleries qui leur étaient offerts, qu'ils cherchaient à avoir toujours à la disposition des blancs l'or, l'ivoire et les esclaves que ceux-ci allaient leur acheter. Ce fut ainsi, il est certain, que commença le trafic par l'initiative des Portugais, mais les Espagnols, les Anglais et d'autres peuples européens, attirés par le gain, les suivirent bientôt.

*

* *

Cependant cet infâme commerce n'aurait pas pris de bien grandes proportions, si Colomb n'eut pas découvert l'Amérique et les îles des Indes occidentales, en 1493.

Ce fut alors que le commerce d'esclaves commença à se développer davantage et c'est principalement la côte occidentale d'Afrique qui en fournissait à toute l'Amérique qui commençait alors sa colonisation et son exploitation.

On voit encore aujourd'hui dans la ville de Loanda, près du quai de la Douane, un siège de pierre, d'où l'évêque d'Angola bénissait les levées d'esclaves qui étaient envoyés en exil au delà de l'Atlantique.

L'Espagne, nation qui, la première arriva à se trouver en possession de vastes territoires dans le continent américain et dans les îles adjacentes, ne pouvait manquer de rechercher aussi des bras étrangers vigoureux pour travailler ce sol nouveau, des plus fertiles, mais insalubre.

Les aborigènes, par leur constitution physique peu robuste, spécialement dans les Indes occidentales, accoutumés comme ils l'étaient uniquement à la chasse et à la pêche pour subvenir à leur nécessités rudimentaires, ne pouvaient, en aucune façon, résister bien longtemps au rude travail que les conquérants leur imposaient, et sous le poids de ce travail forcé, des mauvais traitements et de la contagion de maladies provenant de ces diverses causes, sans parler d'autres maladies apportées de l'Europe

par les blancs, commencèrent bientôt à dépérir et à s'éteindre avec une rapidité effrayante. Peu d'années après l'arrivée des Espagnols en Amérique, quelques dizaines de milliers d'Indiens étaient morts.

Un historien affirme que la population de l'île Saint Domingue, qui, en 1508, était de 60,000 âmes se trouvait réduite à 14,000 en 1515, et tout faisait prévoir que bientôt, la race des aborigènes indiens s'éteindrait entièrement si l'on ne prenait pas des mesures extraordinaires, tendant à épargner leurs forces en faisant venir des bras étrangers.

En 1503, les premiers esclaves noirs arrivèrent de la côte d'Afrique, et l'on reconnut immédiatement que, non seulement un de ces noirs faisait le travail de quatre Indiens, mais encore que, au lieu de dépérir rapidement sous les violents travaux ruraux et sous ceux qu'ils faisaient dans les mines, les Africains prospéraient admirablement, et se reproduisaient avec rapidité.

Ce fut alors que le célèbre évêque Las Casas, surnommé l'Apôtre des Indiens donna occasion à ce que la traite des noirs fut pour ainsi dire inaugurée sur une grande échelle, dans la côte occidentale d'Afrique. En effet en 1517, le bon prélat, épouvanté de voir les privations et les cruautés souffertes par les habitants aborigènes des possessions hispano-américaines, cruautés qui devaient en amener l'extermination complète, implora Charles V pour qu'il octroyât un décret ordonnant l'importation de 4,000 nègres chaque année dans les îles des Indes occidentales. L'Empereur accueillit cette petition, qui était basée sur des motifs de la philanthropie la plus sincère, et ce furent

des negociants génois qui, les premiers, se chargèrent du commerce des noirs pour les colonies espagnoles.

L'Espagne, empêchée, comme elle l'était d'acquérir des territoires sur la côte occidentale d'Afrique en conséquence de la fameuse Bulle *Inter cœtera* du Pape Alexandre VI, datée du 4 mai 1493, qui lui défendait d'aller vers l'ouest du méridien passant entre les îles des Açores et les îles du Cap-Vert, ne pouvait approvisionner d'esclaves ses possessions des Indes occidentales que par l'intermédiaire de la France, du Portugal ou de l'Angleterre. Par la paix d'Utrecht, célébrée en 1713 et imposée par l'Angleterre victorieuse et l'Espagne vaincue, ce contrat fut donné aux Anglais avec Gibraltar, en les autorisant à continuer d'approvisionner les colonies espagnoles, de 144,000 esclaves, jusqu'à l'année de 1748.

L'Angleterre qui est la nation avec laquelle nous nous sommes toujours rencontrés dans les questions africaines, et surtout dans celles de la suppression de la traite des noirs, question dans laquelle, pendant ce siècle, du moins, elle a employé ses efforts les plus diligents, a pris aussi une partie active dans la direction de ce trafic aux temps où un pareil procédé n'était pas encore stigmatisé par les idées philanthropiques qui ont surgi depuis.

Sir John Hawkins qui a été trésorier de la marine royale, fut un des principaux négociants anglais faisant le commerce d'esclaves, et le gouvernement de la Reine Elisabeth elle même, employa les navires de l'Etat au transport de noirs.

Sir John Hawkins, après avoir reconnu que l'on gagnait de grandes richesses par le transport de noirs de la Côte africaine aux Indes occidentales, se résolut à se

mettre dans le commerce, il eut des associés d'une haute position, et gréa trois navires avec lesquels il partit pour Serra Leoa en 1562. Là il embarqua 300 noirs, traversa l'Atlantique et les vendit à un bon prix à l'île de Saint Domingue.

Le succès de cette expédition appela l'attention publique; et l'année suivante, sept navires de Sa Majesté furent préparés pour un voyage semblable. Le navire chef jaugeait environ 700 tonneaux, et, par une singulière ironie du sort, il se nommait *Jésus!*

A partir de cette date, la traite des noirs gagna de la popularité en Angleterre; des négociants de Londres, de Liverpool et de Bristol s'y employèrent. Liverpool devint naturellement le port principal pour ces sortes de tentatives, et dans les dernières années du XVIII^{ème} siècle, il n'y avait pas moins de quatre-vingt-dix navires immatriculés pour faire ce service.

Déjà en 1618, Jacques 1.^{er} avait donné l'autorisation de négocier en Guinée à sir James Rich, et à d'autres négociants de Londres. Une autre autorisation fut donnée par Charles 1.^{er} en 1631, et enfin une troisième compagnie fut reconnue par Charles II en 1662.

Dans cette dernière compagnie figuraient des personnages de haute position, à la tête desquels se trouvait le duc d'York lui-même, frère du Roi. Cette compagnie se chargea de fournir les Indes occidentales de 3000 noirs chaque année.

Il est curieux de remarquer que les premières mesures tendant à restreindre la traite des noirs en Angleterre, partirent de la Jamaïque, dont l'assemblée législative promulga deux *bills* en 1774, qui limitaient l'importation des noirs. Cependant ces *bills* furent rejetés par le Gouvernement

britannique, dont le ministre des Colonies, qui était à cette époque lord Dartmouth, déclara que *jamais il ne permettrait que les colonies restreignissent ou décourageassent, sous quelque forme que ce fut, un commerce aussi avantageux pour la nation.*

La traite des noirs faite par des Anglais prit, en cette occasion, de si grandes proportions, que l'on calcule qu'il n'y avait pas moins de 57.000 esclaves importés alors annuellement dans les îles des Indes occidentales britanniques.

Macpherson, dans son histoire du commerce, affirme que le nombre des noirs africains embarqués en 1768 par toutes les nations européennes, pour l'Amérique et les Indes occidentales, fut calculé à 97.000. De ce nombre, 60.000 furent transportés sur des navires anglais, 23.000 sur des navires français, et le reste en petites portions, par d'autres nations, dont le Portugal faisait partie pour le chiffre de 1.700.

Dans les années suivantes, ce trafic devint encore plus actif, et l'on affirme que, pendant ce siècle, on n'emporta pas moins de 2.130:000 nègres dans l'Amérique anglaise, en dehors de ceux qui furent transportés sur des territoires d'autres nationalités. En 1732, Liverpool seul retirait la recette nette de £ 214.617 pour sa part de la traite des noirs. Bristol ne devait pas lui être inférieur quand le trafic était florissant.

La participation de l'Angleterre à la traite des noirs se termina d'une façon brillante, et par un acte philanthropique de repentir honorable; elle décréta l'affranchissement de tous les esclaves dans ses possessions, en 1834, et vota avec magnanimité la somme de £ 20.000:000 pour compensation à donner aux possesseurs d'esclaves.

*

* *

Parmi toutes les nations qui luttèrent, plus ou moins directement en faveur de cette grande idée, le Portugal a, chronologiquement, la première place. Il ouvrit la voie dans l'intention de racheter ses erreurs passées, et montra aux autres peuples l'unique chemin possible vers lequel devaient tendre les efforts universels.

Voyons comment :

Par des chartes gouvernementales du 20 mars 1570, du 11 novembre 1595, du 26 juillet 1596, du 5 juin 1605, du 30 juillet 1609, du 10 septembre 1611, nous avons condamné définitivement, au nom du droit naturel et sous de fortes pénalités, l'esclavage et le trafic des indigènes du Brésil, les proclamant *libres et égaux aux autres hommes*, soit qu'ils fussent déjà convertis à notre foi, soit qu'ils vécussent encore dans les croyances de leur sauvagerie, aux quelles nous avons cherché à les arracher par le catéchisme et par l'éducation chrétienne.

Les maures libres avaient déjà été expulsés de Portugal au XV^{ème} siècle, mais ce fut seulement au XVII^{ème} siècle que, par un édit du 23 mars 1621, il fut ordonné que personne n'eût de maures captifs à Lisbonne, ni dans les pays à vingt lieues autour de la ville, ainsi que dans les autres ports de mer.

Par un autre édit du 1^{er} juin 1641, confirmant le disposé dans les Lois du Royaume (*Ordenação*), il fut défendu

de nouveau de conserver des esclaves maures, dont il y avait une grande quantité dans toutes les villes, les bourgs et les villages de Portugal.

Nous n'avons pas craint de compromettre notre domination encore faible en Amérique en prenant ces mesures humanitaires et pleines de compassion.

La plus ancienne de ces mesures citée dans des documents promulgués par le Roi D. Sébastien, indique déjà un brillant point de départ de ce que nous avons fait par la suite. Après avoir exposé dans ce document le peu de scrupule qu'on a eu en soumettant à l'esclavage des gentils du Brésil, sous quelque prétexte futile que ce fût, il est dit plus loin :

..... « Défends et ordonne que, dorénavant, on emploie le moyen dont on s'est servi jusqu'à présent dans les dites parties du Brésil, de rendre esclaves les susdits gentils, ni que l'on puisse le faire par moyen ni manière aucune, sauf envers ceux qui auront été pris en guerre juste, que les Portugais auront faite aux dits gentils par mon autorité et avec ma permission, ou celle de mon Gouverneur en ces pays, ou bien envers ceux qui ont coutume d'attaquer les Portugais, ou d'autres gentils pour les manger ou, à moins que ce ne soient ceux appelés aymuzes et d'autres semblables.....
 « Et les personnes qui auront soumis les dits gentils par les dits moyens licites, seront obligés d'enregistrer ces mêmes gentils, dans les deux premiers mois suivants à partir de l'époque à laquelle ils les auront soumis.....
 « Et s'ils ne s'exécutent pas dans le dit espace de

« temps de deux mois, j'entends qu'ils perdent toute action
 « et toute autorité sur les dits gentils; et que par ce même
 « fait ceux-ci soient affranchis et libres. Et les gentils qui
 « auront été soumis par quelque autre moyen, ou de quel-
 « que manière que ce soit, seront déclarés libres dans les
 « dits pays—Et que ceux qui les auront soumis n'aurent
 « sur eux ni droit ni autorité.....
 « Fait en la ville d'Evora le XX^{ème} jour du mois
 « de mars. Gaspar de Seyxas le dressa, année de 1570
 « de la Naissance de Notre Seigneur Jésus-Christ. Jorge
 « da Costa le fit transcrire.»

Le Portugal fut donc la première nation qui affranchit
 et délivra de l'esclavage perpetuel et héréditaire ceux qui
 foulaient le sol européen.

*

* *

Ce ne fut qu'en 1785, de longues années après ces pre-
 mières explosions de notre générosité spontanée et philan-
 tropique, que le Dr. Peckard, un des premiers partisans
 anglais de l'abolition de l'esclavage, proposa, encore avec
 une certaine hésitation, à l'Université de Cambridge la
 thèse: *Anne liceat invitòs in servitutum dare?* qui produisit
 une énorme sensation. C'est alors qu'apparut Clarkson,
 qui devint l'apôtre de l'abolition, et qui, à grands frais
 d'arguments érudits, réussit à l'emporter, dans les débats,
 pour la négative, entraînant de son côté, c'est à dire en fa-

veur de la sainte cause, l'esprit humanitaire, jusqu'alors endormi, de la grande et vaillante nation.

Mais, comme nous l'avons dit, le Portugal, déjà à l'avant-garde de la noble et sympathique croisade, et qui avait si bien commencé, ne pouvait demeurer stationnaire, marchait toujours à grands pas.

L'Edit du 19 février 1624 affirmait éloquemment que les mêmes doctrines déjà décrétées pour les gentils du Brésil, étaient en vigueur dans les relations avec les Japonais, les Chinois et les gentils asiatiques; et pour ceux du Brésil, l'esclavage fut défendu par un édit du 1^{er} avril 1680 sans que cette détermination amenât de résultat.

Dans un temps plus rapproché, le marquis de Pombal précéda tous les grands philanthropes modernes et les ministres de l'Europe, dans ces idées si libérales en faveur des noirs, par des actes profondément réformateurs quoique absolutistes. C'est de lui que vient la loi du 6 juin 1775 abolissant l'esclavage au Brésil, loi qui, cependant, fut très imparfaitement mise en exécution.

Postérieurement, dans les dernières cinquante années surtout, personne ne nous a surpassé dans les efforts loyaux, désintéressés et des plus sincères, ni dans le sacrifice de capitaux et d'existences, pour obtenir l'abolition de l'esclavage.

Appellons l'histoire à notre aide.—Les actes officiels émanés du Gouvernement de la métropole dans l'intention de régler, de restreindre et enfin d'éteindre la traite des noirs, et dans celle de délivrer le nègre de sa condition servile, en élevant son moral à la hauteur de celui des autres hommes, sont extrêmement importants et presque consé-

cutifs.— Les mesures prises par nos autorités d'outre-mer, animées des mêmes désirs, pour chercher à seconder les efforts du Gouvernement et à mettre en pleine exécution ses idées avancées de liberté, sont très nombreuses.— Il y a aussi d'abondants exemples de la promptitude, du désintéressement et de la valeur avec lesquels nos croiseurs en Afrique se sont généralement conduits dans l'exécution de leur rude service, malgré l'insuffisance que l'on a remarquée quelquefois de notre matériel naval.

Enfin, les témoignages spontanés d'un grand nombre de voyageurs illustres et d'autorités navales et consulaires étrangères, qui, ayant été en contact avec nous, et ayant vu comment nous procédons, rendent pleine justice à nos efforts et à nos intentions, sont nombreux et ne peuvent être suspectés sous aucun point.

Enumérons:— Ne voulant pas rétrograder au delà du siècle passé, nous citerons les principales mesures officielles qu'employa énergiquement le Gouvernement portugais, depuis cette époque jusqu'ici surtout, pour chercher à reprimer la traite des noirs sur les côtes africaines.

L'édit du 14 octobre 1751 défendit, sous des peines sévères, de faire entrer des noirs dans des pays qui n'étaient pas du domaine portugais, où l'on présumait qu'existait la dure nécessité de la traite des noirs. Les mesures législatives se laissaient pénétrer peu à peu du sentiment de magnanimité chrétienne; au point que l'édit du 8 mai 1718, accordait à tous les Indiens du Brésil, non seulement la liberté, mais encore la possession de tous leurs biens.

L'édit du 7 septembre 1761 défendait de faire l'importation d'esclaves pour le Royaume et pour les îles

adjacentes, et d'autres résolutions modifièrent encore la barbarie de la traite des noirs, et proclamèrent libre tout africain qui débarquait, sur notre territoire européen.

Le 16 janvier 1773, on publiait un autre édit déclarant donner la liberté au ventre de la mère et mettant fin à la perpétuation de la captivité. Les nouveaux-nés étaient considérés aptes à toutes les professions, à tous les honneurs et à toutes les dignités, sans la marque d'affranchis que la superstition des romains avait établie dans les coutumes, et que l'union chrétienne et la société civile rendent intolérable aujourd'hui.

L'article X du traité d'amitié et d'alliance, signé à Rio de Janeiro le 19 février 1810 par le prince régent de Portugal et par le roi d'Angleterre Georges III, ratifié par le Portugal le 26 du même mois, dit que le prince était entièrement convaincu de l'injustice et du mauvais effet politique du commerce des esclaves, et du grand préjudice que causait la nécessité d'introduire et de renouveler continuellement une population étrangère et factice dans ses possessions de l'Amérique du Sud pour y encourager le travail et l'industrie, et que, pour ce motif, il avait résolu de coopérer avec sa majesté Britannique à la cause de l'humanité et de la justice, en adoptant les moyens efficaces pour arriver graduellement à l'abolition de la traite des noirs dans toutes ses possessions.

Le traité de Vienne du 22 janvier 1815, ratifié à Rio de Janeiro le 8 juin, annule, par son article III le traité du 19 février 1810, il renouvelle, dans les articles II et IV la prohibition du commerce d'esclaves dans l'Afrique portugaise, excepté au sud de l'équateur, et uniquement pour

approvisionner d'esclaves les possessions transatlantiques de la couronne de Portugal.

A ces actes importants, se suivit entre autres l'édit du 17 février 1817, défendant qu'on armât des navires dans les ports du royaume pour le commerce de la traite des noirs.

Ce commerce fut mieux défini dans la convention additionnelle au traité de Vienne datée du 28 juillet 1817 et ratifiée à Rio de Janeiro le 8 novembre de la même année.

Par l'article V de cette convention, des instructions explicites étaient données aux commandants des navires de guerre portugais et anglais chargés d'empêcher le trafic; et par un édit du 26 janvier 1818, on établissait les peines à infliger à ceux qui s'emploieraient au commerce défendu d'esclaves au nord de l'équateur, les menaçant de la perte des esclaves, qui, immédiatement seraient affranchis et sous la tutelle de l'état, et, en outre, de la confiscation des navires employés au commerce.

Les officiers des navires seraient exilés pour cinq ans à Mozambique, chacun d'eux paierait une amende correspondant à la solde et aux intérêts dont l'échéance arriverait pendant le voyage. En outre, les assurances sur ces navires et sur leur cargaison étaient défendues, et celles que l'on ferait seraient considérées comme nulles, et *les assureurs paieraient le triple de la prime stipulée, en cas de sinistre.*

Par le même acte, on modifiait aussi un édit du 24 novembre 1813, relatif au trafic au sud de l'équateur, dans le but de l'atténuer, et l'on imposait également la

confiscation et l'affranchissement des esclaves à ceux qui les transportaient au Brésil, avec la seule exception que ce transport serait fait sous le pavillon portugais. Exception explicable, nécessaire même, mais qui, malheureusement, avait suggéré l'abus de notre pavillon par tous les trafiquants étrangers, fait qui fut longtemps exploité contre nous, et qui produisit des erreurs déplorables en beaucoup d'esprits éclairés; dans celui de lord Palmerston, par exemple.

Par un décret législatif du 27 octobre 1831 l'esclavage des indiens du Brésil fut de nouveau définitivement défendu.

Dans son zèle humanitaire, le Portugal comprenait toutes ses colonies, et dans chaq'une d'elles il guettait l'occasion de faire briller l'émancipation à la quelle il avait employé ses efforts et son aspiration. Le 19 mai 1832, on décrétait l'abolition de l'esclavage dans les îles des Açores.

Le 19 décembre 1835, dans une ordonnance royale; déjà signée par le noble Sá da Bandeira et adressée aux Gouverneurs des provinces d'Angola, du Cap-Vert et de Saint Thomas et du Prince, il était recommandé qu'on employât tous les moyens dont on pouvait disposer, pour la répression de la traite des noirs.

Le 10 décembre 1836, parut un décret défendant l'exportation d'esclaves, soit par mer, soit par terre, dans toutes les possessions portugaises, sans exception, qu'elles fussent situées au nord ou au sud de l'équateur. Ce décret a été, sans aucun doute le plus généreux des progrès modernes pendant la période constitutionnelle pour entrer franchement dans la voie de l'émancipation des noirs et de la répression du trafic.

Par une ordonnance du 17 mai 1837, et encore dans le même but si louable de réprimer la traite des noirs, on prescrivit aux Gouverneurs des provinces d'Afrique de ne pas consentir, dans leurs districts, qu'on arborât le pavillon portugais sur des navires étrangers et qu'on accordât des passe-ports à d'autres quels qu'ils fussent, qui, contre la disposition des lois, auraient été pavoisés comme portugais en d'autre pays. Et, dans une dépêche officielle du 2 mars 1838, on recommandait la plus grande surveillance sur ces navires.

A cette époque, l'Angleterre travaillait activement dans ce même but qui animait le Portugal; et une ordonnance du 30 septembre 1839 admettait que le gouverneur général de la province d'Angola acceptât la coopération du commandant des forces navales de la Grande Bretagne pour réprimer la traite des noirs.

Le 13 février 1840, on indiquait par une ordonnance, au gouverneur général d'Angola, le procédé à suivre quand on dénoncerait ou soupçonnerait quelque navire de nation amie ou alliée de tenter de s'employer à l'odieux trafic.

Par une ordonnance du 22 juin 1841, et dans le but d'empêcher le trafic dans les possessions d'Afrique, on exigeait des capitaines de navires portugais, entrés dans des ports dont il n'était pas fait mention dans leurs passe-ports, de certifier qu'ils se rendraient directement à leur destination.

*

* *

Comme preuve irréfutable de la spontanéité de nos efforts dans l'intention d'en finir une fois pour toutes avec l'infâme traite des noirs, et bien avant que nous eussions pensé à nous lier à l'Angleterre au moyen d'un traité qui prescrirait aux deux nations leurs devoirs rigoureux dans cette entreprise importante et humanitaire, nous citerons la dépêche officielle du 16 décembre 1841, adressée au commandant de la station navale d'Angola, ajoutée à ses instructions et signée par le major général Manoel de Vasconcellos (ensuite baron de Lazarim.) Dans cette ordonnance énergique, on recommande au dit commandant de la station navale d'éviter que les navires sous ses ordres restent longtemps mouillés dans les ports, et l'on prescrit à ce commandant de la station navale de prier le gouverneur général de *prendre les mesures nécessaires pour que les susdits navires puissent être sous voiles le plus longtemps possible, leur indiquant les parages qui lui paraîtront les plus propres à établir les croisières, etc.*

Par une ordonnance du 18 juin 1842, les commandants des navires de guerre en station en Afrique, furent autorisés à prendre, en particulier, les mesures qu'ils jugeraient les plus profitables dans la poursuite des embarcations suspectes, pour réprimer la traite des noirs, indépendamment des ordres des gouverneurs. Et, par une ordonnance du 4 juillet de la même année, on expli-

qua l'intelligence et le but de l'ordonnance antérieure, afin de faire voir que les commandants des navires de guerre n'étaient pas entièrement indépendants des gouverneurs dans la répression de la traite des noirs.

Le 3 juillet de la même année 1841, un traité fut célébré avec le gouvernement de la Grande Bretagne, dans lequel les deux nations stipulent diverses clauses d'un commun accord pour abolir la traite des noirs. Par ce même traité, et par ses annexes A. B. C. de la même date, des commissions mixtes sont formées pour juger les navires saisis comme négriers; on établit le mode dont les navires croiseurs doivent procéder dans ce service, et l'on règle le traitement à donner aux noirs affranchis.

Le décret du 25 juillet 1842 applique toutes les peines établies par le décret du 10 décembre 1836 au crime de la traite des noirs, déclaré « piraterie » en Portugal et dans ses possessions.

Pour obvier à divers doutes qui furent suscités dans l'exécution du dit décret du 10 décembre, combiné avec le traité du 10 juin 1842, à cause de la compétence du tribunal qui devait juger les prises, une ordonnance fut expédiée, le 10 septembre 1844 au gouverneur d'Angola, lui déclarant que toutes les prises faites par les navires de la station navale, et qui ne seraient pas rencontrées avec le pavillon portugais ou anglais (cas qui s'est présenté avec un brick brésilien, nommé *Caçador*,) étaient exclues des dispositions du traité de 1842, et, avant tout autre résolution postérieure, devaient être sentenciées conformément au décret de 1836, et, conséquemment, par le juge civil.

La résolution promise ne se fit pas attendre, car quatre jours après la signature de l'ordonnance, le décret du 14 septembre 1844 était promulgué; il créait un tribunal à Loanda pour juger en première et dernière instance toutes les prises faites en mer, en vertu du décret du 10 décembre 1836, sauf les dispositions du traité du 3 juillet 1842.

Le gouverneur général appartenait comme président à ce tribunal, puis il y avait le juge civil du district, le commissaire et l'arbitre portugais de la commission mixte, et le secrétaire de cette commission. Le président n'avait pas droit de vote, et le juge était le rapporteur des procès.

A la même date, c'est à dire le 14 septembre 1844, une ordonnance était expédiée aux juges civils des districts du Cap Vert, de S.^t Thomas, d'Angola et de Mozambique, afin qu'ils envoyassent au président du tribunal créé par cette loi, tous les procès qu'ils auraient en leur possession, et tous autres éclaircissements quelconques relatifs aux prises non encore jugées en première instance dans leurs districts.

Une ordonnance du 5 février 1847, prescrit que les prisonniers portugais condamnés par la commission mixte du Cap de Bonne Espérance, pour avoir fait la traite des noirs, soient envoyés au gouverneur général d'Angola, avec un certificat de la sentence et de tous les autres documents y relatifs, afin d'être remis au juge criminel. Et par une ordonnance du 30 mai 1849, on altère la disposition précédente en prescrivant que les susdits criminels soient condamnés par le juge civil de Mozambique. Les ordonnances du 10 mai 1848, et du 18 juillet de la même année, imposent toute la responsabilité de la répression de la traite des noirs, au commandant de la station navale.

Par ordonnance du 14 février 1854, on permet que, en certains cas, le commandant de la station navale britannique, et le commissaire de la commission mixte de Loanda, échangent une correspondance avec le gouverneur général d'Angola sur ce qui regarde le trafic.

Dans le décret du 13 décembre de la même année, il est statué quels sont les juges et les tribunaux auxquels il appartient, exclusivement, de reconnaître et de juger les crimes de la traite des noirs.

*

* *

Tous les actes que nous avons cités avaient en vue la répression de la traite des noirs, mais aucun ne parlait encore de son abolition sur le territoire africain, où elle était encore maintenue.

Le premier pas fait afin de réaliser ce grand bienfait pour cette partie de l'humanité captive, fut le décret du 14 décembre 1854 qui régloit les droits des maîtres sur les esclaves d'outre mer, leur permettant de s'affranchir par une indemnité donnée aux maîtres; qui donnait la liberté à tous les esclaves appartenant à l'Etat et qui créait une assemblée dans chaque province, nommée *assemblée protectrice des esclaves et des affranchis*, et de laquelle l'évêque du diocèse était président, avec des peines infligées aux infracteurs, etc.

Par ce même décret, l'ordonnance du 7 février 1701 se trouve amplifiée «*fixant l'acception légitime de la parole et la condition d'affranchis, que l'ordonnance du 16 janvier*

1773 proscrit avec justice comme étant barbare et anti-chrétienne, dans le sens strict du droit romain ancien, mais qui a une autre acception très limitée, dans le sens libéral et civilisateur de la charte constitutionnelle.»

Dans le délai de trente jours on fait procéder à l'enregistrement de tous les esclaves existant dans les colonies portugaises et des lors, on déclare libres ceux qui n'ont pas été enregistrés, ainsi que tous les esclaves de l'Etat. On établit le droit qu'ont les esclaves *de revendiquer leur liberté naturelle* et on leur facilite l'exercice de ce droit.

Avec ce décret, fut remise l'ordonnance du 5 mars 1855 qui en réglait l'exécution.

Le 30 octobre de la même année, 1855, une autre ordonnance fut publiée, accordant provisoirement l'approbation à une ordonnance du gouverneur général de la province d'Angola, du 7 octobre 1853, et un règlement au quel elle se réfère, pour reprimer les châtimens excessifs que les maîtres avaient coutume de faire infliger à leurs esclaves.

Comme preuve que le gouvernement portugais ne se limitait pas à persécuter les étrangers qui s'adonnaient à la traite des noirs, nous avons la loi du 27 juin 1856, confirmant le décret du 13 décembre 1854, sur la compétence pour la déclaration du crime, et sur le jugement des autorités et d'autres fonctionnaires impliqués dans le trafic.

Le 30 du même mois de juin, une autre loi fut promulguée confirmant le décret du 14 décembre 1854, qui accordait la liberté aux esclaves appartenant à l'Etat, amplifiant cette disposition et rendant libres aussi, les escla-

ves appartenant aux chambres municipales et aux Miséricordes (maisons d'asile pour les enfants-trouvés).

La loi du 5 juillet 1851, abolit l'état d'esclavage dans le district de Mozambique et sur les territoires de Molembo et de Cabinda, dans la province d'Angola, et elle détermine les délais pour l'exécution de cette mesure.

Le 25 juillet de la même année, on abolit également l'esclavage à Macao.

Dans la même année, 1856, paraît l'ordonnance du 14 août chargeant le tribunal intitulé Conseil d'outre-mer, de dresser un projet de décret contre les individus qui seraient trouvés à bord de navires négriers, sous le titre de passagers et qui feraient le commerce d'esclaves.

Nous trouvons encore dans la même année, 1856, le décret du 15 décembre, centralisant au ministère l'expédition de toutes les affaires relatives à la traite, et les services des assemblées protectrices des esclaves et des affranchis. Et, le 29 du même mois, on dressait une ordonnance approuvant l'idée de provoquer l'action de liberté, en faveur des nègres importés à St. Thomas, et à l'île du Prince, après que cette importation avait été défendue par le décret de 1836, et suscitant le principe du décret du 14 décembre 1854 qui dit: que la liberté se présume, mais que l'esclavage doit être prouvé.

Une autre ordonnance du 31 décembre règle une partie du décret du 14 décembre 1854, et elle facilite et recommande la rémission des esclaves jusqu'à l'âge de cinq ans, par le baptême.

L'ordonnance du 10 janvier 1857, recommande aux autorités de la province d'Angola d'accomplir et de faire

accomplir les lois qui défendent la traite dans les ports étrangers. Une autre ordonnance de la même date approuve la saisie de sommes importantes faite par le juge civil de Benguella, et qui provenaient d'une négociation de traite d'esclaves.

Le 10 mars de la même année, paraît une ordonnance par laquelle l'état d'esclavage était aboli de fait pendant qu'il ne le serait pas de droit, dans l'île St. Vincent du Cap Vert, par la défense d'accorder des passeports à des noirs esclaves, pour la dite île.

Le 6 novembre de la même année 1857, dans une ordonnance suscitée par une représentation de l'assemblée protectrice des esclaves et des affranchis de la province d'Angola, sa majesté prescrit d'énumérer ce qui a été fait d'utile à l'affranchissement des noirs; elle montre l'impossibilité de compléter promptement cette grande œuvre, faute de moyens pour indemniser de suite les maîtres dont les esclaves ont été émancipés; elle fait de grandes promesses pour un prochain avenir, et elle incite les représentants à faire de leur côté ce qu'ils pourront dans le but désiré.

*

* *

Après tant d'éloquents déterminations, si pressantes et si énergiques, dirigées vers le même but pendant une si longue période d'années, et à mesure que l'agriculture se développait dans nos colonies africaines, employant facile-

ment des milliers de bras indigènes, sans les inconvénients répugnants de l'expatriation violente, la fureur odieuse des négriers se calma naturellement; et le gouvernement portugais, et toute l'humanité voyaient, poindre l'aurore de l'époque de tranquillité qui a brillé et qui se consolide peu à peu à l'aide d'autres mesures civilisatrices.

Les marchés américains ayant été fermés à l'importation des esclaves, cela contribua aussi puissamment à l'extinction du trafic. Cette extinction est, heureusement, complète dans les provinces de la Côte occidentale, et presque complète sur la Côte orientale, où, cependant, on fait encore un petit commerce d'esclaves, non plus sur des navires de haut bord pour des pays éloignés, mais seulement sur de petites embarcations côtières arabes. Ce commerce illicite se fait pour les îles Comores, où la population n'est pas surabondante, et où ce sont de petits princes mahométans qui gouvernent et qui regardent l'esclavage comme une institution religieuse et traditionnelle; et aussi pour l'île de Madagascar où l'indolence des *Sakalaves* rend nécessaire aux *Hovas* l'importation de bras africains pour les services ruraux et domestiques, et pour les industries, telles que: l'élevage des bestiaux, la coupe de l'ébène et l'extraction du caoutchouc pour l'exportation.

Espérons que l'efficace influence civilisatrice d'une nation puissante et aussi illustre que l'est la France, que sa domination éclairée dans ces parages éloignés, réussiront bientôt à en extirper un mal si grand.

Ce misérable trafic clandestin et subreptice a ses principaux centres aujourd'hui entre le port d'Angoche, au nord, et celui de Macuse, au sud. Le sol accidenté de la

côte, et l'existence de fleuves nombreux ensablés et remplis d'écueils, tels que le Moma, le Laridi, le Quizungo, le Tejungo, le Mazemba et le Licungo, rendent difficile, ou même impossible, la surveillance et le contrôle exercés par des navires de haut bord. On a besoin pour les rendre effectifs (ce à quoi pense, du reste, le gourvenement portugais), de faire l'acquisition de petites embarcations à vapeur de construction convenable, et en nombre suffisant, qui puissent, fréquemment, pénétrer dans l'embouchure de ces fleuves, et examiner sévèrement ce qui s'y passe. Par ce moyen, et avec l'établissement successif d'autorités portugaises sur les points convenables le long de la côte, les vestiges qui existent encore du trafic d'esclaves dans cette région, diminueront, graduellement, jusqu'à leur extinction totale.

On ne fait absolument aucun trafic au sud de Quilimane; non seulement parce que le caractère des habitants ne s'y prête pas, et parce que les ports principaux sont occupés et surveillés, mais encore parce que les difficultés bien plus grandes de navigation vers les points mentionnés plus haut, empêchent d'employer de petites embarcations.

Au nord de Mozambique, les facilités sont plus grandes, en ce qui regarde la distance à parcourir, et l'excellence et le nombre des ports d'abri. Cependant, il n'est pas probable que le trafic se fasse aujourd'hui dans cette partie de notre littoral, à cause de la surveillance des plus actives qu'y ont exercée les navires de notre division navale, depuis l'occupation de la baie de Tungue, et principalement depuis le blocus auquel ils sont employés.

*

* *

Malgré les meilleures conditions dans lesquelles la civilisation africaine paraissait entrer, le gouvernement portugais ne cessait de chercher à exterminer, par tous les moyens et avec la même tenacité, ces petits restes de la traite des noirs qui se faisait encore de temps en temps et comme isolément.

Une ordonnance du 19 février 1858 prescrivait au gouverneur général de Mozambique la répression de cet indigne commerce pour les dites îles Comores et de Madagascar, et, en cas de prise des embarcations, les nègres esclaves devaient aussitôt être considérés comme affranchis.

Ce fut en cette même année, 1858, que parut le décret humanitaire et si libéral par lequel était définitivement fixé le délai de vingt ans pour l'abolition complète de l'état d'esclavage dans tous les territoires de la monarchie portugaise; décret qui fut promulgué le 29 avril, jour anniversaire de l'octroi de la charte constitutionnelle.

Dans ce décret on faisait la promesse que les propriétaires d'esclaves seraient indemnisés par l'état, le jour de son exécution et dans la forme sur laquelle une loi spéciale devait statuer.

Par ordonnance du 25 juillet 1859, on suscita l'observance des instructions données aux commandants des bâ-

timents qui croisaient en Afrique, sur la capture de navires suspects de trafic lorsqu'ils appartenaient à des nations avec lesquelles le Portugal n'avait pas de traité sur cet objet.

Une ordonnance du 8 janvier 1864, relative à la marche d'un procès instruit à Benguella pour crime de traite des noirs, en 1855, prescrit la continuation du dit procès, *parce qu'il n'est pas possible de laisser sans la punition juste, un crime qui est une si grande offense envers l'humanité, et qui est imprescriptible, conformément aux lois, car il n'est pas question d'un crime ordinaire de contrebande, mais bien de traite des noirs qui est un crime d'une espèce toute différente.*

Une autre ordonnance du 28 octobre de la même année déclare que, *la concession de donner des cautions lorsqu'il s'agit du crime de traite des noirs, crime puni par une peine majeure, étant une violation flagrante de la loi, Sa Majesté veut que l'on répète les instructions déjà données par le procureur royal pour l'intervention de tous les recours qui s'opposent à l'admission de cautions en matière de semblables crimes.*

Le 31 mai 1858, on donnait au gouverneur général de Mozambique des instructions à l'égard de l'usage barbare et illégal qu'avaient les noirs de vendre leur propre personne et celle de leurs domestiques et des membres de leur famille.

Par décret du 25 février 1869, époque à laquelle le marquis de Sá de Bandeira était président du conseil des ministres, et le notable académicien José Maria Latino Coelho, ministre de la marine, l'esclavage est enfin aboli

dans toutes les colonies portugaises, et les esclaves existant alors, passent à la condition d'affranchis, aux termes du décret de 1854. Cette clause devait désormais cesser d'exister en 1878. Conformément au susdit décret, les services auxquels les esclaves en question étaient obligés, appartenaient alors aux personnes chez lesquelles ils avaient été à l'état de servitude le même jour.

Par une convention luso-britannique du 18 juillet 1871, le traité du 3 juillet 1842 fut, en partie, révoqué, les commissions mixtes furent annulées, et leur juridiction, en cas de traite des noirs, devait alors être exercée par les tribunaux ordinaires des deux parties contractantes.

Enfin, le 29 avril 1875, la loi qui annule entièrement, dans l'espace d'un an, la condition servile dans les provinces d'outre-mer, et qui en fixe la juste et convenable exécution, fut promulguée.

Cette loi, qui est assez développée et explicite, contient cinq chapitres et trente neuf articles.

Dans le chapitre I^{er} on explique la condition de liberté accordée aux affranchis, et la tutelle à laquelle ils restent soumis. Dans chacune des provinces africaines, Angola, Mozambique et St. Thomas, on crée une charge de curateur général des serviteurs et des colons, charge qui sera exercée par un magistrat ayant les attributions de procureur de la couronne dans les colonies, et auquel il appartient de veiller à l'exécution de la loi, en protégeant les noirs contre quelques violences que ce soient.

Dans le chapitre II, il est traité des contrats pour la contribution de travail des individus soumis à la tutelle publique.

Dans le chapitre III, il s'agit des contrats pour la contribution de service et la colonisation en dehors de la province respective.

Le chapitre IV regarde le vagabondage, et ses punitions. Enfin, dans le chapitre V, on règle la forme des indemnités par l'état, pour la libération.

L'effet de cette loi et du règlement respectif décrété le 20 décembre 1875, fut appliqué, par anticipation, à la province de St. Thomas e du Prince par une loi du 3 février 1876.

La grande œuvre de civilisation généreuse que le Portugal s'était imposée spontanément à lui-même, et à laquelle il coopéra loyalement et avec dévouement, de concert avec l'Angleterre, fut ainsi conclue d'une manière brillante et humanitaire, mais non sans de lourds sacrifices qui déterminèrent une période de transition difficile.

Tous les indigènes d'Afrique étaient donc définitivement émancipés devant nos lois, et ils passaient à jouir des mêmes droits, des mêmes avantages et des mêmes privilèges, que les enfants de la métropole. La nation qui avait entrepris si brillamment sa rude tâche humanitaire, et qui avait inscrit dans ses codes l'égalité de toutes les races devant la loi, venait d'accomplir cette tâche, à la satisfaction de sa propre conscience.

*

* *

Nous avons démontré par des documents, que l'Angleterre, qui travaille activement et énergiquement à la suppression de la traite des noirs, depuis 1842, a mis à l'œuvre tous ses efforts; cependant ils n'ont pas toujours réussi à obtenir le résultat désiré, et ce fait très naturel met en évidence les difficultés avec lesquelles les autres nations ont eu aussi à lutter, et l'impossibilité d'arriver à ce but civilisateur sans beaucoup de temps et beaucoup de peine.

En 1873, sir Bartle Frere fut envoyé à Zanzibar avec les navires *Enchantress* et *Briton* pour négocier avec le sultan de Zanzibar Sayd Bargash, un traité pour la prohibition de l'exportation d'esclaves, de cette côte en Arabie et en Perse. Le sultan acquiesça aux exigences de la Grande Bretagne, non autant (musulman qu'il était) par une inclination naturelle et une conviction sincère de la nécessité d'une telle démarche, que par la pression, sous laquelle il s'est trouvé, pression qui devint effective par les instances constantes et vigoureuses de sir John Kirk, résident politique, après le départ de sir Bartle Frere.

Le vaisseau de guerre *London* fut envoyé stationner dans le port de Zanzibar, où l'on organisa une escadrille nombreuse de chaloupes à vapeur et à voiles, auxquelles le vaisseau servait de dépôt pour les hommes, le matériel

et les vivres, avec un grand atelier de machines pour les réparations qu'il pourrait y avoir à faire. On commença à croiser avec vigilance et avec la plus grande activité, non seulement le long de cette partie de la côte africaine, mais aussi le long des îles de Zanzibar et de Pemba, et ce service dura huit ans. Pendant cette période, un grand nombre d'embarcations négrières furent, en effet, capturées et détruites, mais non sans effusion de sang, et même, dans une de ces rencontres, le 3 décembre 1881, le commandant du stationnaire *London*, capitaine de vaisseau *Brownrigg* fut tué. Néanmoins, les résultats réels et palpables de cette persécution tenace contre les négriers furent peu importants (selon quelques uns) pour le but qu'on se proposait, et l'on croit qu'ils n'ont pas été en rapport au sacrifice qu'on a fait.

Mr. H. O'Neill, ex-consul anglais à Mozambique, dans un mémoire sur la traite des noirs, publié en 1885, affirme que la provision d'esclaves sur le marché de Zanzibar, n'a pas diminué, par cela même que le prix courant, loin d'augmenter (comme ce serait naturel après la chasse faite aux négriers et la recherche plus grande de la marchandise) en est resté sensiblement le même. Cette affirmative qu'il n'y a pas eu augmentation de prix, au lieu de prouver que l'offre de *la marchandise* n'a pas diminué, peut se tourner peut-être en éloge évident sur la réalité et la tenacité des efforts des autorités portugaises et anglaises qui découragèrent ceux qui trafiquent.

En 1883, l'Angleterre résolut de changer de système: elle annula la station navale de Zanzibar, désarma et vendit les embarcations et même le navire de guerre station-

naire, et elle établit des vice-consuls sur divers points du littoral, à Linde, à Quiloa, à Mombaça et à Lamu; ces vice-consuls étaient subordonnés au consul général résident politique à Zanzibar; elle obligea la compagnie de navigation «British India» à toucher tous les mois, à ces ports, pour les relier au consul général et au câble sous-marin, et elle plaça un agent dans la région du Nyassa.

Les résultats presque nuls de cette politique nouvelle sont aussi, aujourd'hui, évidents, après une expérience de six ans, à peu près, et après la grande résistance que les Anglais ont rencontrée quelquefois au Nyassa.

*

* *

Actuellement les choses paraissent être entrées dans une phase nouvelle. L'Angleterre et l'Allemagne exercent une surveillance plus efficace sur la côte qui est sous la domination du sultan de Zanzibar, depuis Vitu jusqu'au Rovuma, et établissent dans l'intérieur du pays, où chacune de ces nations exerce son influence, des missions pacifiques religieuses, qui devront faire diminuer peu à peu les expéditions des négriers, et introduire l'agriculture et la civilisation.

Le Portugal, de son côté, vient de fonder une mission civilisatrice pleine d'espérance à M'ponda sur le lac Nyassa, à laquelle un grand nombre des chefs circonvoisins sont venus faire acte de vasselage, qu'ils ont ratifié à Qui-

limane. La présence fréquente d'autorités portugaises, l'influence religieuse et civilisatrice des missionnaires catholiques, qui maintenant doivent y être établis par un accord entre le gouvernement portugais et le cardinal Lavigerie, ne peuvent manquer d'exercer une action bienfaisante et efficace, en y combattant le trafic à son origine. On va établir une résidence du côté de Ibo près du puissant chef Mataca, de façon que le lac se trouve ainsi presque entouré par des agents européens, et l'intérieur des terres intermédiaires bien surveillé jusqu'à la mer.

Il est donc bien évident que, si les efforts du Portugal pour supprimer la traite des noirs sur nos territoires de l'Afrique Orientale n'ont pas été complètement couronnés de succès, il en est de même pour l'Angleterre, qui est animée des mêmes désirs humanitaires, qui dispose de moyens d'action bien plus complets et mieux organisés, et qui travaille sur un territoire comme celui qui est sous la domination du sultan, souverain sur lequel elle a exercé une haute influence.

Et pour confirmer encore mieux que l'Angleterre n'a pas encore réussi à détruire l'esclavage ni la traite des noirs en d'autres pays où elle exerce aussi une influence et même une souveraineté politique, nous citerons parmi les premiers, l'Égypte, où l'occupation militaire anglaise existe il y a plusieurs années, et où, malgré cela, il y a encore un marché d'esclaves, dans lequel le vice-roi lui-même, les grands et les opulents, recrutent des hommes pour les travaux ruraux, des eunuques pour leurs gardes et des femmes pour leurs harems! Nous citerons aussi le grand empire de l'Inde britannique, où il y a les esclaves,

les bayadères qui ne peuvent pas se marier, et sont destinées à la plus vile prostitution, et enfin les parias; toutes formes variées de l'esclavage.

L'état libre du Congo n'a pas réussi non plus à supprimer l'esclavage sur son territoire; des milliers de noirs s'y vendent encore, et d'autres sont tués dans des chasses inhumaines.

Les circonstances obligent à pactiser avec Tipo Tib, qui donime jusqu'à Stanley-Falls, où il exerce une action exclusive que l'on critiquait sévèrement, il y a peu de temps dans un article du célèbre voyageur anglais Verney Lovett Cameron intitulé *Slavery in Africa* et publié dans la *National Review* d'octobre 1888.

On ne doit donc pas être surpris que le Portugal n'ait pas encore réussi à extirper l'esclavage des indigènes et l'infâme traite des noirs de ses vastes territoires de l'Afrique orientale, et il n'y a motif à quelque espèce d'observation que ce soit. D'autres nations également humanitaires, et quelques unes plus puissantes, ont été impuissantes jusqu'ici pour en finir avec cette monstruosité sur les territoires où elles exercent une souveraineté, ou dans lesquels elles ont une influence réelle.

*

* *

Les mesures employées dans nos colonies par les gouverneurs respectifs et par d'autres autorités, notamment

par tout le vaillant personnel des différentes stations navales, ont toujours été des plus sincères et pleines de zèle, malgré l'étendue de pays où elles s'exercent, et elles y ont produit les résultats les plus sensibles, quelquefois aux dépens d'existences précieuses de marins, de soldats et d'officiers, dans des combats sanguinaires et ignorés avec les négriers.

Cependant ces revers n'ont refroidi en rien le dévouement du Portugal; au contraire, ils ont plutôt stimulé sa valeur patriotique et humanitaire, traditionnelle et prouvée.

Dans la province d'Angola (nous le disons déjà dans une autre partie de cet écrit)—la traite des noirs est, depuis bien longtemps finie, ce n'est pas seulement parce qu'il n'y a pas de marchés pour l'exportation des noirs, mais aussi, parce que toute cette côte est parfaitement étudiée, pleine de factoreries et de populations où le commerce licite est florissant, et qu'elle est minutieusement surveillée par nos navires, qui y font la police, et par l'autorité du pays. L'agriculture dans l'intérieur et l'extension graduelle de notre influence, ont mis fin aux derniers vestiges de l'infâme commerce, au lieu desquels on voit une vitalité active, bien dirigée, et des plus laborieuses, qui civilise et développe ce grand pays.

Les colonies d'indigènes de Madère et d'autres peuples blancs établies en certains points salubres de l'intérieur, l'ouverture de plusieurs voies de communication entre le littoral et les terres de l'intérieur, et dernièrement l'établissement d'un grand réseau de chemin de fer pour Ambaca, réseau qui, bientôt, sera suivi de plusieurs autres, dont l'étude est déjà faite, ont été le coup de grâce pour

les anciennes coutumes barbares des peuples de ce côté de l'Afrique.

*

* *

Au contraire, les circonstances sont bien différentes dans une grande partie de la côte orientale, où l'islamisme, avec tout son cortège d'habitudes rétrogrades, sensuelles et anti-civilisatrices, augmente et s'étend du nord à l'ouest et au sud, en nous forçant d'employer des moyens de répression bien plus complexes et bien plus couteux.

Le voisinage prochain des îles de l'Archipel des Comores, de Madagascar et de Zanzibar, la connaissance moins parfaite des nombreux ports qui découpent ce rivage d'une si grande étendue, où se cachent facilement les embarcations légères servant au trafic au milieu des dédales de mangliers inextricables et mortifères, ont retardé l'extinction complète de la traite des noirs qui, parfois, parvient à déjouer nos efforts, et à transporter ses tristes cargaisons de chair humaine à leur destination.

Les limites restreintes de cette brève étude ne nous permettent pas de raconter minutieusement toutes les tragédies dans lesquelles les Portugais ont figuré avec l'abnégation la plus héroïque pour réprimer ces audacieuses expéditions des négriers sur la côte orientale d'Afrique; nous en citerons seulement quelques-unes de celles qui ont été les plus notables, dans les dernières années, et qui prouvent

surabondamment comment les braves marins de Portugal savent toujours se conduire.

Le 15 janvier 1875, à Mozambique, on sut qu'il y avait des embarcations prêtes à faire un chargement d'esclaves à Quivolane où elles débarquaient des armes et de la poudre en contrebande. Le 16, la canonnière *Tete* commandée par l'enseigne de vaisseau João Maria da Costa se rendit là; mais l'expédition n'eut pas un heureux résultat; trois hommes tombèrent sous le feu des négriers, et le 18 elle rentra à Mozambique. Le 19, la canonnière *Tete* partit de nouveau accompagnée de la canonnière *Sena* et du yacht *Inhamissengo* avec des troupes. Le 20, des bruits effrayants coururent à Mozambique, à l'égard de l'expédition; et comme il n'y avait plus de navires portugais disponibles, le commandant Le Hunt Ward de la corvette anglaise, la *Thétis*, mouillée alors dans le port, s'offrit pour aller à Quivolane, où il se rendit en effet le 21, emmenant à bord un officier portugais, mais l'expédition portugaise rentra à Mozambique le même soir, sans avoir eu besoin du secours des anglais. Huit grands boutres et deux chaloupes avaient été détruites, de plus le village avait été incendié.

Le 20 août 1882, la canonnière *Mandovi* sous le commandement du lieutenant de vaisseau João A. Botto, partit pour l'Infusse dans le but de capturer ou de détruire une embarcation de négriers que l'on disait s'y trouver; on y envoya une embarcation avec douze hommes et deux élèves de marine, ils furent enveloppés et poussés vers la barre sur les brisants, quatre hommes et les deux officiers furent noyés. Il paraît que l'embarcation négrière était déjà sortie de l'Infusse à l'arrivée de la canonnière.

Au mois d'août 1886, le lieutenant de vaisseau Antonio S. d'Oliveira, capitaine des ports de Mozambique, fut envoyé croiser sur la côte du sud de Mozambique dans un boutre que l'on avait frété, et avec l'ordre de visiter aussi quelques-uns des fleuves que l'on présumait être ravagés par les trafiquants d'esclaves, principalement le *Tejungo*. Cette embarcation avait à bord un détachement de vingt hommes bien armés, et tous les moyens possibles de résistance. Le lieutenant Simeão d'Oliveira relâcha à Angoche, il explora le fleuve *Moma*, et depuis, jamais on n'eut de ses nouvelles; le bruit sinistre courut qu'il avait été assassiné, ainsi que tous ses compagnons, sur un autre fleuve plus au sud.

*

* *

Dans les derniers temps on a donné une impulsion vigoureuse au service hydrographique, dans le but de faire bien connaître le littoral sinueux de la Province de Mozambique, et de donner une accès plus facile aux navires qui vont croiser dans ces parages. Il en est résulté divers plans élaborés d'une façon plus ou moins complète, dont quelques-uns sont imprimés, ou en voie de l'être bientôt par la Commission de Cartographie du Ministère de la Marine.

Nous allons mentionner les principaux :

—Baie de Tungue;—plan du port intérieur et du village

de Palma, mise en place de bouées provisoires; le tout fait en 1887 par les officiers de la canonnière *Quanza*— Ce travail n'est pas encore imprimé.

—Baie de Nakala, au fond et au S. O. de celle de Fernão Velloso, reconnue rapidement par les officiers de la canonnière *D. Maria Anna*; plan levé en 1886 par le commandant João Coutinho du yacht *Lurio*.—N'est pas encore imprimé.

—Baie du Mocambo, plan topographique minutieux de ses rives, et étude hydrographique de ses eaux; travail fait en 1888 par le chef du Département des Travaux Publics, Francisco Leotte.— Il va être imprimé.

—Fleuve Muite dans le delta d'Infusse (un des points où le trafic florissait encore il y a peu d'années) et plan de la côte depuis la pointe Bujona jusqu'au sud de Moginquale, levé par le commandant João Coutinho du yacht *Luzio*.— Il est imprimé.

—Fleuve Moginquale, d'où la dernière embarcation négrière est sortie le 19 octobre 1885; plan levé par le commandant João Coutinho du yacht *Tungue*.— Il est imprimé.

—Fleuve d'Angoche, ébauche des deux entrées et mise en place de quelques bouées provisoires et de quelques balises.— Ce travail n'est pas encore imprimé.

—Fleuve Mazemba ou Inmane, à sept milles à l'ouest du Tejungo, avec lequel il communique par l'intérieur; reconnu en 1885 par le vapeur *Auxiliar* et levé en 1887 par les officiers des navires *Douro* et *Auxiliar*.— Cette carte n'est pas imprimée encore.

—Fleuve Macuze, reconnu en 1883 par le capitaine

de corvette de la marine portugaise Augusto de Castilho à bord du vapeur anglais *Somtseu*, et levé rapidement en 1885 par cet officier.—Il n'est pas imprimé.

—Fleuve Linde, levé en 1885 par les officiers de la canonnière *Rio Lima* sous le commandement du capitaine de corvette Augusto de Castilho depuis la barre jusqu'à l'établissement de Micahune.—Il va être imprimé.

—Barre de l'Inhamissengo, l'une des bouches du delta du Zambèse; levé en 1869 par l'enseigne de vaisseau portugais Augusto de Castilho à bord du yacht *Renderá*, et corrigé en 1873, 1883 et 1885 par le même officier, sur d'autres navires.—Cette carte est imprimée par l'Amirauté anglaise.

—Fleuve Pungue, dont l'embouchure se trouve près de celle du Buzi, dans la baie de Massanzane; plan levé en 1885 par le commandant lieutenant de vaisseau Emygdio Fronteira de la canonnière *Quanza*.—Il est imprimé par la Commission de Cartographie et par l'Amirauté anglaise.

—Fleuve Inhampura ou Limpopo; reconnaissance de son embouchure faite en 1880 par les officiers des canonnières *Douro* et *Mandovi* sous le commandement des lieutenants de vaisseau Alves Branco et J. M. da Silva.—Il n'est pas imprimé.

Pour faciliter encore la navigation de la côte de la Province de Mozambique, et l'accès dans ses ports, le Gouvernement a employé les moyens les plus efficaces dans les dix-huit années dernières, et il est parvenu à introduire de précieuses améliorations dans le plus grand nombre.

Ne prétendant pas énumérer toutes ces améliorations dans ce travail restreint, ni rendre compte de toutes les

bouées, balises, etc. qui ont été placées dans la plus grande partie des ports fréquentés par la navigation côtière, nous ne citerons que rapidement les phares qui ornent déjà aujourd'hui ce long littoral tant battu par des vents orageux, et où regnent des courants si rapides et si variables.

— Un phare à lumière fixe blanche fut allumé pour la première fois le 8 novembre 1871, à la pointe de Tangalane, sur la rive gauche et à l'embouchure du fleuve des Bons Signaux ou de Quilimane.

— Le 21 août 1872, on plaça un autre phare égal au précédent sur la hauteur de Burra, au sud et en dehors de la barre du port d'Inhambane.

— Un autre phare fut placé et allumé le 8 décembre 1873, à la pointe de Mujaca de l'île de Ibo; il indique l'accès dans ce port, et, comme ceux de Inhambane, du cap Delgado et de Mozambique, sert aussi de point de repère à la navigation qui fait sa route le long de la côte sans demander nos ports, et qui veut vérifier sa position.

— Le 8 décembre 1875 on a allumé un phare à lumière fixe rouge, à la pointe Chingune au nord de l'île de Chiluané, pour montrer l'accès ou mouillage extérieur du port de la capitale du District de Sofala, et cette lumière rouge fut changée pour une blanche, qui est plus visible, le 1.^{er} janvier 1877.

— En décembre 1876, on alluma un phare à lumière fixe blanche sur l'île de S.^t Georges, à l'entrée du port de Mozambique, pour faciliter l'entrée du port extérieur de Mozambique, et l'on en établit un autre dans la péninsule de Cabaceira, pour montrer le chemin vers le mouillage intérieur.

— Le 6 juin 1877 un phare à lumière fixe blanche fut allumé à la pointe Rouge ou de Machaquene, dans la baie de Lourenço Marques, pour indiquer le chemin à ceux qui cherchent le mouillage dans le cours intérieur du fleuve do Santo Espirito, en face de la ville.

— Le 1.^{er} janvier 1888 l'éclairage du port de Mozambique a subi une transformation: on y a bien conservé le phare de l'île S.^t Georges, mais on y a placé aussi deux fanaux d'alignement à lumière verte établis sur la forteresse de S.^t Sebastien, et deux autres à lumière rouge, l'un dans la péninsule de Cabaceira sur l'emplacement de l'ancien, et l'autre en bas, sur la partie baignée par la mer qui s'étend en face de lui. Par ce système, qui est parfait et complet, l'accès du port de Mozambique est devenu des plus faciles le jour comme la nuit, même pour les navires qui demandent le port sans pilote.

— Enfin le 1.^{er} janvier 1889, on alluma un phare à lumière fixe blanche, sur le Cap Delgado, dans la partie nord de la baie de Tungue, pour indiquer la route vers cette baie, et pour servir de point de repère de la navigation sur l'Océan.

*

* *

Pour venir en aide avantageusement à nos bâtiments en croisière du côté de la terre, où ils exercent un travail

infatigable, il était indispensable d'occuper militairement quelques-uns des principaux points de la côte ou le trafic était florissant, comme aussi quelques autres points intérieurs ayant une mauvaise réputation, et de chercher par ce moyen à y établir nôtre bienfaisante et vigoureuse influence, à éviter les embarquements clandestins, et à donner graduellement aux populations les habitudes d'ordre et de moralité, les pratiques de l'agriculture et du commerce licite.

Ce fut dans ce but qu'on occupa Infusse en 1880, en envoyant à Villa Pia (jusque là village de Mascate) un détachement du régiment de chasseurs n.º 1, commandé par un officier, tous casernés dans une petite fortification provisoire sur la rive gauche du fleuve Muite.

Un commandement militaire nommé commandement militaire de Matibana fut créé en 1884; il est subordonné directement au commandement des terres fermes du Musoril, et destiné principalement à surveiller de près l'attitude et les propensions du cheik de cette région.

Dans la même année, on a créé un poste militaire et un commandement militaire dans la baie de Mocimbua, au nord de Ibo.

Dans le mois d'août 1885, le port de Sangage fut occupé, on y établit un petit poste militaire et un poste fiscal, sur la rive droite du fleuve Santo Antonio, et près de son embouchure, dépendant tous les deux du gouvernement du district d'Angoche.

Un poste militaire et un poste douanier furent créés dans la baie de Tungue en février 1886, après l'occupation pacifique de la rive droite du fleuve Meningane.

Et, en mars 1887, après la réoccupation à main armée de la partie nord de cette baie, ce commandement militaire et ce poste fiscal furent transférés au village arabe de Meningane qui était détruit, et sur les débris duquel le nouveau village de Palma fut fondé.

Selon ce que dit Sir John Kirk en 1880, *la baie de Tungue est située admirablement comme point de départ de traite des noirs dans la mousson de N. E., et elle arrivera fatalement à être utilisée pour ce commerce dans le cas où elle appartiendra de nouveau à la nation portugaise.* Mais nous pouvons répondre simplement par des faits, à une telle affirmation gratuite :

Depuis la capture d'une embarcation négrière, le 14 janvier 1886, dans les eaux du fleuve Meningane, par la corvette *Briton* de Sa Magesté Britannique, avant notre réoccupation définitive, jamais on n'y a fait, jusqu'aujourd'hui quelque autre embarquement que ce soit de nègres à l'état d'esclaves.

En décembre 1886, le fleuve Moginquale fut occupé; le plan hydrographique en a été levé, et un commandement militaire dépendant directement du Gouvernement de Mozambique et auquel le poste d'Infusse fut subordonné, fut établi sur la colline de Namiepe qui domine parfaitement le fleuve et son entrée ainsi qu'un horizon très étendu dans l'intérieur des terres.

Dans les commencements de l'année 1887, le commandement militaire d'Aruangua, créé par un décret de 1884, fut installé à l'embouchure du fleuve *Pungue* à l'endroit de la rive gauche appelé Beira. Ce commandement qui d'après ce décret devait dépendre du Gouvernement du

district de Manica, devint temporairement une dépendance du district de Sofala, comme étant plus près des secours et des moyens d'action du Gouverneur respectif, que de celui de Manica.

En octobre 1887 on résolut de créer un poste avec un commandement militaire dans le Boror, terres intérieures au nord et à l'ouest du District de Quilimane, non seulement pour faire la police des populations foraines, d'Ingode et d'Erara, où affluent les tribus des environs du Nyassa pour y échanger de l'ivoire, mais aussi, pour éviter un petit trafic clandestin que ces tribus avaient l'habitude de faire, plutôt par la rudesse innée de leurs coutumes barbares, qu'avec une notion exacte de l'acte qu'elles pratiquaient.

L'effet de l'établissement de ce poste militaire contre la traite des noirs faite par des caravanes de l'intérieur a été complètement décisif. Le consul anglais Hawes affirme au marquis de Salisbury dans une dépêche officielle du 25 février 1887, écrite à Zomba, près du lac Nyassa, que le trafic d'esclaves paraît être entièrement terminé à Lunas, emplacement du territoire de Boror où s'est établie l'autorité portugaise et où le nouveau village appelé si heureusement « Liberdade », a été fondé. Aujourd'hui les caravanes, qui viennent à Quilimane par ce chemin y apporter de l'ivoire, ne consistent qu'en un nombre suffisant de porteurs pour y transporter cet ivoire et en remporter les marchandises reçues en échange, et en quelques femmes, concubines des hommes qui dirigent les caravanes. Mr. Hawes ajoute que cela est dû indubitablement à la surveillance des autorités portugaises qui y sont installées.

*

* *

La conscience nous affirme que, depuis de longues années, les Gouvernements portugais ont fait des efforts énergiques et spontanés pour réprimer le trafic dans toutes les possessions où l'on voit flotter le drapeau bicolore. Entreprise difficile, certainement! quand il s'agit d'extirper d'anciens usages invétérés par l'habitude, par l'impunité et, principalement, par l'exigence impérieuse de certaines circonstances économiques auxquelles nous nous reporterons bientôt, qui sont particulières aux provinces d'outremer.

Si ces vérités pouvaient être révoquées en doute, nous les renforcerions signalant les sommes considérables employées à l'augmentation des industries coloniales, dans le but de donner de l'essor au commerce, et de rendre saines et attrayantes les villes du littoral africain. Aux accusations malveillantes des étrangers nous opposerions le dévouement d'un grand nombre de fonctionnaires, dont les uns ont ruiné leur santé, et les autres ont perdu la vie dans ces climats inhospitaliers; nous opposerions enfin l'activité avec laquelle nous avons toujours cherché à offrir au cultivateur et au commerçant un placement avantageux pour leurs capitaux, les arrachant ainsi au trafic immoral mais lucratif de la traite des noirs.

On sait que la surveillance constante des ports et des fleuves suspects dépendait de la présence assidue de na-

vires de guerre sur ces points inhospitaliers. — Qu'ont fait nos Gouvernements?—ils ont augmenté, autant que possible, nos forces navales dans la mesure des moyens dont ils peuvent disposer, et cela non seulement quant au nombre des batiments de guerre, mais aussi quant à celui des équipages, qui, faute de commodités, étaient souvent décimés par les fièvres.

Ces efforts si tenaces de la part du Portugal ont été reconnus très souvent dans les régions officielles par le témoignage digne de foi de hauts fonctionnaires étrangers. Il serait curieux et utile d'avoir la liste complète de tous ces témoignages, dont quelques uns sont éloquentes et chaleureux, par lesquels la bonne foi des étrangers a récompensé notre pénible tâche; mais, ne voulant pas étendre par trop ce document, nous nous limiterons à prendre au hasard, en glanant dans une moisson si abondante.

*

* *

Prenant comme point de départ le traité du 3 juillet 1842, entre le Portugal et la Grande Bretagne, nous remarquerons que déjà le 18 novembre 1844 le commodore Jones, commandant la station navale britannique sur la côte occidentale d'Afrique à bord de la frégate *Pénélope* dans l'île de l'Ascension, louait, auprès de l'amirauté anglaise, la bonne foi et le zèle avec lesquels le Gouverneur d'Angola et les officiers de la province s'efforçaient à maintenir l'esprit et la lettre des traités sur l'abolition de la

traite des noirs; et il signalait alors spécialement, le capitaine de frégate Cunha, chef de la station navale, qui, pour sa part, venait de capturer une barque de négriers chargée de 800 esclaves.

Le 23 janvier 1845, Lord Aberdeen, chef du cabinet de St. James écrit au ministre de la Grande Bretagne à Lisbonne confirmant la satisfaction avec laquelle l'Angleterre voit le zèle des Portugais à accomplir les traités pour l'extinction du trafic. Lord Howard, ministre d'Angleterre à Lisbonne, signale les mêmes sentiments dans sa dépêche officielle du 15 mai 1845, à notre Gouvernement, quant à l'efficacité des efforts des Gouverneurs d'Angola et de Mozambique, ce dernier étant secondé par le Gouverneur de Quilimane. Les plus incrédules peuvent voir par là l'harmonie avec laquelle les autorités du Gouvernement portugais opéraient dans la partie occidentale et dans la partie orientale du grand continent.

Mais nos travaux énergiques ne s'arrêtèrent pas et ne faiblirent pas. Par une dépêche officielle du 29 mars 1875, Lord Derby ordonnait au ministre britannique à Lisbonne de féliciter notre Gouvernement sur le succès des opérations des forces navales portugaises contre les négriers à Quivolane; et il faisait de même, le 31 mars de la dite année pour le decret qui détruisait les derniers vestiges de l'esclavage dans l'archipel du Cap-Vert.

D'accord avec les forces navales anglaises, nos forces navales réalisèrent plus d'une fois des expéditions combinées, dans le but de poursuivre les négriers sur les fleuves et dans les cours d'eau sinueux de la côte de Mozambique. Nous citerons seulement celle qui eut lieu au mois d'août

1875 sur les fleuves Moma et Quizungo, quoique nous pussions en citer des dizaines où la cordialité la plus intime et la plus efficace entre les officiers des deux nations s'est toujours manifestée.

La conviction que nos Gouvernements ne savaient pas (par sentiment d'honneur même) se ralentir dans le but ferme d'extirper le trafic, prenant déjà de la consistance, se généralisait dans tous les esprits.

Les mesures adoptées par le Portugal sur toute la côte d'Afrique, peuvent, ce nous semble, se résumer ainsi qu'il suit.

1.° — Renforcer (comme on l'a toujours fait quand c'était possible) les détachements des stations navales.

2.° — Améliorer (comme, en effet, on les a améliorés en beaucoup de points depuis vingt ans) les casernements des divers centres de troupes, condition essentielle pour entretenir la santé des garnisons.

3.° — Introduire l'usage des barques à fond plat, mues à vapeur et bien armées pour la navigation difficile et la police des fleuves et des ports pleins d'écueils fréquentés par les embarcations négrières.— Les embarcations qui se trouvaient dans ce cas sont: Les canonnières *Tete* et *Sena* qui ont parcouru le Zambèze, et ont fait d'actives croisières sur la côte de Mozambique depuis 1873 j'usqu'en 1880. Les deux chaloupes en acier qui ont été envoyées en 1880 au Zambèze, mais qui ne furent employées qu'à faire la police des environs du port de Mozambique; et enfin les trois petits vapeurs *Cuama*, *Cherim* et *Marave*, envoyés il y a peu de mois, et qui sont destinés à la navigation du Zambèze, du Chire, et du lac Nyassa.

4.° — Surveiller (comme on le fait toujours quand c'est possible) certains points où les trafiquants trouvent plus facilement un abri au milieu des mangliers inextricables.

Malgré des notes discordantes et injustes, nous voyons avec plaisir que les témoignages d'étrangers louant l'efficacité de nos efforts, ont continué à affluer dans tous les temps.

*

* *

La façon dont le général José Guedes de Carvalho et Menezes se conduisit comme Gouverneur de Mozambique dans l'exécution des ordres émanés du Gouvernement de la métropole pour donner la chasse aux négriers, fut digne de remarque. Dans une dépêche officielle du 16 juin 1876, que le major Frédéric Elton, intelligent et infortuné ex-consul anglais à Mozambique adressait à son gouvernement, il résumait en peu de mots, dans un chapitre sur la répression du trafic, la gérance du Gouverneur général, affirmant que les services rendus par ce fonctionnaire avaient été remarquables, et que lorsqu'il avait quitté l'administration de la province, il avait laissé à son successeur le chemin ouvert pour obtenir la prompte abolition du trafic de nègres dirigés sur l'île de Madagascar.

Tous ces efforts furent reconnus supérieurement par le gouvernement de lord Derby, dans une dépêche officielle du 23 octobre 1876 au ministre anglais à Lisbonne.

Les services des officiers de marine, João Carlos

Adrião et José d'Almeida d'Avila, tous deux chargés du commandement de la station navale de Mozambique, à différentes époques, ne furent pas moins appréciés par le cabinet de la Grande Bretagne, ainsi que le constatent les dépêches officielles de lord Derby, adressées à lord Lytton, le 15 septembre 1875, et à mr. Morier, le 21 février 1877.

Les services rendus par le Gouverneur général de Mozambique sont singulièrement vantés dans une autre dépêche du 31 mars 1877 du Gouvernement anglais à son ministre à Lisbonne, dans une du 24 avril, et dans une autre du 25 juin; de plus, dans une dépêche officielle bien expressive du consul Elton, déjà cité, adressée au Gouverneur de Mozambique le 27 juin de la même année, ce fonctionnaire consulaire rend le témoignage le plus positif aux mesures constantes adoptées par les Portugais au profit de la grande idée humanitaire.

Il y a une autre dépêche du 4 janvier 1878, dans le même esprit, adressée par lord Derby au plénipotentiaire anglais à Lisbonne, à l'égard de la bonne attitude du nouveau Gouverneur général Francisco Maria da Cunha, une seconde fut communiquée au Gouvernement anglais par l'amiral Corbett fondée sur des renseignements officiels du commandant Ommanney, de la canonnière le *Linx*.

Le vaste littoral portugais de l'orient africain (en raison de circonstances orographiques spéciales, et du voisinage de pays musulmans où la condition servile est une institution légale) a été le lieu où la tâche infamante de la traite des noirs a coûté le plus à enlever de nos mœurs. Ces plages, ces fleuves et ces bras de mer peu profonds, dont un grand nombre pénètrent en serpentant dans les terres

intérieures, ont été bien des fois le théâtre de véritables prouesses ignorées, pratiquées par nos hommes de mer.

Outre les faits aux quels les documents diplomatiques cités plus haut font allusion et dans lesquels on met en évidence des hauts faits de fonctionnaires portugais, il y a une dépêche officielle du 9 avril 1878, dans laquelle le commandant anglais W. U. C. Selby du navire de guerre la *Vestal* rapporte la façon courageuse avec laquelle l'enseigne de vaisseau José Maria da Silva s'est conduit dans une attaque combinée entre le navire portugais le *Tete* et le sien contre des négriers, dans la baie de Mozambique, expédition qui obtint une mention des plus flatteuses du marquis de Salisbury dans une des ses dépêches au ministre anglais en Portugal, daté du 24 juin suivant.

Le consul anglais à Mozambique, H. O'Neill témoin de la manière pleine de zèle avec laquelle les autorités portugaises procèdent dans cette vaste province, disait dans une dépêche du 17 juillet 1880, adressée au comte de Granville, et se reportant à notre nouvelle occupation d'Infusse, que les mesures prises par le Gouverneur Sarmiento, soumettaient le district à une surveillance permanente, et il assurait que l'abolition du trafic y dépendait de cette surveillance exercée par les autorités installées sur ces territoires; et que les conditions de ce trafic étaient complètement modifiées, attendu que, les négriers ne pouvaient plus espérer la protection ni l'aide que les chefs indigènes, aujourd'hui soumis ou expulsés, leur avaient donnés, jusque-là.

Ces actes méritèrent encore de nouvelles louanges à notre zèle dans une dépêche du 18 septembre 1880 que

mr. Lister, sous-secrétaire d'Etat adressait audit consul, et dans laquelle il est fait mention de l'énergie et du succès des mesures adoptées par les Portugais dans le delta du Quivolane, et dans l'occupation d'Infusse. On cite les capitaines Luiz Joaquim Vieira Braga (déjà mort), et Antonio Candido Vidal de Sousa, comme ayant été des auxiliaires puissants dans ces expéditions.

Il y a aussi de justes appréciations à notre égard dans le rapport adressé à son Gouvernement par le même consul O'Neill, le 3 novembre 1880, où, après avoir parlé de l'esclavage rural, limité et doux, qui existe encore dans le nord de la province de Mozambique, où l'on cultive le sésame, il dit ceci: *J'espère que mes paroles à l'égard du commerce d'importation et d'exportation qui se fait sur la côte du nord de cette Province ne peuvent signifier insouciance de la part des autorités portugaises qui y résident. Je tiens comme certain que le Gouverneur d'Ibo désire la répression du trafic aussi sincèrement que quelque autorité anglaise que ce soit.*»

Les faits éclatants de nos militaires et de nos matelots parlent plus haut encore que ces témoignages impartiaux, dignes de foi, et pour cela même précieux. Ces officiers, ces pauvres soldats, ces simples matelots, relégués dans les profondeurs de solitudes inhospitalières, il faut voir comment ils luttent avec les maladies locales produites par l'empoisonnement paludéen; il faut les voir s'escrimer sans relâche contre la fureur des ondes et contre la résistance armée des négriers. Le fait est qu'ils savent confirmer, grâce à leur conduite inébranlable, la réputation de courage dont jouissent les hommes de guerre portugais.

On se souvient (nous venons d'en parler plus haut) de la perte de deux officiers et de quatre marins de la canonnière *Mandovi* engloutis par un coup de mer lors de leur poursuite de négriers à la barre d'Infusse, au mois d'août 1882; cette perte déplorable a mérité à notre Gouvernement, les compliments de condoléance du Gouvernement anglais exprimés dans une dépêche du 2 novembre, du comte de Granville à mr. Baring chargé d'affaires à Lisbonne.

Le consul anglais O'Neill, dans une dépêche officielle qu'il adressait à son ministre, comte de Rosebery, le 25 juillet 1886, faisait les éloges les plus spontanés et les plus grands du Gouverneur général de Mozambique Auguste de Castilho et du capitaine des ports, lieutenant de vaisseau, Antonio Simeão d'Oliveira pour la discrétion, l'adresse, et la décision, avec lesquelles avait été conçue, dirigée, et exécutée une expédition anti-esclavagiste, commandée par Simeão d'Oliveira en personne, dans une chaloupe armée, au fleuve Mafeda et au sud de la pointe Bajona, expédition qui eut pour résultat la destruction de l'embarcation négrière *Nussura*, qui s'était absentée clandestinement du port de Mozambique quelques jours auparavant, laissant ses papiers chez le capitaine du port. Le dit O'Neill parvint à obtenir des renseignements particuliers qui confirmaient pleinement les assertions officielles publiées dans le bulletin du Gouvernement général de la province.

*

*

*

Tout ce que nous venons de dire, extrait superficiellement et au hasard des sources les plus authentiques des chancelleries nationales et étrangères, prouve l'évidence de l'attitude sage et humanitaire prise par le Gouvernement portugais, depuis de bien longues années, dans la noble intention d'en finir avec le trafic des esclaves dans les possessions portugaises. La résistance qu'a éprouvé ce Gouvernement pour arriver à voir ses efforts couronnés de succès, prouve aussi, une fois de plus, qu'il ne suffit pas d'établir des lois; il faut les appliquer et les régler. Il ne suffit pas qu'un principe sensé s'implante dans les codes d'un pays; il est indispensable que les coutumes nationales se modifient pour pouvoir l'accepter, et que les circonstances locales le favorisent.

Plusieurs causes s'opposèrent à l'idée lumineuse et grande de l'abolition de l'esclavage et de l'extinction de la traite des noirs. Parmi ces causes, les unes étaient négatives et d'autres positives, toutes très efficaces, et tellement efficaces, qu'elles ont retardé jusqu'à aujourd'hui l'affranchissement complet des noirs, en dépit des efforts combinés du bon sens et de la charité chrétienne.

Il est fait ailleurs allusion à certaines circonstances d'économie agricole des colonies, qui, en plusieurs endroits rendaient l'abolition difficile, quoiqu'elle soit si jus-

tement préconisée par les philanthropes. En effet, qui ne voit pas que les planteurs n'auraient jamais pu mettre à exécution le défrichement et l'exploitation de la plus petite parcelle de terrain dans ces climats brûlants et malsains, sans la conquête faite de vive force? Elle paraissait donc tristement nécessaire, cette soumission de milliers de travailleurs, arrachés ainsi d'une manière barbare à la paix et à l'immobilité de la vie dans les déserts, cette soumission de nègres, dont la nature paresseuse et scbre se contente des aliments les plus grossiers.

Ce fut là, sans doute, une triste et dure nécessité pour les anciens colons, moins éclairés que ceux d'aujourd'hui, et qui, par leurs relations avec les musulmans, pendant des siècles, dans la péninsule, étaient habitués à accepter l'esclavage comme une institution légale.

Et cependant, comme les dates le démontrent triomphalement, l'idée de liberté pour ces malheureux enchaînés par la cupidité d'autrui, entra de bien bonne heure dans l'esprit des législateurs portugais.

Si ce n'étaient quelques trafiquants, intéressés directement dans les bénéfices d'un tel commerce, personne, parmi les gens de bon sens, n'oserait se risquer à défendre une absurdité aussi inique. Il suffit ici d'affirmer, que les stations officielles portugaises s'efforcent, depuis des siècles déjà, d'arracher de notre noble pays cette lèpre qui l'humilie.

Ce n'est, pour ainsi dire, que depuis 1834 que l'on a commencé à penser plus systématiquement à nos colonies, et seulement depuis trente ou vingt ans avec plus d'insistance. Parmi les causes physiques qui ont contribué

à retarder notre œuvre de civilisation africaine, figure en premier lieu l'insalubrité incontestable du climat dans une zone plus ou moins large du littoral, et de là vient la difficulté d'attirer les capitaux en Afrique.

Les colonies africaines des autres nations sont en prospérité, tels que le Cap de Bonne Espérance, l'Algérie, et même le Natal et les républiques néo-Hollandaises de l'intérieur du continent; et cela à cause des climats tempérés et salubres dont elles jouissent.

Il est possible que dans la zone tropicale de l'Afrique où presque toutes nos colonies sont situées, nous ayons peu fait; mais ce qui n'est pas moins certain, c'est que aucune autre nation civilisatrice y aurait mieux réussi que nous, qui possédons à un haut degré une facilité d'acclimatation reconnue même par beaucoup d'étrangers.

Mais revenons au sujet principal qui nous occupe.

Il y a des causes bien variées de la décadence que l'on remarque effectivement (et qui ne pouvait manquer d'être remarquée) dans la traite des noirs en de certaines régions des possessions portugaises ou malheureusement elle subsiste encore.

Examinons-en quelques unes:

1.^o—L'augmentation des industries honnêtes le long de la côte, grâce à la multiplicité des moyens de communication maritime.

2.^o—La diminution sensible du commerce et de l'exploitation de l'ivoire, et l'augmentation de la récolte du caoutchouc dans l'intérieur.

3.^o—L'augmentation graduelle et toujours croissante de commerces licites dans l'intérieur.

4.°—La présence beaucoup plus grande qu'autrefois d'Européens dans des déserts inaccessibles jadis aux communications avec des gens civilisés.

5.°—L'amélioration rapide dans les moyens de communication et de publicité, soit par les bâtiments à vapeur, soit par les télégraphes.

6.°—Le grand nombre de points occupés par des factoreries le long des côtes, et la police qui y est mieux exercée.

7.°—L'influence bienfaisante et civilisatrice des missionnaires dans l'intérieur.

*

* *

Quant à la province de Mozambique spécialement, il y a encore d'autres motifs; savoir:—La diminution dans la recherche de la marchandise depuis le décret du Gouvernement Hova à l'égard de l'émancipation; le protectorat français sur les îles Comores, et la promesse, faite récemment par le Sultan de Zanzibar, de libérer bientôt tous les esclaves dans ses Etats.

Nous allons nous étendre davantage à l'égard de cette province, qui est un des joyaux de la couronne, et examiner l'importance de ses côtes, principalement dans la partie du centre que les négriers préféraient pour leurs exploitations indignes, en raison de la proximité de marchés plus avantageux.

Dans une communication du consul anglais Elton qu'il faisait à son Gouvernement en 1876, déjà il reconnaît

une diminution considérable de cet abominable commerce, dans des endroits, où il existait encore l'année précédente, malgré les efforts du Gouverneur général et du Gouvernement central.

Dans le cours de cette année là, le commandant Thomas le Hunt Ward de la corvette anglaise la *Thétis* (nous citons avec intention ces dépositions qui ne peuvent être soupçonnées) déclarait à son Gouvernement que, ayant croisé pendant six mois consécutifs sur les côtes de Madagascar, on y avait capturé une seule embarcation d'esclaves pendant ce laps de temps, et que deux seulement avaient réussi à s'échapper; et il reconnaissait une diminution notable du trafic le long de la côte portugaise de Mozambique.

La vérité est que, depuis ces déclarations, quelques cas (mais rares) sont dénoncés au Gouverneur général de Mozambique et, qu'ils étaient pratiqués par des Arabes; mais cela n'est que la confirmation de la règle générale; ce sont des exceptions, qui servent, pour aussi dire, à maintenir les autorités navales sur le qui-vive.

Ce même consul Elton, dans un rapport envoyé à son ministre au mois d'août 1876, déclare, d'après ses observations personnelles, que les visites de canonnières portugaises sur divers points de la côte, et la destruction de quelques embarcations négrières faite par ces canonnières et par les croiseurs anglais, avaient eu le meilleur résultat. L'attitude du Gouverneur José Guedes qui venait en aide à ces expéditions, fut reconnue par lord Derby, et il en fit l'éloge dans une note du 11 octobre 1876, adressée au ministre anglais à Lisbonne.

Dans un autre rapport du même Frédéric Elton, con-

sul anglais à Mozambique, adressé à lord Derby le 3 janvier 1877 à l'égard de la traite des noirs, il est dit que c'est avec plaisir qu'il voit que, pendant son absence de Mozambique, beaucoup d'Arabes et de noirs mussulmans mal notés ont disparu de Quivolane et d'Infusse, s'étant vus obligés, à ce qu'il parassait, à abandonner le trafic, qui devenait impossible en face des obstacles élevés par la politique portugaise et britannique.

Sir John Kirk, agent politique de l'Angleterre près le Sultan de Zanzibar, dans une dépêche officielle du 7 février 1878, rend compte de la prise d'une embarcation négrière à Myanterano (Madagascar), embarcation qui paraissait être sortie du fleuve de Moma ou de ses environs, et il avoue que cette prise est l'unique que l'on ait réalisée depuis bien longtemps dans le canal de Mozambique. Il dit encore qu'il y avait plus de deux ans que la station navale portugaise n'avait jamais manqué de maintenir un ou plusieurs navires dans ces parages. «Il y a donc raison de penser—ajoute sir John—que le trafic y est considérablement diminué».

Le consul O'Neill, que nous avons déjà cité, faisait la même déclaration dans une dépêche en date du 21 octobre 1879, adressée au marquis de Salisbury à propos d'une expédition portugaise et anglaise, combinée et projetée à Infusse et à Quivolane; et, selon lui, cette diminution du trafic est due à l'influence de l'esprit de la Loi portugaise qui a supprimé la traite des noirs, et aux secours prêtés par le Gouverneur général de Mozambique.

Le contre-amiral Corbett est encore plus explicite dans ses expressions quand il écrit à l'Amirauté, le 31 août 1879

à bord de sa frégate *l'Euryalus*, mouillée à Aden, et qu'il dit que, d'après ce qu'il a vu, en personne, la traite des noirs était, pour ainsi dire moribonde dans le canal de Mozambique (*in a moribund condition*) réduite, comme elle l'était à l'état de contrebande insignifiante (*a pettyfogging contraband*).

Le consul O'Neill reconnaît encore une fois les mêmes résultats avantageux, quand, le 13 décembre 1879 et le 2 décembre 1880 il dit au marquis de Salisbury, que l'on remarque une diminution notable dans le nombre des esclaves conduits à la côte, diminution qui, cependant doit être attribuée, si l'on veut être impartial, à la rareté graduelle de l'ivoire, et, par conséquent, à la diminution des expéditions de caravanes commerciales à la recherche de ce produit.

Ce chapitre pourrait encore s'enrichir de plusieurs témoignages dignes de foi, qui confirmeraient cette vérité irrécusable: savoir: la diminution graduelle et constante du trafic, justement sur le point où on l'exerçait le plus effrontément. Le célèbre sir Bartle Frere, commissionné expressément par son Gouvernement pour aller étudier la question de la traite des noirs à la côte orientale d'Afrique, et convaincre le Sultan de Zanzibar d'y coopérer avec l'Angleterre, calculait en 1873 à dix mille esclaves l'exportation qui s'en faisait annuellement, rien que de la côte portugaise. Dans le commencement de l'année 1876, le consul Elton l'évalue à 7 ou 8000, et ce calcul est appuyé par le commandant Le Hunt Ward. Le même Elton la réduit à 1600 en janvier 1877. Néanmoins cette différence sensible était due (nous ne devons pas le cacher),

à des causes exceptionnelles, car en juillet de la même année, 1877, ce consul mentionne une nouvelle augmentation, qui est confirmée par le commandant Selby, du navire la *Vestal*. Et, encore en juillet 1879, un autre officier de la croisière anglaise, le commandant Tracey du navire le *Wild Swan*, avoue qu'il y avait déjà peu de trafic, ou même aucun.

Enfin, l'amiral Jones, écrivant à l'Amirauté anglaise le 24 septembre 1880 a bord de la frégate *l'Euryalus* mouillé à Trincomalee, dans l'île de Ceylan, après avoir été dans la croisière de la côte orientale, s'exprime ainsi :

« La proclamation de l'état de liberté faite par les Portugais, et la déclaration de l'illégalité de la traite des noirs dans ses possessions, ont aidé beaucoup le Gouvernement anglais à en faire la suppression. Aussi voyons-nous que ce commerce se fait en petites parties, de l'intérieur pour le littoral comparativement à ce qui s'en faisait sur une grande échelle, il y a peu d'années. Ce trafic se trouve donc réduit aujourd'hui à environ 3:000 esclaves, de 20:000 qu'il était auparavant. »

Ces assertions authentiques citées ici sont des preuves concluantes de la vérité; mais il y en a encore d'autres et beaucoup d'autres.

*

* *

Écoutons la façon énergique et positive avec laquelle des écrivains et de hauts employés anglais répondent en personne et spontanément aux insinuations malveillantes

de certain fonctionnaire ou certain voyageur malévole ou mal informé.

Dans une lettre du Dr. Stewart au consul Elton, datée de Livingstonia (Lac Nyassa) 30 novembre 1876, on repousse quelques unes des assertions du voyageur Young, et il y est dit :

« Je ne crois pas que 19 milliers d'esclaves, et rien qui en approche, soient transportés annuellement sur le lac; il n'y a même aucun endroit où l'on puisse rencontrer des milliers de squelettes, ainsi que veut bien le dire Mr. Young »

Le consul anglais à Loanda, Hopkins qui est à même de parler sur ce sujet en parfaite connaissance, oppose sa logique aux affirmations du voyageur Cameron; et, écrivant au comte Derby, le 6 janvier 1877, entre autres choses en faveur de notre défense, il dit ce qui suit :

« Cameron rapporte aussi que pendant son séjour dans le Bihé, il sut que des vapeurs abordaient à Mossamedes pour la traite des noirs. Quant à moi, j'ai visité Mossamedes et j'ai su qu'on n'y voyait rien de semblable depuis bien de années. Le dernier embarquement eut lieu dans la baie Farta à quelques milles au sud de Benguella en 1863 ou 64; mais l'exportation d'esclaves cessa entièrement d'exister à Benguella par l'activité des croiseurs sur la côte de Cuba, et dès que les autorités espagnoles s'emparaient des esclaves dès le moment où ils débarquaient dans l'île. Il y a à Mossamedes un Gouverneur et un état major d'officiers, ainsi qu'un détachement de marins et de soldats; de sorte que la traite des noirs y est devenue impossible aujourd'hui ».

Dans une dépêche officielle du 13 février 1877, de Mr. Morier, ministre anglais à Lisbonne, adressée à son ministre des Affaires Etrangères le comte Derby, après avoir parlé de l'indignation de la presse de Lisbonne contre des accusations imméritées faites par le voyageur Cameron à Paris et dans d'autres pays, il dit qu'il comprend bien l'irritation de Cameron, quand il accuse des actes scandaleux pratiqués en Afrique par quelques Portugais, et il ajoute impartialement d'autre part, qu'il est inutile de nier que la croisade publique levée par Cameron contre la présence des Portugais en Afrique, est calculée dans le but de faire le plus grand tort aux seuls moyens vraiment disponibles et efficaces pour mettre fin aux abus mêmes qu'il denonçait, et qui consistent dans la coopération active des deux Gouvernements.

Dans une autre dépêche très longue, du même ministre anglais à Lisbonne adressée encore au comte Derby, le 27 février 1877, et dans laquelle il est rendu compte de l'impression désagréable causée au Parlement portugais par les dits voyageurs Cameron et Young, ce diplomate termine en disant :

« Je ne puis manquer de remarquer la situation désagréable où cette légation se trouva par le langage attribué au lieutenant Young. L'expédition dirigée par cet officier a été recommandée avec le plus grand empressement par mon prédécesseur, aux soins et à la protection du Gouvernement portugais. Toutes les franchises et toutes les exemptions de douane ont été accordées à la dite expédition; et, non seulement les plus petites plaintes sur le manque d'accomplissement des conventions n'ont pas été

reçues dans cette légation, mais encore, les employés du lieutenant Young remercièrent le Gouvernement portugais des facilités procurées à ce Monsieur, et de toutes les politesses dont il a été l'objet toutes les fois qu'il a traversé des territoires portugais. Et maintenant, il se plaint d'avoir rencontré des obstacles à ses relations avec les autorités de Quilimane, et d'avoir eu à payer 26 pour cent sur toutes les marchandises de la mission.»

Enfin M. Stanley, le voyageur si connu, le 11 mai 1878, après sa traversée en Afrique, écrit de Londres au secrétaire de la Société anti-esclavagiste américaine, en ces termes :

«Les provinces portugaises sont gouvernées par des hommes que je tiens comme étant animés d'une haine aussi sincère contre la traite des noirs, que l'a montré quelque philanthrope anglais ou américain que ce soit. Ce serait vraiment une entreprise des plus risquées pour un négrier quelconque, que de tenter de faire revivre aujourd'hui le trafic d'esclaves sur le territoire portugais, soit par mer, soit par terre. On ne peut nier qu'il se fasse quelque trafic sur les frontières des colonies de Portugal par des sujets portugais, quand ils parviennent à échapper à la surveillance des autorités; toutefois, il est indispensable de bien faire la différence qui existe entre les Portugais africains et les Portugais européens.»

Une chose que les étrangers doivent avouer, c'est la douceur de notre régime colonial envers les esclaves que nous possédions. Il y a peu de nations qui puissent se vanter d'avoir accepté avec une aussi grande cordialité la libération de tant de milliers de sujets, et d'avoir traité

ces malheureux avec plus d'humanité lorsqu'ils étaient soumis par la loi aux caprices de leurs maîtres.

*

* *

Il y a eu des exceptions, c'est évident; et les cas de férocité brutale et lâche étaient nombreux; mais la règle générale était la mansuétude presque paternelle des propriétaires envers les esclaves.

La sollicitude avec laquelle les propriétaires d'Angola préparèrent la transition de l'état de servilité à celui de liberté dès 1874, fut un spectacle consolateur, d'après ce que dit Mr. Carnegie, consul anglais par intérim à Loanda, homme digne de foi.

Dans sa dépêche officielle du 29 avril 1876, ce fonctionnaire informe son Gouvernement, que les craintes de perturbation de l'ordre, dans l'île de S.^t Thomas, en conséquence de la loi du 3 février, s'étaient évanouies, et que l'attitude des propriétaires, était pacifique. Les esclaves devinrent de simples serviteurs comme les autres, quels qu'ils soient.

Pour éviter l'agitation qui pouvait amener une transition trop violente, les propriétaires de terrains à Loanda avaient introduit la liberté du travail dans leurs plantations, donnant à chaque petit travailleur un lot de terrain, avec la permission de le cultiver, moyen par lequel (fait observer le dit consul), ces propriétaires étaient parvenus à *assimiler la position de leurs esclaves à celle des travailleurs*

libres, au point qu'il n'existait déjà plus alors de différence entre eux. Ce fait (qu'on le remarque bien) se passait en avril 1876; et ce n'est qu'au 17 juillet suivant que le décret d'abolition définitive de l'esclavage dans cette province, devait être effectif à Loanda.

On voit par là et, d'après le témoignage impartial et digne de foi d'un agent anglais, combien le caractère du peuple portugais est humain et bienveillant, et (à part les exceptions) comme l'abolition de l'infâme trafic fut acceptée de bon gré.

Il est vrai que dans une autre de ses dépêches, le même consul, qui se trouvait à Loanda ce 17 juillet 1876, dit qu'il s'étonnait qu'un acte administratif si important, qui allait accorder la liberté à des milliers et milliers d'individus, ne fût pas solemnisé par la plus petite démonstration de fête, ni de la part des autorités, ni de celle des particuliers. Il attribue ce manque d'enthousiasme, et cette apathie, qui l'ont tant étonné, à l'incrédulité chez les esclaves de voir leur situation individuelle s'améliorer par là.

Cette indifférence en présence d'un évènement si remarquable aurait peut-être encore une autre explication plus flatteuse pour notre caractère bienveillant et charitable. Et en effet, (c'est encore le document d'un étranger que nous allons citer). le consul anglais à Loanda Hopkins, en s'adressant au comte Derby le 31 juillet 1875 accuse réception de la loi portugaise du 29 avril, qui proclame l'abolition de l'esclavage comme devant avoir lieu dans le cours d'un an, loi qui est spécifiée dans le décret du 25 février 1869; et il dit qu'elle a été publiée dans le Bulletin d'Angola, ainsi que la nomination d'une com-

mission pour proposer la manière dont les maîtres seraient indemnisés.

Il ajoute, comme déjà l'a confirmé son compatriote Carnegie, cité plus haut, que le décret du 29 avril n'a pas causé la moindre sensation à ceux qui y étaient intéressés; il y eut même des noirs qui considéraient la nouvelle loi avec un sentiment de méfiance dans la crainte qu'elle ne vint les priver de la protection de leurs maîtres *«auxquels ils sont généralement très dévoués, et par lesquels ils sont bien traités»*.

On conclut de là que les maîtres portugais possesseurs d'esclaves, règle générale, n'étaient pas des tyrans, et que la liberté s'infiltra graduellement et doucement dans les coutumes de tous, sans choc ni transition violente et, par conséquent, sans que la réalisation complète en causât le moindre étonnement.

Après l'abolition de l'esclavage tout se passa sur le même pied, et sans que les serviteurs noirs se plaignissent de leurs patrons. C'est ce que l'on peut remarquer dans toutes nos possessions d'Afrique, et qui confirme le bon naturel, l'indulgence et la douceur des Portugais dans leurs relations avec les indigènes, qu'ils ont conquis et qu'ils cherchent à civiliser.

Un autre consul anglais à Loanda, W. G. Lennon Hunt écrivait au marquis de Salisbury le 2 septembre 1878 à propos d'une visite qu'il avait faite aux îles de S.^t Thomas et du Prince, où l'on fait le transport de colons travailleurs ruraux venant de la province d'Angola (ce qui a été critiqué si injustement), qu'il croyait être de son devoir de mentionner que les colons sont bien traités et bien nour-

ris à S.^t Thomas. Il détruisait ainsi l'impression qui s'est manifestée dans l'île, et s'est propagée au dehors contre la réputation des cultivateurs, sans que souvent, quelqu'un se présentât qui pût le démentir d'une façon autorisée.

Sur le même sujet, mr. Morier se reportant au règlement du 21 novembre pour les contrats de serviteurs et de colons dans les possessions portugaises, dit au marquis de Salisbury, le 24 décembre 1878, que l'acte ci-dessus est inspiré par des sentiments d'humanité envers le nègre, et d'équité envers le patron; deux conditions qui se combinent difficilement avec un bon résultat.

En réponse à cette communication le marquis de Salisbury affirme à mr. Morier, le 22 février 1879, que le Gouvernement de Sa Majesté Britannique reconnaît bien volontiers notre coopération au grand but de l'affranchissement des noirs, qui préoccupe constamment les deux Gouvernements par les larges mesures libérales qui, jusqu'à cette époque, ont caractérisé la politique coloniale portugaise.

Plus tard, mr. A. Cohen, consul anglais à Loanda, dans une dépêche officielle du 20 mars 1880, en parlant d'une visite à l'île St. Thomas pour voir les travailleurs qu'on y avait importés de la côte, dément aussi l'accusation gratuite qu'on nous a faite que ces travailleurs étaient maltraités par leurs patrons, et il affirme que les autorités locales veillent avec soin à éviter des abus.

Ce consul est encore plus explicite, lorsque, s'adressant au comte de Granville, le 16 juillet 1882, il dit qu'à S.^t Thomas, les colons sont bien nourris et bien traités en cas de maladie, et qu'ils ont de bons lits; que les infirmeries

y sont bonnes et bien pourvues de médicaments, et que les médecins qui sont nommés par le Gouvernement, et payés par les planteurs, visitent chaque propriété de leur circonscription deux fois par mois, ou plus, si c'est nécessaire. Il affirme le zèle que les autorités mettent dans leurs fonctions, et rend justice au soin avec lequel elles veillent à ce que les travailleurs reçoivent leurs salaires chaque mois; il dit aussi que toute plainte de mauvais traitement faite contre les patrons est vérifiée minutieusement; et, si par hasard on reconnaît que le noir a raison, le patron est puni, soit par la prohibition d'engager d'autres serveurs, soit par le changement des plaignants mêmes dans d'autres propriétés.

*

* *

En cette occasion, le Portugal déclarait son protectorat sur le territoire de Dahomé, et célébrait, avec le roi de ce pays, un traité en vertu duquel il lui était permis de racheter un certain nombre de noirs parmi ceux qui étaient condamnés à être immolés dans les fêtes nationales, fêtes sanguinaires qui se faisaient périodiquement; ce rachat se faisait moyennant une annuité pecuniaire payée au roi par notre Gouvernement. Ce roi de Dahomé s'engageait ainsi à abolir cette coutume ancienne et barbare, et les noirs que nous sauvions allaient servir, comme travailleurs engagés, dans l'agriculture de l'île S^t. Thomas.

Le marquis de Salisbury engageait à ce sujet le ministre anglais, Mr. Petre, le 23 novembre 1885, d'exprimer au

Gouvernement de Portugal, la sympathie avec laquelle le Gouvernement de Sa Magesté Britannique appréciait les efforts humains que nous faisons; ajoutant que si l'exécution d'un semblable traité était accompagnée des précautions nécessaires, comme il est convaincu qu'elle le sera de la part du Portugal, afin d'éviter les abus possibles venant d'employés subalternes, et si l'on protège largement le libre arbitre des noirs sauvés de la mort, on aura obtenu un bienfait signalé pour un peuple exposé traditionnellement à de cruelles souffrances, sous la main d'un potentat despotique, qui ne voyait dans ces hécatombes qu'une des prérogatives indispensables à la conservation de son prestige.

Nous ne résistons pas au désir de citer encore une fois l'opinion autorisée de l'honorable ex-consul anglais à Mozambique mr. H. O'Neill, qu'il a manifestée en défense de nos autorités coloniales, qui furent si souvent calomniées.

En avril 1888, le Gouvernement anglais eut connaissance que l'émigration inaugurée récemment à Inhambane pour l'île de la Réunion avait toutes les apparences de l'odieuse traite de noirs qui avait déjà cessé. Notre Gouvernement fut aussitôt interpellé à Lisbonne à cet égard par le ministre d'Angleterre; le Gouverneur général le fut à son tour par le Gouvernement. et le consul O'Neill qui, en cette occasion avait fait un voyage de Mozambique à Inhambane et à Lourenço Marques, et de qui l'on pouvait présumer que la nouvelle fût partie pour l'Angleterre, fut interpellé par le Gouverneur Général. Dans la réponse écrite qu'il donna au Gouverneur il affirme cependant que, d'après ce qu'il a entendu et vu à Inhambane, lorsqu'il

allait à Lourenço Marques et qu'il en revenait, il est suffisamment prouvé que les autorités locales faisaient tous les efforts possibles pour qu'on exécutât exactement les règlements en vigueur pour l'émigration et pour le transport des colons, et que le Gouverneur spécialement se montrait empressé à assurer un bon traitement et de bons logements aux émigrants pendant le voyage.

Il est certain, et nous ne pouvons pas le nier, qu'il existe encore quelques vestiges de trafic clandestin dans certains ports moins surveillés que les autres, sur la côte de Mozambique; et il n'est pas moins certain que ce sont les chasses faites par les négriers très avant dans l'intérieur de l'Afrique, qui alimentent ce commerce par des envois qu'ils en font au littoral. Une partie de ces levées d'esclaves est absorbée par le service rural dans les plantations de certains indigènes, hors de la vue des autorités portugaises; et l'autre partie est exportée. Il est juste, que pour ne pas trop alarmer les philanthropes, et en faveur de la vérité, on constate, que la condition des esclaves qui restent ainsi sur la côte, est loin d'être ordinairement dure et cruelle, car les noirs se plient facilement à de nouvelles habitudes; ils se créent une nouvelle famille, et vivent satisfaits. Dans un rapport sur ce sujet que le consul O'Neill a adressé au comte de Granville le 3 novembre 1880, il parle de l'existence de ce petit esclavage rural dans les nombreuses et florissantes *machambas* de sésame, surtout entre le Lurio et Ibo; mais il ajoute que les esclaves y sont généralement bien traités par leurs maîtres, qui sont des noirs comme eux; que lui-même, le consul, a offert à un grand nombre d'entre eux de les emmener affranchis

à Ibo, ou ils resteraient absolument libres, et que toujours ils ont refusé cette offre sans hésitation ni contrainte, disant que dans Ibo ils devraient travailler pour obtenir un maigre salaire, avec le quel ils se nourriraient difficilement, tandis que là ils vivaient heureux avec leurs femmes et leurs enfants, et ne travaillaient pas plus que leurs forces ne le leur permettaient, en ayant leur subsistance toujours garantie.

Il ne faut pas penser que nous prétendions ici faire l'apologie de l'esclavage; ce que nous voulons seulement, c'est effacer ou atténuer, autant que possible, un ancien affront qu'on nous a fait, et aussi l'infamie (exagérée avec une intention marquée) d'un mal social que le Portugal a été le premier à combattre avec sincérité, énergie, bon vouloir, et efficacité reconnue.

Les sujets que nous venons d'esquisser dans ce travail pourraient bien être encore développés sous plusieurs rapports. Cependant, pour ne pas étendre outre mesure un ouvrage comme celui-ci, qui tend à peine à rétablir en lumière quelques notions historiques par trop oubliées, avouons-le, nous nous bornerons à ce qui vient d'être dit.

Nous avons commencé par montrer que l'esclavage en Afrique n'est rien moins qu'une institution portugaise.

Nous avons reconnu l'influence des coutumes traditionnelles des peuples de l'ancien monde sur la manière d'être des sociétés de la Péninsule.

Nous avons prouvé que les navigateurs portugais du XV.^{eme} et du XVI.^{eme} siècle n'ont fait qu'accepter, en quelque sorte, les usages qui leur étaient imposés, et par l'interprétation encore confuse du droit des gens, et par les convenances de l'affermissement de leurs conquêtes, aussi bien que par les avantages du développement de la domination spirituelle du régime chrétien.

Nous avons démontré, ce nous semble, qu'à l'ombre de la Croix, que nos navigateurs et nos conquérants plantaient sur des plages inconnues, aux dépens de toute sorte

de sacrifices héroïques, l'esclavage, si rude ailleurs, a pris chez nous une manière d'être, qui en adoucissait la cruauté, et qui, pour ainsi dire, en émoussait le tranchant, en le tournant graduellement au bénéfice des esclaves.

L'esclave, sous l'influence bienfaisante de la famille portugaise, se convertissait bien vite en un serviteur très souvent dévoué, et se voyait admis, à son insu, ou malgré lui, au banquet de la civilisation européenne.

Nous avons constaté tout ce qu'il y a d'injuste dans la manière dont la mission providentielle du Portugal a été souvent comprise de certains publicistes.

Nous avons tâché de comprouver toutes ces assertions par des faits historiques irrécusables; et nous avons enfin, par la bouche des étrangers eux-mêmes, produit la démonstration officielle des efforts que le Gouvernement portugais, dans l'étroite mesure de ses moyens, a mis en œuvre pour en finir, une fois pour toutes, avec l'institution anti-chrétienne de l'esclavage en Afrique et en Asie.

Nous avons parlé franchement et loyalement.

Il ne nous reste qu'à en appeler au témoignage des Nations les plus éclairées de l'Europe contemporaine. Il ne nous reste plus qu'à réclamer pour notre pays, qui a pris dès longtemps une initiative dévouée dans la voie des découvertes géographiques, la place marquante qui lui appartient de droit dans ce chapitre glorieux et touchant de la civilisation du monde: **l'abolition de la traite.**

Lisbonne, novembre 1889.

Relation incomplète des embarcations
employées à la traite des noirs et qui furent capturées
dans les 50 dernières années
par les croiseurs et les autorités coloniales portugaises

Prises faites dans l'archipel du Cap-Vert et dans la Guinée

La goëlette espagnole *Esther* ou *D. Maria II*, prise à Bissao par le Gouverneur général du Cap Vert, Joaquim Pereira Marinho, pour l'avoir trouvée sans ses papiers légaux et naviguant sous pavillon portugais — Fut jugée une bonne prise (Dépêche n.º 32 du dit Gouverneur du 5 avril 1837.)

La goëlette américaine *Fany Butler*

La goëlette portugaise *Roberta*.

La goëlette portugaise *Constituição*.

Ces 3 goëlettes, qui furent jugées comme de bonnes prises, furent capturées comme naviguant avec des papiers illégaux (Dépêche du Gouverneur général respectif, du 16 Septembre 1837).

La goëlette portugaise *Nova Constituição*, capturée le 6 septembre 1840 par l'élève de marine de la goëlette de guerre *Boa Vista*, Domingos Hilario da Fonseca Ferreira, pour avoir été rencontrée ayant un équipage espagnol et un capitaine portugais avec de faux papiers écrits en espagnol et en italien — Elle fut jugée une bonne prise (Dépêche du Gouverneur du 22 Septembre 1840.

Prises faites aux îles St. Thomas et du Prince

La goëlette brésilienne *D. Clara*, prise par le commandant du brick *Tejo*, Francisco A. Gonçalves Cardoso; ce bâtiment était abandonné par le capitaine et l'équipage (Dépêche du susdit officier du 18 décembre 1839)

La goëlette portugaise *Aguia*.

La goëlette portugaise *Nova Magdalena*.

Capturées par le commandant du brick *Tejo* F. A. Gonçalves Cardoso—
(Dépêche du dit officier du 13 mars 1840.)

La chaloupe anglaise *Red Rover*, prise par les autorités de la province. Fut jugé une bonne prise le 18 avril 1844.

La goëlette *Nympha Catalana*, prise par les autorités de la province—
(Dépêches du Gouverneur respectif du 1 et 3 juin 1844.)

Prises faites à Angola

17 mars 1839—Le brick portugais *Maria Virginia*, pris par le commandant du brick de guerre *Fayal* Francisco d'Assis e Silva. L'équipage qui voulut se soulever après la prise, fut absous, mais le navire fut jugé de bonne prise.

29 mai 1839.—La goëlette portugaise *Paquete Portuguez*, (antérieurement *Maria Francisca*) prise à Ambriz par le commandant de la corvette *Urania*.

6 février 1840—Le brick portugais *Caçador*, arrêté par le commandant de la corvette *8 de Julho* en conséquence d'un coup de canon tiré du navire sur le canot conduisant un officier anglais qui allait l'enregistrer. Le capitaine fut emmené prisonnier à Lisbonne.

30 juillet 1840—La patache portugaise *Nereida* prise par le commandant du brick *Tejo* Francisco A. Gonçalves Cardoso et jugée de bonne prise.

3 janvier 1842—La goëlette brésilienne *Virtuosa Maria Aldina*, prise à Benguella par le commandant de la corvette *8 de Julho*.

27 avril 1842—Le brick brésilien *Rosa*, pris au mouillage de Loanda avec une chaloupe contenant 68 esclaves.

..... Sumaca brésilienne *Amizade*, prise à Benguella par le commandant de la corvette *8 de Julho*.

..... La goëlette portugaise *Nympha*, prise près de Chyola par le commandant de la corvette *Urania* au moment où elle recevait 292 esclaves. Elle fut jugée de bonne prise.

..... Sumaca brésilienne *Maria Rosa*, prise par le commandant Mendes de la goëlette *Conselho*.

..... Sumaca portugaise *Rio Tamega*. Fut prise, mais absoute.

..... Brick portugais *S. Manoel Augusto*—6 chaloupes contenant des esclaves furent prises par le commandant en second de la corvette *8 de Julho* au moment où le brick sortait du port de Benguella.

18 mai 1844—Une chaloupe du pays prise à l'endroit dit Buraco.

27 mai 1844—Le brick brésilien *Caçador*, pris avec un grand nombre d'es-

claves à l'embouchure du fleuve Dande par l'élève de marine Luiz Domingos, commandant la chaloupe n.º 17.

24 juin 1844—Un brick-goëlette sans nom, pris par le caporal João Pedro de Freitas, commandant la chaloupe 24 à l'embouchure du Dande.

11 septembre 1844—Le brick brésilien *Jupiter*, incendié au lieu dit Buraco lorsqu'il était poursuivi par une chaloupe de la station navale.—9 chaloupes une embarcation du pays, 1 canot et 95 esclaves furent pris en cette occasion.

25 décembre 1844—Le brick brésilien *Bom Successo*, pris par une chaloupe de la station navale à un endroit d'avitaillement de noirs qu'on avait établi près du cap Ledo, (côte de Guissama).

2 janvier 1845—Le brick-goëlette brésilien *Despique da Inveja*, pris par la goëlette *Nimpha* à l'embouchure du Coanza.

21 janvier 1845—Une petite chaloupe, appartenant à un traficquant négrier de Benguella nommé Jacomo Filippe Torres, qui était destinée à porter des lettres d'ordres de ce négrier à des avitaillements de noirs qu'il avait à Quicombo et à Rio Tapado; cette chaloupe, fut prise par la corvette *Relampago* et fut condamnée par la commission mixte, le 12 mars.

31 janvier 1845—La patache brésilienne *Canario*, prise par une chaloupe de la corvette *Relampago* à Quicombo; elle fut jugée de bonne prise, le 12 mars.

4 mai 1845—Une chaloupe non pontée grée en goëlette (sans nom ni pavillon), prise entre les endroits de *Sombreiro* et Benguella Velha avec 92 esclaves à son bord, par la goëlette *Nympha*, commandant l'enseigne de vaisseau João Baptista Garção; elle fut jugée de bonne prise.

15 mai 1845—Deux navires négriers, les bricks brésiliens *Constante Amizade* et *Lealdade* furent pris par la corvette *Relampago* sous le commandement du capitaine de corvette Rodovalho, à l'embouchure du fleuve Quanza, et furent jugés de bonnes prises.

22 mai 1845—Le brick goëlette brésilien *Cacique*, pris par la corvette *Relampago* dans la petite baie au N. du cap Ledo et qui fut jugé de bonne prise.

6 juin 1845—La goëlette *Gago*, prise sur le fleuve Quanza par une chaloupe de la station navale.

8 juin 1845—La *Primavera* grand et remarquable trois-mats barque brésilien, pris par la corvette *Relampago*; la barque fut incendiée par les négriers, le lendemain matin après être parvenus à débarquer les esclaves.

4 août 1845—La patache brésilienne *Favorita* qui était mouillée dans un endroit caché appelé Loacho; elle fut incendiée par les négriers pour ne pas se rendre à la corvette *Relampago*.

27 octobre 1845—Le brick marchand anglais *Lady Sale*; il fut pris par la goëlette de guerre *Constituição* dans la rade d'Ambriz et fut condamné par la commission mixte le 26 novembre de la même année.

..... 1845—Un brick brésilien (sans nom), pris par le trois-mats barque *Real Principe D. Pedro* près de l'embouchure du *Quanza*.

..... 1845—Une chaloupe équipée en goélette (sans nom ni nationalité), prise par le trois-mats barque *Real Principe D. Pedro*.

17 février 1846—Sumaca brésilienne *Boa União*, prise près d'Ambriz par la corvette *Urania* et jugée de bonne prise.

10 avril 1846—Sumaca brésilienne *Lealdade*, prise par la corvette *Relampago* en face d'Ambrizette.

11 avril 1846—La patache brésilienne *Espirito Santo*, prise par la corvette *Relampago* en face d'Ambrizette.

23 mai 1846—La patache brésilienne *Felicidade*, prise par la corvette *Relampago* près d'Ambriz.

19 août et 19 septembre 1846—La goélette *Nympha* sous le commandement du lieutenant Roberto Theodorico da Costa e Silva, étant en service de croisière dans la section de la côte comprise entre Ambriz et Mafuca, détruisit totalement un magnifique brick et un navire à 2 mats, qui, tous les deux, faisaient la contrebande d'esclaves.

30 octobre 1846—Sumaca brésilienne *Flor de Campos*, prise par le brick-goélette *Tamega* à la sortie de Benguella, ayant à bord 195 esclaves.

8 juillet 1847—Une chaloupe portugaise (sans nom) prise près du Mossulo par la chaloupe n.º 5 de la station navale.

27 juillet 1847—Sumaca brésilienne *Bom fim*, prise près de Benguella Velha par la goélette *Nympha*.

8 août 1847—Sumaca brésilienne paquebot *Itagoahy*, prise par le lieutenant de vaisseau Philippe Augusto Escrivanis, commandant la corvette *Relampago*, très près d'Ambriz.

1.^{er} septembre 1847—Un brick de construction portugaise nommé *Portuense* avant d'être nationalisé brésilien et qui prit ensuite le nom de *Carvalho*, pris par l'élève de marine Francisco Teixeira da Silva, commandant de la chaloupe *Principe Real* entre l'embouchure du Dande et Mossulo.

17 septembre 1847—Sumaca brésilienne *Nova Trindade*, prise par la chaloupe *Principe Real* avec la chaloupe 15 entre le Dande et Mossulo au moment où la dite Sumaca faisait la chasse à la goélette *Constituição*.

20 décembre 1847—La patache *Amor da Patria*, poursuivie par la corvette *Relampago* à Ambriz, et qui fut brûlée parce que la corvette ne pouvait l'accompagner.

24 janvier 1848—Une goélette de construction américaine qui disait se nommer *Emilia*; elle fut poursuivie par le brick de guerre *Mondego* laquelle demandait la baie de Loacho et le commandant du brick la fit ensuite brûler, son équipage s'étant enfui et la goélette s'étant échouée.

20 février 1848.—Une chaloupe avec 20 esclaves, capturée par la goëlette *Nympha* au sud de Loanda.

24 février 1848.—La chaloupe portugaise *Fortuna*, prise à Benguella Velha par la goëlette *Nympha*.

27 février 1848.—La patache brésilienne *Aurora*, prise à Benguella Velha par la goëlette *Nympha*.

6 avril 1848.—Le brick abandonné, *Dois Amigos*, (sans pavillon), pris à l'embouchure du Corimba par la corvette *Relampago*.

16 mai 1848.—Un brick-goëlette brésilien *Voador*, pris près de Novo Redondo par le yacht de guerre *Quinze de Agosto*.

21 mai 1849.—Une galère (dont on ne put obtenir ni le nom ni la nationalité), prise par deux chaloupes de la goëlette *Nympha*, cette goëlette se trouvant dans l'impossibilité d'aborder Benguella.

17 juin 1850.—Goëlette en construction dans le Dande, nommée *Rival*; elle fut prise et amenée à Loanda et escortée par le yacht *Quinze de Agosto*.

... Octobre 1850.—Destruction de 7 baraques destinées au trafic, près de Benguella. (Dépêche n.º 26 du commandant de la corvette *Oito de Julho*, Manoel T. da Silva Cordeiro).

13 mars 1853.—Une baraque servant à la traite des noirs, à la pointe de Landana au N. de Cabinda, brûlée par les officiers du brick *Serra do Pilar*. (Dépêche n.º 42 du 19 avril.)

20 novembre 1854.—Un négrier pris à Equimina et 194 esclaves libérés. (Dépêche n.º 82 du commandant João M. da Silva Rodovalho.)

... Février 1856.—Une chaloupe nommée *Rival*, prise dans la baie Farta; on a su qu'elle transportait des esclaves pour un point de la côte où ils embarquaient. (Dépêche n.º 147 du 15 février.)

18 février 1856.—Un brick sans ses papiers, sous pavillon américain, pris à Benguella Velha par le brick *Serra do Pilar*, sous le commandement de J. M. da Silva Rodovalho. (Dépêche n.º 148).

20 octobre 1856.—Une grande chaloupe chargée de vivres que l'on soupçonnait être pour quelque navire négrier, fut prise sur le fleuve Loge par le commandant de la goëlette *Conde do Tojal*. (Dépêche n.º 196 du 5 novembre.)

18 juillet 1857.—Le trois-mâts barque *Velha Annita* sous pavillon espagnol mais sans ses papiers et présentant tous les agencements nécessaires pour être employée à la traite des noirs. Prise près de Benguella Velha par la goëlette *Cabo Verde*, commandant Alvaro J. de Sousa S. de Andrea.—Le négrier José Pedro da Cunha, qui s'occupait du chargement de la dite barque fut pris aussi. (Dépêche du commandant de la corvette *Goa*, V. V. da Costa L. Pinho, n.º 23 du 22 juillet.)

Prises faites à Mozambique

13 juillet 1840—Le brick portugais *Importador*, pris par la Direction de la douane de Mozambique; fut jugé de bonne prise.

27 juillet 1840—Une galère sous pavillon portugais *D. Maria II*, prise par la Direction de la douane de Mozambique et jugée de bonne prise, (ce navire fut nommé, plus tard *Relampago* et ensuite *Real Principe D. Pedro*.)

31 juillet 1840—Une galère sous pavillon portugais *D. Maria da Gloria*, prise par la Direction de la douane et jugée de bonne prise; elle fut remise au Gouvernement espagnol après qu'il eut déposé la moitié de la valeur du navire.

14 novembre 1840—Le brick portugais *Fortuna de Africa*, pris par Thomaz José Neves, gouverneur de Quilimane; le brick fut condamné et vendu à Mozambique.

25 mars 1841—Le brick *D. Manuel de Portugal*, pris à Lourenço Marques par Frederico Bonifay, commandant du trois-mats barque *Real Principe D. Pedro*.

23 juin 1841—La patache portugaise *Paquete da Madeira*, prise à Lourenço Marques par Frederico Bonifay, commandant du trois-mats barque *Real Principe D. Pedro*.

28 mai 1842—Boutre portugais *Mossumgario*, pris par la Douane de Mozambique.

17 juin 1842—Polaque brésilienne *Igneç*, prise à Quilimane par le brick de guerre *Gentil Libertador*.

14 novembre 1842—Boutre portugais *Nagar*, pris par la Douane de Mozambique.

..... août 1845—Le brick *Monte-Videu*, sans pavillon, mais que l'on croit être brésilien, pris par le brick *D. João de Castro* sous le commandement de l'enseigne de vaisseau João Francisco Regio de Lima; il fut pris dans des brisants qui défendent l'entrée de l'île Macaloé.

7 septembre 1845—Quatre boutres pris par deux embarcations du brick *Villa Flor* dans la baie de Pemba.

..... 1845—Une galiote hollandaise (sans nom), prise par l'enseigne de vaisseau, Caetano Roberto da Silva, commandant le trois-mats barque *Andorinha*, dans la baie de Fernão Vellozo.

23 novembre 1845—Les équipages d'une embarcation et d'une chaloupe appartenant au brick *Villa Flor* brûlèrent un boutre dans la baie de Pemba.

28 février 1846—Un brick sans nom et sans pavillon, pris dans le port de Lourenço Marques par le Gouverneur.

3 mars 1847—Le brick américain *Commerce of Providence*, pris par le brick *D. João de Castro*, en venant de Quilimane à Mozambique.

24 mars 1847—La polaque sarde *S. Francisco II*, arrêtée et visitée comme suspecte par la goëlette *Infante D. Henrique* à l'embouchure du fleuve d'Angoche.

8 mai 1848—Le boudre arabe *Rlexar*, pris par le yacht *Mador*, entre Mozambique et le cap Delgado, (baie de Tungue.)

.....

7 juillet 1857—Un boudre arabe ayant 20 esclaves à bord, pris dans le port de Chicoma par le yacht *19 de maio* (Buletin de Mozambique n.º 29, de 1857).

.....

31 décembre 1859—Un boudre arabe *Fatal Ker*, capitaine Abdala Munid, pris par l'élève de marine Sebastião José Gonçalves; un autre boudre auquel on faisait la chasse est parvenu à s'évader. (Dépêche du commandant de la station, n.º 10).

25 février 1860—Le boudre *Ganima*, pris à Chicoma par l'élève de marine Sebastião José Gonçalves. (Idem n.º 23).

14 août 1860—Le boudre arabe *Zagalle*, pris dans la baie de Pemba; pour la prise de ce boudre et de deux autres qui purent s'échapper, les équipages des navires de guerre eurent à soutenir une lutte terrible avec le Sultan d'Angoche. (Idem n.ºs 71 e 72).

.....

..... janvier 1862—Le boudre arabe *Sabala*, pris par le Gouverneur de Ibo ayant à bord 9 esclaves. Il a été condamné. (Dépêche du Gouverneur général n.º 29).

.....

..... janvier 1865—Deux boutres brûlés dans la baie de Conducia par le commandant de la goëlette *Barão de Lázarim*, Antonio Duarte Pedroso. (Dépêche n.º 13).

..... janvier 1865—Le boudre arabe *Toba*, pris avec 160 esclaves à bord par la chaloupe *Andorinha*. Jugé de bonne prise. (Dépêches du Gouverneur général n.ºs 33, 40 et 149).

17 janvier 1865—Un boudre ayant à bord 61 esclaves dont 7 étaient morts de soif, pris par le vapeur *Maria Anna*, faisant route de la baie Simão au Cap de Bonne Esperance pour Mozambique. (Dépêches du commandant de la station navale, n.º 19, et du Gouverneur général, n.º 43).

..... mars 1866—Le commandant du vapeur *Barão de Lazarim*, soutenant le feu avec des trafiquants, brûle deux boutres sur le fleuve de Santo Antonio. (Dépêches de la station navale, n.º 16, et du Gouverneur général, n.º 43).

17 mars 1867—Le commandant de la goëlette *Barão de Lazarim* Antonio Duarte Pedroso, brûle 3 boutres dans la baie de Mocambo. (Dépêche de la station navale, n.º 49).

...decembre 1867.—Une chaloupe de la corvette *Infante D. João*, commandant João E. de Oliveira, prend sur la côte deux boutres n'ayant pas leurs papiers légaux et avec des marchandises en plus de ce qui était porté sur le manifeste (idem, n.º 122).

.....

.....

18 mars 1872.—Un boutre brûlé à Mocambo par le commandant du vapeur *Maria Anna* João Theodoro de Oliveira (Idem, n.º 39).

17 juillet 1872.—Un boutre brûlé sur le fleuve Monapo par le commandant du vapeur *Maria Anna*, (Idem, n.º 77).

.....

.....

... janvier 1875.—Le vapeur *Tete* ayant été à Quivolane pour y vérifier une dénonciation faite à l'égard d'un embarquement d'esclaves, souffrit des pertes de vies et de matériel qui l'obligèrent à retourner à Mozambique. Etant sorti de nouveau pour aller au même point, ce vapeur accompagné par le *Sena* et par le yacht *Inhamissengo* dont les équipages étaient renforcées de 80 hommes d'un régiment de chasseurs, 8 grands boutres et 2 chaloupes furent brûlés, et le village négrier détruit. L'enseigne de vaisseau João Maria da Costa commandait en chef (Dépêches du commandant du vapeur *Quilimane* João C. Adrião, n.º 60 et du Gouverneur général, n.ºs 11 et 35)

... mars 1875.—Deux boutres pris (Dépêche du Gouverneur général, n.º 66).

... avril 1875.—Le boutre français *Salamoty* pris par le vapeur *Sena* dans la baie de Mocambo et jugé de bonne prise (Dépêches du Gouverneur général, n.º 116 et 160).

... juin 1875.—Le boutre français *Rosalie*, pris près de l'île de Goa, (Dépêches du Gouverneur général, n.º 156 et de la station navale, n.º 98).

... Juillet 1875.—Le bateau *Dois Irmãos*, pris par le vapeur *Tete* (Dépêche de la station navale, n.º 11).

...Septembre 1875—Opérations combinées de la corvette anglaise la *Thetis* et le vapeur portugais *Sena*. La *Thetis* prend un boutre et un grand nombre d'esclaves, et le *Sena* emmène de Quissimajulo à Mozambique une embarcation que les Arabes avaient pris à un négrier et qu'ils destinaient à un chargement d'esclaves. (Dépêches du Gouverneur général n.º 250, et de la station navale, n.º 41).

16 juin 1876—Un boutre pris à Kissira Hondo par le vapeur *Sena* jugé de bonne prise. (Dépêche du Gouverneur général, n.º 162 et de la station navale, n.º 21 et 24).

... août 1876—Pris à Mozambique divers hommes d'équipage d'un boutre dans lequel le français Lablan, planteur a Nossi-bé embarquait des esclaves (Dépêche du Gouverneur général, n.º 208).

... juin 1877—Un boutre et une chaloupe pris sur le fleuve Quissimajulo, par le commandant du vapeur *Tete*, Carlos A. de Magalhães e Silva (Dépêche de la station navale, n.º 41).

... décembre 1877—Un boutre, sans équipage, mais disposé pour embarquement d'esclaves, pris sur le fleuve Bruji par le commandant du vapeur *Sena* (idem, n.º 97).

... avril 1878—Une maison en paille fut brûlée sur les rives du Calajulo, et une chaloupe fut prise pour vérifier si la matricule n'en était pas viciée; cette expédition fut faite par la station navale avec le concours de la corvette anglaise *Vestal* dont le commandant avait donné avis d'avoir reconnu que l'on préparait l'embarquement de 200 esclaves sur ce point, individus qui ne pouvaient tenir dans la baraque incendiée. (Dépêche de la station navale, n.º 34).

13 mai 1878—Une femme noire et deux enfants sont remis à l'autorité; cette femme disait qu'ils avaient été vendus pour être exportés à Mozambique (Dépêche idem n.º 42).

... décembre 1878—Pris un boutre dans le Mojinquale, et un maure qui faisait l'engagement d'esclaves et qui avait en son pouvoir deux enfants qu'il destinait, avec d'autres, au chargement de 2 boutres. (Dépêche du Gouverneur général n.º 298 et 308).

... décembre 1878—Le boutre, *Salama* pris à Angoche (idem, n.º 300).

... septembre 1879—Un boutre sans les papiers ni pavillon pris dans le port de Mozambique par les autorités et que l'équipage avait abandonné. (Dépêche du consul anglais à Mozambique à son Gouvernement du 12 septembre 1879).

... mai 1880—Un boutre et 21 Arabes pris au Cap Delgado. (Dépêche n.º 106 et telegramme du 13 mai du Gouverneur général)

... mai 1880—Un négrier capturé à Chicoma et dans la maison du quel on trouva six noirs ayant les pieds dans des ceps; près de cette maison il y avait un dépôt de 100 esclaves que les gardes avaient abandonnés—quelques négriers qui conduisaient à Infusse 9 noirs ayant la chaîne au cou furent pris—Pris aussi un autre négrier ayant en son pouvoir 3 ou 4 esclaves. (Dépêche n.º 115 et télégramme du Gouverneur général du 13 et 18 mai).

... mai 1880—Mucusse Omar, trafiquant d'esclaves fut pris et aussi 3 boutres avec 200 esclaves. (Télégramme du Gouverneur général du 3 mai et dépêche n.º 144).

12 février 1882—Un boudre qui, soupçonné de faire la traite des noirs, avait été pris par la chaloupe *Afonso Henriques* dans les environs de la pointe Bajona, et n'ayant ni pavillon ni papiers, fut condamné. (Dépêche du consul anglais à son Gouvernement du 12 février 1882.)

... août 1882—Les efforts employés pour capturer une barque de négrier qui était mouillée à Infusse échouèrent; la baleinière de la canonnière *Mandovi* ayant chaviré, 2 élèves de marine et cinq matelots furent victimes de cet événement. (Dépêche de la station navale n.º 74.)

.....

... janvier 1885—Un boudre qui était tout équipé pour la traite des noirs, dans l'estuaire du fleuve Moginquale, fut pris par l'enseigne de vaisseau Emygdio A. Caceres Fronteira, de l'équipage de la canonnière *Quanza*, (idem n.º 13).

31 janvier 1885—Quelques paillotes du village de Fuco, sur le bord du fleuve Macupe, où se trouvaient un grand nombre d'instruments destinés à la traite des noirs, furent brûlés par ordre de l'enseigne de vaisseau Fronteira (idem n.º 22).

... octobre 1886—Une expédition fut organisée pour aller explorer le fleuve Tejungo où l'on assurait que, outre la contrebande de marchandises, on faisait la traite des noirs; non seulement le commandant de l'expédition, A. Simeão de Oliveira disparut, ainsi que les hommes qui l'accompagnaient mais aussi le boudre portugais qui le transportait. (Dépêches du Gouverneur général n.ºs 273 de 1886 et 2 de 1887).

.....

... août 1888—Une expédition fut organisée sous le commandement de l'enseigne de vaisseau, Philippe Nunes pour aller à Kinga et à Sangage où l'on disait y avoir un boudre faisant la traite des noirs. Il fut en effet trouvé mais déjà brûlé et l'on sut depuis que les Arabes, y avaient mis le feu aussitôt qu'ils avaient soupçonné le débarquement. (Dépêche de la Division Navale n.º 252).



CORRECTIONS ET ADDITIONS

- P. 4, l. 24—*by and* lisez *by an*
P. 11, l. 15—*«la plus grand* lisez *«la plus grande*
P. 13, l. 20—*à leur nécessités* lisez *à leurs nécessités*
P. 22, l. 22—*n'étaient* lisez *n'étaient*
P. 25, l. 15—*dan* lisez *dans*
P. 25, l. 17—*royale;* lisez *royale,*
P. 26, l. 8—*en d'autre* lisez *en d'autres*
P. 27, l. 8—*statiom* lisez *station*
P. 30, l. 16—*réglait* lisez *réglait*
P. 32, l. 3—1851, lisez 1856,
P. 32, l. 4—*de Mozambique* lisez *d'Ambriç*
P. 49, l. 6—*D. Maria Anna* ajoutez *en 1870;*
P. 49, l. 15—*Bujona* lisez *Bajona*
P. 49, l. 17—*Luzio* lisez *Lurio*
P. 62, l. 12—*Mozambique* lisez *Mocambo*
P. 57, l. 24—*s'efforçaient* lisez *s'efforçaient*
P. 77, l. 12—*ce 17 juillet* lisez *le 17 juillet*

