



HAL
open science

Les revers du commerce négrier entre l’océan Indien et le Río de la Plata (fin du XVIIIe-début du XIXe siècle)

Jean-Pierre Tardieu

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Tardieu. Les revers du commerce négrier entre l’océan Indien et le Río de la Plata (fin du XVIIIe-début du XIXe siècle). *Outre-Mers Revue d’Histoire*, 2014, 102 (382-383), pp.149-181. hal-01374034

HAL Id: hal-01374034

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-01374034>

Submitted on 22 Mar 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Les revers du commerce négrier entre l'océan Indien et le Río de la Plata (fin du XVIIIe-début du XIXe siècle)

Jean-Pierre Tardieu

Abstract

The slave trade between Indian Ocean and Rio de la Plata, at the end of the XVIIIth century and at the beginning of the XIXth, braved numerous difficulties (tempests, wrecks, epidemics, wars). The documentation of the National Record Office of Buenos Aires shows how the risks were beforehand calculated, thanks to ingenious financial raisings that the slavetraders elaborated in the international places, in order to preserve a benefit performance and promote the progress of their activities.

Résumé

Le commerce négrier entre l'océan Indien et le Río de la Plata, à la fin du XVIIIe et au début du XIXe siècle, affrontait de nombreuses difficultés (tempêtes, naufrages, épidémies, guerres). La documentation des Archives Nationales de Buenos Aires montre comment les risques étaient calculés d'avance, grâce à d'ingénieux montages financiers élaborés sur les grandes places du commerce international, afin de préserver une marge bénéficiaire suffisante pour alimenter la progression du trafic.

Citer ce document / Cite this document :

Tardieu Jean-Pierre. Les revers du commerce négrier entre l'océan Indien et le Río de la Plata (fin du XVIIIe-début du XIXe siècle). In: Outre-mers, tome 101, n°382-383,2014. De Tientsin à Tianjin. Internationalisation et patrimonialisation des concessions (1860-2030) pp. 149-181;

doi : <https://doi.org/10.3406/outre.2014.5092>

https://www.persee.fr/doc/outre_1631-0438_2014_num_101_382_5092

Fichier pdf généré le 06/01/2020

Les revers du commerce négrier entre l’océan Indien et le Río de la Plata (fin du XVIII^e-début du XIX^e siècle)

Jean-Pierre TARDIEU *

Résumé

Le commerce négrier entre l’océan Indien et le Río de la Plata, à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle, affrontait de nombreuses difficultés (tempêtes, naufrages, épidémies, guerres). La documentation des Archives Nationales de Buenos Aires montre comment les risques étaient calculés d’avance, grâce à d’ingénieux montages financiers élaborés sur les grandes places du commerce international, afin de préserver une marge bénéficiaire suffisante pour alimenter la progression du trafic.

Abstract

The slave trade between Indian Ocean and Rio de la Plata, at the end of the XVIIIth century and at the beginning of the XIXth, braved numerous difficulties (tempests, wrecks, epidemics, wars). The documentation of the National Record Office of Buenos Aires shows how the risks were beforehand calculated, thanks to ingenious financial raisings that the slave-traders elaborated in the international places, in order to preserve a benefit performance and promote the progress of their activities.

Ayant trouvé de nombreuses références aux esclaves « Mozambiques » et « Macuas » lors de nos recherches sur la diaspora noire dans les Indes occidentales espagnoles, nous nous décidâmes, il y a quelque

* Université de La Réunion.

temps, à nous intéresser à la traite des Noirs entre l'océan Indien et cette partie du Nouveau Monde. Les registres des mouvements maritimes conservés par les Archives Nationales de Montevideo, port désigné pour ce trafic à la fin du XVIII^e siècle, nous fournirent la documentation nécessaire à la rédaction d'une étude sur le sujet ¹. Notre propos était alors de décrire les structures du vaste réseau international établi après la libéralisation du commerce négrier en 1789 et 1791.

Nous y avons traité des difficultés – tempêtes, naufrages, épidémies, guerres – affrontées par les opérations lancées de Montevideo vers les lointaines contrées du sud-ouest de l'océan Indien, sans pouvoir nous y attarder autant que nous eussions aimé. Les réponses aux interrogatoires de visite imposés aux capitaines, à leur retour au port d'origine, et les dépositions des armateurs de navires négriers ou des commissionnaires des cargaisons d'esclaves ne sont pas très prolixes.

Notre fréquentation des Archives Nationales de Buenos Aires, pour un tout autre aspect de l'esclavage, nous donna l'occasion de rechercher plus ample information sur ce sujet. Le gouverneur de Montevideo se référait en effet à son supérieur, le vice-roi, pour les problèmes d'importance. Les commanditaires des opérations, demeurant bien souvent en cette ville, faisaient appel, en cas de besoin, aux services du gouvernement supérieur, aux tribunaux ou au Consulat des marchands censé protéger leurs intérêts. Les informations glanées dans diverses sections nous offrirent une vue beaucoup plus détaillée à cet égard. Sans vouloir revenir en arrière, les lignes suivantes présenteront quelques cas particulièrement significatifs touchant à des armateurs maintes fois cités dans l'ouvrage en référence, tels Tomás Antonio Romero, Francisco Antonio de Belaústegui, José Ramón Milá de la Roca et Martín de Alzaga. Elles permettront d'en affiner le portrait et les implications dans le commerce négrier de cette région et à cette époque.

1. Le contexte économique et politique

L'établissement de la traite directe avec l'Afrique pour fournir la main-d'œuvre indispensable aux Amériques espagnoles fut proposé à la Couronne de Castille dès 1518 par le gouvernement des pères hiéronymites de l'Hispaniola, la future Saint-Domingue, dans le but de palier la chute démographique des naturels. Les colons espagnols se déclarèrent prêts à prendre en charge ce qu'on appellerait plus tard le commerce triangulaire entre le Nouveau-Monde, l'Espagne et l'Afrique ². L'empereur Charles Quint, toujours en quête de moyens financiers

1. Jean-Pierre TARDIEU, *La traite des Noirs entre l'océan Indien et Montevideo (Uruguay). Fin du XVIII^e siècle et début du XIX^e*, Paris, L'Harmattan, 2010.

2. Jean-Pierre TARDIEU, *Relaciones interétnicas en América*, in José Andrés-Gallego (Coord.), *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*, Madrid, Fundación Histórica Tavera, Colección Proyectos Históricos Tavera (I), CD-ROM, 2000, p. 35-38.

pour mener à bien la construction de la « monarchie universelle », vit le profit à tirer de ce besoin en octroyant d'abord des licences de faveur à ses courtisans, puis de véritables contrats monopolistiques à des particuliers (*asientos*), procédure maintenue par ses successeurs. Georges Scelle a parfaitement décrit l'évolution de ce système qui perdura, par l'entremise d'assistentistes de diverses nationalités, jusqu'à la dernière décennie du XVIII^e siècle ³.

La rupture s'effectua sous le gouvernement du comte de Florida-Blanca, premier ministre de Charles IV (1788-1808). Le remaniement de l'administration américaine entreprise par les Bourbons déboucha sur une réforme économique. L'exclusivité imposée par les vieilles normes régissant les relations entre métropole et colonies n'était plus à même de favoriser le développement des immenses potentialités agricoles d'outre-mer, signalées par maints rapports. C'est dans ce cadre que fut décidée l'abolition du système de l'*asiento*. La Cédule royale ⁴ du 28 février 1789 concéda la liberté pour le commerce des esclaves dans les grandes Antilles (Cuba, Saint-Domingue, Porto Rico) et dans la capitainerie générale de Caracas. Tout sujet espagnol, demeurant dans la péninsule ou aux Indes occidentales, se verrait désormais autorisé à envoyer un navire frété, ou lui appartenant, pour acquérir des esclaves en quelque lieu que ce fût, après avoir embarqué l'argent et les produits nécessaires pour l'achat. Leur introduction dans les espaces définis serait affranchie de toute contribution fiscale.

Les conditions d'application de la mesure furent modifiées par la Cédule royale du 24 novembre 1791, applicable cette fois, à la demande des gouverneurs et des intendants, aux vice-royautés de Santa Fe (Bogotá) et de Buenos Aires. Leurs habitants jouiraient donc des mêmes facultés, auxquelles s'ajouterait celle de pouvoir importer des instruments de culture et des machines, en particulier pour les moulins à sucre, en payant les taxes afférentes. L'exportation de produits locaux permise par la Cédule de 1789 serait soumise à une fiscalité de six pour cent. Si les opérations ne réussissaient pas à se fournir en Noirs, il leur serait permis de ramener en or ou en argent la valeur de ces produits, soumise aux taxations en vigueur. La précédente Cédule avait ouvert pendant deux ans aux étrangers la possibilité de jouir de la libéralisation du commerce négrier. La nouvelle porta le délai à six ans, soit jusqu'à la fin de 1797, mais ils ne pourraient importer que des Noirs. Aucune imposition ne serait exigée lors de la vente des esclaves, de la part aussi bien des étrangers que des Espagnols. Pour la vice-royauté de Buenos Aires, seul le port de Montevideo serait réservé à cette traite afin d'en faciliter le contrôle. Il était aussi plus facilement accessible que celui de Buenos Aires, plus en aval de l'autre côté du Río de la

3. Georges SCELLE, *La traite négrière aux Indes de Castille*, Paris, L. Larose et L. Tenin, 1906.

4. Une Cédule royale était une décision du monarque ayant force de loi.

Plata. Les étrangers y séjourneraient le temps suffisant à la cession de leurs cargaisons. Autres détails intéressants : les expéditions vers l'Afrique ne seraient pas limitées dans le temps et des prorogations du délai de six ans pourraient être consenties si les circonstances l'exigeaient, sous le contrôle du vice-roi qui en rendrait compte à la Couronne ⁵.

Le 17 avril 1798, le souverain espagnol accorda une nouvelle dérogation de deux ans en faveur des commerçants du Pérou, du Chili et du Río de la Plata, ces derniers pouvant exporter ainsi plus facilement les cuirs stockés dans leurs entrepôts. Enfin, le 18 novembre 1797, fut délivré un ultime délai de douze ans, de portée générale, avec la faculté d'utiliser des vaisseaux de pavillon neutre afin d'échapper à la saisie par l'ennemi ⁶.

Une bonne partie de la période nous concernant fut en effet troublée par les guerres européennes, dont les effets se firent sentir dans l'océan Indien et les provinces du Río de la Plata. L'alliance entre la France napoléonienne et l'Espagne contre l'Angleterre décida cette puissance à imposer le blocus de cette région convoitée de l'empire espagnol, le Portugal demeurant son fidèle allié. En 1798, le gouvernement britannique décida d'intensifier son action en vue de déstabiliser le Río de la Plata. La paix d'Amiens introduisit une courte accalmie en 1802, permettant aux navires de renouer leurs relations avec l'océan Indien. La reprise du projet d'invasion anglaise en 1806 y mit bien vite un terme.

Nous en savons suffisamment maintenant pour comprendre les exigences des autorités de Montevideo et de Buenos Aires, ainsi que les revendications exprimées par les commerçants négriers dont nous allons exposer les activités.

2. Préparation des navires

La route de Montevideo jusqu'à l'océan Indien était particulièrement dangereuse. À l'aller, car il fallait utiliser les vents pour, une fois dépassées les eaux agitées du Cap de Bonne Espérance, remonter jusqu'à l'Île de France et Mozambique. Mais surtout au retour, car le moindre aléa mettait en péril la cargaison humaine, dans le canal du Mozambique, au climat torride, dont il fallait s'échapper le plus vite possible, et dans les eaux froides de la région du Cap, que les capitaines fuyaient rapidement en direction de températures plus supportables pour les Noirs avant de bifurquer vers l'Ouest. Les commanditaires et les capitaines, forts de leurs expériences, embarquaient les produits essentiels non seulement à la consommation de l'équipage et des Noirs, mais aussi aux échanges en vue d'obtenir des vivres frais pour un

5. Voir les textes des deux Cédules royales dans Manuel LUCENA SALMORAL, *Regulación de la esclavitud negra en las colonias de América española (1503-1886) : Documentos para su estudio*, Universidad de Alcalá / Universidad de Murcia, 2005, p. 246-248 et 256-258.

6. *Ibid.*, p. 277 et 281-282.

voyage aux difficultés imprévisibles, et aux réparations exigées par l'état des vaisseaux.

Pour saisir à leur juste valeur les situations abordées ci-dessous, il nous faut évoquer la préparation des bâtiments. Les bureaux d'enregistrement (*registros*) en contrôlaient strictement les différentes phases, avant l'octroi du permis de départ. Quelques cas mettront en valeur la complexité du processus. En 1798, le sloop *San Antonio y Ánimas* mit presque un mois pour satisfaire ces exigences en accord avec ce type d'embarcation à un seul mât (*balandra*), certes modeste mais rapide, qualité appréciable pour de telles entreprises.

Le 31 août, le propriétaire, le capitaine Benito Baranda, avec un équipage composé seulement de sept membres, porta à la connaissance des services du vice-roi son projet de faire un voyage « aux îles de Maurice »⁷. Il avait besoin de charger des produits du pays pour les échanger contre ceux des îles et des Noirs. La sortie de ces marchandises était en effet soumise à un contrôle fiscal extrêmement rigoureux, pour éviter l'évasion fiscale en faveur de puissances étrangères. Seul le commerce négrier, pour les raisons exposées ci-dessus, disposait d'aménagements favorables, sous condition d'engagement préalable dont l'exécution était vérifiée lors du retour dans le port d'obligation, à savoir Montevideo. Le capitaine obtint le consentement du vice-roi, enregistré par la capitainerie du port le 18 septembre 1798.

Cela fait, le 23 septembre, une demande fut introduite auprès de l'administrateur des douanes afin d'embarquer les marchandises. Le chargement commença cependant avant la réception de la réponse. Le 19 septembre 1798, Baranda sollicite l'agrément pour le chargement suivant : 100 quintaux de suif à 2 pesos le quintal (200 pesos), 260 quintaux de viande salée contenus dans des sacs en fibres d'agave (*mantas*) à 10 réaux (325 pesos), 12 caisses de chandelles de suif à 3 pesos chacune (36 pesos), 6 douzaines de langues salées à 5 réaux (3,6 pesos), d'où un débours de 564 pesos 6 réaux. Le suif, dont les pays du Río de la Plata étaient de gros producteurs, servait au calfatage des bateaux à Maurice. La grosse quantité de viande salée correspondait également aux besoins de l'île pour son commerce extérieur. Pour la consommation de l'équipage, le capitaine signala le 26 septembre l'embarquement de deux quintaux de viande salée, une panse de graisse d'un poids de six arrobes⁸, une demi-fanègue⁹ de sel, une autre de piment, un sac de raisins secs, un flacon d'alcool non déterminé, et seize quintaux de biscuit. À en juger par la quantité, le produit entrait probablement dans l'alimentation des esclaves.

7. À l'époque, avant donc le passage de l'Île de France sous contrôle anglais, on rencontrait indifféremment dans les textes administratifs espagnols l'une ou l'autre appellation, et même parfois le pluriel, comme en cette circonstance, qui désignerait l'ensemble des îles françaises des Mascareignes.

8. Mesure de 11,5 kilogrammes.

9. Mesure de 55,5 litres.

En outre, Francisco Salvio Marull, fournisseur de médicaments pour les navires en partance vers les « colonies étrangères », comme il était coutume de dire, se déclara le 27 septembre 1798 sur le point de remettre pour 500 pesos de médicaments au *San Antonio y Anima*, en partance pour le Brésil. Le voyage vers l'océan Indien ne serait donc pas direct.

Le laisser-passer en faveur du brigantin *María* vers l'île de Mozambique fut accordé le 30 juin 1800 à Tomás Antonio Romero. Nous reviendrons sur ce puissant négrier. Son navire ne devrait ramener d'Afrique que des Noirs, de la gomme, de l'ivoire, des épices, de l'ébène et du cristal de roche, sous peine de saisie du vaisseau, selon la Cédule royale du 24 novembre 1791. Le capitaine Nemesio de Palacio jouissait de la permission accordée par le vice-roi et le navire avait subi la visite technique réglementaire. La demande d'autorisation de charger les marchandises s'effectua le 25 juin 1800. Le 7 juin 1800 avait déjà été sollicitée celle d'embarquer, probablement pour les échanges, cent quintaux de viande salée en sacs de fibres d'agave, cent langues de vache sèches, cinq barils de viande salée, et un baril de graisse de vache. La liste du chargement, présentée le 26 juin, comporte :

50 paires de fers et 2 chaînes en fer destinées à l'assujettissement à bord des esclaves, 2 caisses avec 200 livres de chandelles de suif, 1 baril de vin, 1 de vinaigre, 12 barils de lard, 4 barils de suif de 35 arrobes chacun, 24 sacs de cuir avec 7 arrobes de biscuit pour l'équipage, 2 sacs avec 4 arrobes de farine, 30 charretées de bois, 1 coffre avec 7 arrobes de raisins secs muscat, 1 sac avec 3 000 noix, 1 sac avec 4 arrobes de figues sèches, 1 sac avec 2 arrobes de maté, 4 fromages de 5 livres et 3 fromages gras, 3 fanègues de maïs pour la nourriture des poules, 100 oranges, 200 citrons, 100 pommes, 400 œufs, 100 poules, 72 dindons, 12 cochons de lait, 4 génisses, 6 moutons.

C'est l'une des listes les plus complètes que nous ayons trouvées, si ce n'est la plus détaillée. Et, comme il en était fait obligation, il fut signalé à la douane le transfert à bord de 10 000 pesos forts destinés à l'achat des Noirs.

Le capitaine Francisco Duranteau ankra la frégate *San Josef*, alias le *Nuevo Americano*, dans la baie de Barragán, après son arrivée de la côte d'Afrique, selon l'expression, et plus particulièrement du port de Quiloa, dans l'actuelle Tanzanie. Elle appartenait à Francisco del Sar qui obtint le 16 avril 1801 l'enregistrement de l'introduction de 213 Noirs de cette provenance. Satisfait de la réussite de l'entreprise, le commerçant ne tarda pas à manifester sa volonté de repartir et sollicita le 28 du même mois l'autorisation de procéder au chargement de :

104 balles contenant 3 020 peaux de cheval, 550 barils avec 2 553 arrobes de suif, 30 balles avec 3 156 arrobes de laine de guanaco, 6 barils de viande salée et 10 quintaux de « tasajo »¹⁰ pour la nourriture.

10. Viande séchée.

Le 4 mai le chargement fut complété par :

4 sacs de laine de guanaco, 1 paquet avec 36 peaux de tigre ¹¹, 21 sacs de pain, 2 de farine, 1 baril de miel, 1 petite barrique de vin, 2 petites caisses avec 4 arrobes de chocolat, 1 petit baril avec des œufs.

Et surtout 16 petites caisses contenant la très importante somme de 42 000 pesos destinée au nouvel achat de Noirs dans les mêmes lieux, selon des assurances reçues probablement lors du premier voyage. Détail fort rare, que nous trouvons ici pour la première fois : font partie de la cargaison, à côté des productions communes des provinces du Río de la Plata, comme le suif ou les peaux d'animaux d'élevage, des produits de luxe, peaux de puma ou laine de guanaco, provenant des contreforts andins et destinés, à n'en pas douter, à satisfaire le goût d'apparat de quelques chefs africains s'adonnant au trafic négrier. Tout donne à penser que Sar était l'un des rares commerçants à pouvoir se procurer de tels articles qui n'avaient rien à voir avec la traditionnelle pacotille de traite.

Le 10 juillet 1802, ce fut au tour du brigantin naturalisé espagnol le *Polaski*, autre navire de Tomás Antonio de Romero, de remplir les ultimes formalités pour se diriger à Mozambique. La licence délivrée par le vice-roi avait été sollicitée le 7 mai. Le bateau se trouvait dans la baie de Barragán où il fut procédé à sa visite technique le 24 mai. Sept jours plus tard, soit le 31 mai, furent chargées 22 balles avec 880 douzaines de peaux de loutre, autre produit peu commun destiné, pensons-nous, à rehausser l'apparat des souverains locaux. Puis, dans un laps de temps assez long, eut lieu le chargement des produits classiques de la région destinés au troc, mais aussi de certains articles de luxe comme des peaux de cygnes et des plumeaux blancs, et des denrées destinées à l'alimentation de l'équipage, le tout décliné selon le calendrier suivant :

- 31 mai : 8 sacs de biscuit, 2 sacs de farine, 2 sacs de haricots, 1 de blé, 15 douzaines de langues, 1 caisse avec 1 quintal de chandelles de suif, 8 tonneaux pour faire de l'eau,
- 19 juin : 1 000 tonneaux avec 1 500 quintaux de suif, puis 131 autres avec 196 quintaux du même produit, 6 barils de viande salée,
- 27 juin : 20 000 pointes en croix, 10 000 plaques métalliques, destinées probablement aux ateliers de réparation des navires existants dans l'île Mozambique,
- le même jour : 2 barils d'oignons, 3 sacs de pêches sèches, 2 arrobes de sucre, 1 arrobe de café, 3 quintaux de biscuit, 1 sac de blé,
- 5 juillet : 1 caisse et 1 petit paquet avec 83 douzaines de peaux de cygne, 14 douzaines de peaux de loutre, 40 douzaines de petits plumeaux blancs, 16 balles avec 100 arrobes de crin,
- le même jour : 3 dames-jeannes de vin, 1 petite caisse de bouteilles de vin, 1 dame-jeanne de vinaigre, 4 boîtes de confitures, 1 matelas, du sucre et du café.

11. Sans doute pour « puma ».

Voyons maintenant le cas singulièrement intéressant du brigantin *Nuestra Señora de la Buena Esperanza*, alias *La Sociedad Argentina*. Le bâtiment fut armé par Diego Agüero, consignataire de la maison Torre hermanos de Cadix, et Martín de Alzaga, un des plus puissants négriers de Buenos Aires, dont nous avons parlé dans le travail cité et qui sera l'un des personnages centraux de cet exposé. Avant d'aller plus avant, ne passons pas sous silence le lien, mis ici en évidence, entre le commerce de la métropole et la traite dans le Río de la Plata : il s'inscrit dans le phénomène de globalisation¹² du négoce négrier dont nous sommes attaché ailleurs à montrer la prégnance. Voilà pour le premier intérêt de cette expédition d'abord vers le Cap de Bonne Espérance, puis vers Mozambique. Quant au second, il relève de sa double mission. Les fondés de pouvoir des deux négociants insistèrent sur leur mission de sauver ce qui pouvait l'être du chargement du *San José y Animas*, naufragé dans ces parages. Leur bateau, dans un premier temps, se dirigerait vers le Cap de Bonne Espérance dans le but de payer, sous forme de produits du pays, l'emprunt contracté au nom des armateurs par Gabriel Antonio de Castro, pour l'achat du *Nuestra Señora de la Buena Esperanza* dans ce même port. Après cela il cinglerait vers Mozambique pour charger des Noirs. Ainsi donc apparaît la ferme détermination des tenants du système, non seulement de ne pas rester sur un échec, mais de tenter de limiter les pertes, étant donnée l'ampleur des enjeux économiques, en surenchérissant dans la mise. Nous reviendrons plus en détail sur cet aspect, qui laisse déjà présager que le commerce négrier, afin d'échapper aux graves incidents de parcours entre le Río de la Plata et ces contrées fort éloignées, se devait de tenir compte dans ses montages financiers de tels événements, d'où l'inévitable progression de la globalisation, qui offrait aux armateurs de plus solides garanties.

Les phases des expéditions envoyées par Diego de Agüero et Martín de Alzaga, 1798-1802

1. Départ fin septembre 1798 du *San Antonio y Animas* vers l'Île de France pour y acheter des produits du pays et des Noirs
 - 1.1. en passant d'abord par le Brésil.
 - 1.2. A-t-il continué vers Mozambique ? Il fit naufrage sur la route du retour car...
2. en août 1802 est envoyé le *Nuestra Señora de la Buena Esperanza* comme navire de secours pour sauver sa cargaison. Il s'arrête d'abord au Cap de Bonne Espérance afin de rembourser un emprunt effectué à cet effet, ce qui laisse supposer que le naufrage du *San Antonio y Animas* eut lieu dans une proximité relative, avant de continuer vers Mozambique pour acheter des Noirs.

12. J'entends ici par « globalisation » l'extension à l'échelle d'une grande partie de la planète (Amérique du Sud, États-Unis d'Amérique du Nord, Europe, Afrique, océan Indien) des montages techniques et financiers élaborés par les négriers du Río de la Plata, phénomène tout à fait innovant.

Cela dit, l'enregistrement fiscal des marchandises ou des produits embarqués sur le *Nuestra Señora de la Buena Esperanza* ne permet de déceler qu'une faible originalité, avec l'introduction de peaux de chinchilla. Pour autant, on ne se privera pas d'un bref commentaire. La fourrure de cet animal était en effet l'une des plus chères au monde jusqu'à une époque récente et sa rareté – plus que l'efficacité de sa protection contre le froid – devait être appréciée par les partenaires de la traite, avides de signes d'apparat, sur la côte de l'Afrique de l'Est. Ce petit mammifère rongeur, il n'est pas non plus gratuit de le rappeler, vit au Pérou et en Bolivie. De ces régions provenaient également les peaux de puma ou la laine de guanaco faisant partie des chargements décrits ci-dessus. Une bonne partie des esclaves parvenus jusqu'au Río de la Plata était destinée aux négociants de grande envergure de Lima, comme les comtes de San Isidro ou de Premio Real ¹³, bien placés pour se fournir en ces articles de luxe fortement appréciés ... même sous des latitudes torrides.

Le calendrier des chargements s'étale sur une durée comparable à celle notée plus haut pour de semblables opérations :

- 17 juillet 1802 : des barriques de suif dont le nombre et le poids n'est pas évoqué, car il est simplement fait allusion à toutes celles que pourrait contenir la *sumaca* ¹⁴ assurant le transfert entre la berge et le navire, et 3 sacs de plumes de cygne,
- 30 juillet : 5 sacs de crin de cheval, 2 sacs de petites plumes de cygne, 2 douzaines et demie de peaux de cygnes, 12 de peaux de chinchilla, 9 caisses de chandelles de suif, 1 caisse avec 12 grands plumeaux peints, 5 barils de vin,
- le même jour : pour la nourriture de l'équipage, 20 barils de viande salée, 1 baril de lard, 50 sacs de biscuits, 2 sacs de farine, 2 sacs de maïs, 2 sacs de haricots, 2 sacs de grosses fèves, 1 sac de petites, 1 sac de poix-chiches, 1 de pêches sèches, 3 cruches d'olives, 1 barrique de jambons, 8 arrobes de vermicelle dans 3 barils, 1 caisse de chocolat, 1 barrique de citrons, 2 sacs d'oignons, 1 d'ail, 1 barrique de raisin sec, 1 de noix, 1 avec 12 arrobes de sucre, 1 contenant des œufs, 2 barils de vin, 6 cruches d'huile, 4 douzaines de langues, 1 autre barrique avec 2 arrobes de sucre, 1 pot de café, 2 fromages, 1 caisse de chandelles de suif, et 49 planches de cèdre pour les réparations du navire,
- 9 août, pour l'alimentation : 1 barrique avec 12 arrobes de langues, 1 petite caisse de chocolat, 1 petite caisse de pêches sèches, 2 caisses de chandelles de suif,
- 10 août : 10 000 pesos sont transférés à bord pour l'achat de Noirs.

13. Don José Antonio de Laval, comte de Premio Real, avait reçu de la Couronne le droit d'introduire au Pérou des esclaves en provenance de toute l'Amérique, et plus précisément du Río de la Plata, d'où il pouvait exporter 150 cuirs pour un esclave acheté. Voir Cristina MAZZEO, "El comercio libre de 1778 y sus repercusiones en el mercado limeño", in Scarlett O'PHÉLAN GODOY, *El Perú en el siglo XVIII. La Era Borbónica*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú / Instituto Riva Agüero, 1999, p. 142-143 ; Fernando ROMERO, *Safari africano y compraventa de esclavos para el Perú (1412-1818)*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1994, p. 231 ; Jean-Pierre TARDIEU, *op. cit.*, p. 14.

14. Petit bateau à fond plat.

La lecture de cet inventaire serait fastidieuse si, par rapport aux autres, elle ne mettait mieux en exergue le souci des commanditaires d'assurer le succès de l'opération, du moins en ce qui concernait la santé de l'équipage, menacé par le scorbut et des carences en vitamines et sels minéraux, entre autres maladies, d'où le chargement de denrées permettant une alimentation équilibrée. La résistance des marins à un voyage aussi éprouvant, qui décimait bon nombre d'esclaves, se voyait ainsi renforcée. C'est dire le prix qu'ils y attachaient, nullement motivé bien évidemment par un esprit humanitaire.

Le chargement des navires négriers pour une telle destination n'était donc pas une mince affaire, d'où une préparation assez longue. Il était certes aisé de rassembler les articles locaux, particulièrement abondants dans les provinces du Río de la Plata, comme suif, crin, peaux de bovidés ou d'équidés, utilisés lors du radoub à l'Île de France qui s'en était fait une spécialité artisanale pour l'ouest de l'océan Indien. C'était d'ailleurs un débouché appréciable pour de telles productions. Il l'était moins d'en obtenir de plus rares correspondant aux goûts des potentats locaux sollicités, peut-être d'ailleurs artificiellement créés dans un premier temps par les négriers pour se différencier de leurs collègues d'autres origines : seuls des réseaux bien organisés au niveau continental étaient en mesure de répondre à de telles attentes, sources de profit non négligeable. Pour l'acquisition d'esclaves, le troc d'une fourrure de chinchilla à Mozambique rapportait probablement bien davantage que sa réelle valeur monétaire en Europe.

La méconnaissance des courants marins dans les passes dangereuses donnant accès à Mozambique, ou dans le canal du même nom entre l'Afrique et Madagascar, l'existence de récifs, de bancs de sable et de bas-fonds non ou mal signalés par des cartes approximatives impliquaient la présence à bord de matériaux – des planches de cèdre par exemple – pour les réparations d'urgence en attendant le retour au port de départ¹⁵. L'état des vaisseaux était, cela va de soi, une condition essentielle du succès des entreprises, que les négociants avisés se gardaient bien de négliger. L'eussent-ils fait que les autorités portuaires les en auraient dissuadés, grâce aux visites techniques précédant le départ. La rapide rotation des expéditions, rendue inévitable par le besoin de rentabilité étant donnée la lourdeur des investissements, avait des effets néfastes sur les bâtiments qui ne pouvaient effectuer de tels périples sans affronter de violentes tempêtes. Il fallait donc savoir ne pas courir de risques inutiles.

Cela ressort de l'enregistrement du *Nuestra Señora de los Remedios*, alias *San Miguel*, appartenant à Francisco Antonio de Belaústegui, autre personnage d'importance du trafic négrier dans les provinces du

15. En 1853, Malte-Brun écrit que « La côte de Mozambique présente partout des récifs dangereux, entremêlés d'un grand nombre d'ilôts » ; voir *Géographie universelle et description de toutes les parties du monde*, éd. de M. J.-J. N. Huot, t. V, Paris, Garnier Frères, 1853, p. 712.

Río de la Plata de l'époque. Une fois achevé le chargement de produits du pays pour les « colonies étrangères », le départ était prévu pour le 11 août 1798. Le propriétaire et son frère déclarèrent avoir quatre navires au port qui requéraient des réparations avant un nouveau départ. La *Santísima Trinidad* était arrivée récemment de l'Île de France, et, avec les cruelles et continuelles tempêtes affrontées au cours de sa longue navigation, elle avait subi de graves dommages, perdant des mâts et beaucoup de voilure. Belaústegui se voyait donc, assura-t-il, dans l'obligation d'effectuer immédiatement les réparations s'imposant, même si la paix avec l'Angleterre n'était pas obtenue rapidement. Sur place il n'y avait pas le nécessaire : il convenait donc d'envoyer à Bahia la *N. S. de los Remedios*, placée sous le commandement de Miguel Rodríguez, avec des produits du pays, pour qu'elle rapporte les matériaux indispensables aux réparations (clous, voiles, etc), après avoir subi un carénage, car elle-même était en mauvais état après un voyage à Maurice. On voit donc la dépendance de ces négociants face aux pays voisins d'une autre obédience, fortement compromise par les aléas de la politique européenne. Ce sera l'objet de la partie suivante.

3. Les difficultés politiques : la saisie de l'*Elisa*

Le 23 mars 1798, José Ramón Milá de la Roca, autre intervenant d'envergure du commerce négrier, sollicite les appuis administratifs d'usage pour réclamer devant les autorités portugaises sa frégate *Elisa* saisie au Mozambique.

Par l'intermédiaire du navire anglo-américain *Asuncion*, arrivé du Cap de Bonne Espérance le 28 janvier 1798, et par des lettres en provenance de Mozambique transmises par la *Faustina*, un autre de ses vaisseaux, il sut que l'*Elisa* avait été achetée en son nom par ses subrécargues ¹⁶ Pablo Antonio de la Callera et Agustín Duelos, envoyés à bord du brigantin *Guipuzcoa* le 26 septembre 1796 à l'Île de France, en partie grâce au produit de la vente du chargement. Ceux-ci le dirigèrent vers Mozambique pour la traite des Noirs, avec pavillon anglo-américain et sous le commandement de Tadeo Clarke de la même nationalité, dans l'impossibilité de la nationaliser en l'absence de consul espagnol et pour éviter les risques dus à la guerre avec les Anglais. Par manque d'Anglo-américains ou d'Espagnols à l'Île de France, elle fut placée sous l'autorité d'un subrécargue, le Français Claude Dubois.

Le navire partit de l'île le 15 mars 1797 et prit terre à Mozambique le 10 avril, où, avec l'aval du capitaine de cavalerie Diego de Sousa, gouverneur général de cet établissement, qui le reconnut comme anglo-américain, il s'adonna à la traite pour le compte de son propriétaire en

16. Le subrécargue représentait à bord les intérêts de l'armateur.

embarquant 264 Noirs, sans aucun obstacle pendant un séjour de 39 jours. L'*Elisa* leva l'ancre le 19 mai 1797, mais, lors de la traversée du canal de Mozambique, des vents contraires ouest, ouest-sud-ouest et sud-ouest l'obligèrent à accoster le 9 juin au port de Bambetoque¹⁷ dans l'île de Madagascar, où les dirigeants lui refusèrent l'hospitalité pour cause de variole parmi les Noirs du chargement. Ayant remis les voiles, elle fut abordée au-dessus de l'île de Nosa¹⁸ par un corsaire portugais, qui la captura et l'emmena à Mozambique sous prétexte qu'elle était un bien français. Le gouverneur, contredisant sa première décision, cautionna le motif. Il ne voulut point reconnaître que c'était un bien espagnol comme le prouvaient les papiers en possession du subrécargue Dubois qu'il fit arrêter et emprisonner au préside de Montsuri¹⁹. La cargaison ne fut ni prise en compte ni inventoriée, d'où sa détérioration et le vol de nombreux articles de nécessité, et la vente des esclaves à bas prix ne rapporta pas le tiers de leur valeur. Fut également arrêté Domingo Calvo, second pilote du brigantin *Guipuzcoa*, passé sur l'*Elisa*, l'officier anglo-américain ne connaissant pas bien la navigation dans le Río de la Plata. Son arrestation fut le prix à payer pour avoir voulu défendre les intérêts de son propriétaire, avant de se voir embarqué de force.

Ainsi Milá de la Roca se vit dépouiller de 100 000 pesos dont 70 000 correspondant aux Noirs et 30 000 à la valeur de la frégate. Même si on la lui rendait, il aurait perdu beaucoup d'argent par son immobilité, car elle aurait dû transférer les Noirs à Lima et serait revenue chargée de cacao. Le consul anglo-américain dans l'Île de France protesta en vain auprès de l'autorité de Mozambique contre la saisie. Le propriétaire implora le vice-roi, étant donné les bonnes relations entre les Couronnes d'Espagne et du Portugal, d'intervenir auprès du successeur du gouverneur, Francisco Guedes y Costa, afin d'obtenir la dévolution de la frégate et des Noirs et le dédommagement des préjudices subis.

Milá de la Roca, en bon connaisseur, offrit dans son mémoire des précisions sur les meilleurs moments de traite vers Mozambique à partir de Montevideo. Il importait de sortir au milieu du mois de mai au plus tard afin de ne pas manquer les vents de mousson et de parvenir plus facilement à destination vers la fin de juillet. C'était le moment où se tenait le plus grand marché d'esclaves, car à d'autres époques de l'année, il fallait beaucoup de temps pour s'en procurer et cela revenait forcément plus cher. Puis on profitait des vents favorables au retour à la mi-septembre. On tenait encore les délais si on arrivait début août. Mais le mieux, c'était donc de partir de Montevideo aux premiers jours de mai, de façon à mettre les saisons à profit, et de ne pas trop rester à Mozambique afin de ne pas subir de contretemps et par conséquent plus de mortalité parmi les Noirs.

17. La Baie de Bombetoka près de Majunga.

18. Nossi-Vé au sud de Tuléar ?

19. Probablement le fort de São José de Mossuril.

Le négociant pria le vice-roi de favoriser la préparation de la nouvelle expédition en écourtant les délais d'enregistrement de l'argent requis pour la traite, d'octroi de la permission d'embarquer lui-même afin de régler le problème, et de remise de la réclamation officielle au gouverneur de Mozambique. Le 11 avril 1798, il formula une protestation contre le retard pris par les services pour lui accorder les autorisations indispensables à l'opération chargée de récupérer sa frégate et à l'achat d'autres Noirs avant la fin de la bonne saison. Le délai de six ans imparti par la Cédule royale du 24 novembre 1791 était normalement terminé. L'avis du procureur ne lui fut point favorable : Milá de la Roca eut tort d'envoyer l'*Elisa* avant de l'avoir naturalisée et d'avoir eu recours à un subrécargue français. Il le fit à ses risques et périls. Rien n'empêchait cependant de lui remettre les dépôts de ses marins revenus de Mozambique. Le 9 mai 1798, le vice-roi admit le bien-fondé de cette analyse. Cependant, tenant compte des intérêts en jeu, on lui permettrait une nouvelle opération à condition, en accord avec les textes réglementaires, que le bâtiment fût espagnol ainsi qu'au moins la moitié de l'équipage. Le 13 juin Milá de la Roca sollicita l'autorisation d'envoyer son navire l'*Astigarraga* (alias *Número 5*) et d'y embarquer. S'il ne pouvait ramener l'*Elisa*, rétorqua-t-il le 20 juin 1798, qu'en ferait-il dans un pays où il n'y avait pas d'autre genre de commerce ? Les délais accordés par la Couronne se terminaient certes, mais on attendait, à sa propre demande, une prorogation en faveur de tous les Espagnols qui ne faisait aucun doute. Cela avait d'ailleurs déjà été concédé à Tomás Antonio Romero.

Le 15 juin 1798, il fut décidé, eu égard aux préjudices évoqués, de lui donner la patente requise pour l'*Astigarraga*, même s'il n'était pas prouvé qu'il lui appartînt, avec obligation de le ramener à Montevideo. Si l'*Elisa* était récupérée, elle pourrait venir à vide, n'étant pas naturalisée, car le laps de temps accordé pour la traite des Noirs avec des bateaux étrangers était terminé. Milá de la Roca fit parvenir aux autorités le 20 juin les titres de propriété de la *Faustina*, nom antérieur de l'*Astigarraga* alias *Número 5*, naturalisé le 14 juillet 1797 après avoir été acheté à New York. Le 23 juin, La patente de navigation lui fut accordée. Le 13 juillet il demanda que, sur les autorisations le nommant capitaine et subrécargue du bateau, on effaçât son nom pour celui de Francisco de Lopetegui qui serait capitaine et premier pilote. Le 14, il stipula qu'en cas d'impossibilité pour lui d'embarquer, car le départ devait se faire le plus vite, son frère Vicente le représenterait pour réclamer l'*Elisa*, le chargement de Noirs et les indemnités. Mateo Dupin serait son greffier.

Dans le dossier fourni par Milá de la Roca se trouvent les comptes d'achat et d'armement de l'*Elisa* au port Nord-Ouest (Port-Louis) de l'Île de France en date du 28 floréal, soit le 17 mai 1797. Parmi les annotations, l'on trouve des références ne laissant aucun doute sur la

préparation à laquelle fut soumise la frégate en ce lieu, tels les achats d'un fourneau et d'un chaudron pour la préparation des repas des Noirs, de 59 paires de fers, d'un câble et d'un grelin d'amarrage, de voiles de rechange, de fil, et d'autres accessoires pour d'éventuelles réparations.

Sont joints les témoignages sur ce qui était arrivé à l'*Elisa*, recueillis à Montevideo les 22 et 23 juin 1798. Corroborant les assertions du négociant, ils proviennent de Domingo Calvo, pilote espagnol de l'*Elisa*, Raymundo Froyse, contremaître, Nicolás Perochichi, marin, et de Martin Dupin, subrécargue de la *Faustina* qui arriva après la saisie à Mozambique.

Le basque Domingo Calvo quitta Montevideo pour l'Île de France en septembre 1797 comme second pilote du *Guipuzcoa*, commandé par Pablo Antonio de la Calleja, avec un chargement de produits du pays. Il évoqua l'arrivée, le 15 novembre 1797, la vente des marchandises, l'achat de la frégate anglo-américaine *Elisa* capturée par les Français. On l'envoya à Mozambique pour la traite des Noirs avec pavillon anglo-américain. Le corsaire portugais qui la captura s'appelait José Enrique et son bâtiment *La Embosoada*. Le gouverneur condamna l'*Elisa* à la saisie pour avoir un subrécargue français, ce qu'il savait pourtant au départ. Après deux jours en prison avec les Noirs, on le mit sur un brigantin espagnol à charge de Nemecio Palacios qui repartit à Montevideo le 1^{er} septembre avec trois autres membres de l'équipage. Les autres restèrent en liberté, sauf les Français, transportés vers une forteresse du continent, Atonsoril ²⁰.

Raymundo Froyse, de Naples, fut recruté à Maurice comme contremaître de l'*Elisa* pour 30 pesos par mois et la valeur de trois Noirs au prix courant à Montevideo à leur arrivée. Les Américains étaient les plus nombreux dans l'équipage. S'y ajoutaient six Espagnols et six Français. Les corsaires mirent des fers au cou des Français et des Américains et aux pieds pour les Italiens. Ils les lui retirèrent étant donné sa qualité d'officier. À Mozambique, il trouva une place de contremaître à bord de la *Faustina*.

Nicolás Perochichi, de Mahón, partit avec le *Guipuzcoa*. À l'Île de France, il passa sur l'*Elisa* comme marin. Il se souvint du coup de semonce du corsaire qui leur ordonna d'envoyer un canot, ce qu'ils ne purent faire. Le corsaire se rendit donc à leur bord. À Mozambique, Perochichi repartit avec la *Faustina*.

Le témoignage de Martin Dupin, de Bordeaux, enseigne de vaisseau de deuxième classe de la frégate française *Le Dragon* faite prisonnière à Montevideo en 1793, n'apporte pas plus d'informations.

Milá de la Roca réfuta l'argument du procureur selon lequel la traite ne pouvait employer des bateaux étrangers, car il revenait à refuser la demande de requête d'assistance présentée au vice-roi (*exhorto*

20. Nous n'avons pu vérifier ce nom de lieux.

auxiliario). C'était possible, rappela-t-il, du temps où l'*Elisa* fut envoyée à Mozambique. Il n'avait pas été faisable de la naturaliser à Maurice en l'absence de consul espagnol, et, par temps de guerre avec l'Angleterre, il n'aurait pas été prudent d'arborer un pavillon espagnol. Par le passé et dans de telles conditions, le roi permit à ses sujets de commercer sous des pavillons neutres. Par ailleurs l'*Elisa* lui appartenait bien comme le prouvait l'acte de vente fourni par Alexandre et Lenouvel Frères, commerçants au port Nord-Ouest de l'Île de France.

Le 11 juillet 1798, le procureur persista à ne voir aucune raison d'accorder l'assistance sollicitée, arguant du fait que l'opération aurait dû respecter les limites temporelles fixées par les textes. Cependant, le 24 juillet le vice-roi finit par délivrer l'acte, tenant compte des avatars dus à la capture de l'*Elisa* par les corsaires.

Que retenir de ces vétilleux échanges entre le négociant et l'administration vice-royale ? Tout d'abord l'obligation pour lui et ses collègues de s'adapter juridiquement à des situations imprévisibles à moyen terme. Au cours de ces fort longues opérations négrières, la configuration géopolitique internationale pouvait changer, d'où l'utilisation de pavillons neutres pour échapper à d'éventuelles représailles, sous prétexte – parfois assez commode, il faut le reconnaître – d'impossibilité de régulariser des transactions effectuées loin d'autorités compétentes. Milá de la Roca usa de cette situation dans l'intention de revendiquer la prorogation de l'exception réglementaire imposée par la Couronne espagnole pour l'utilisation de bâtiments étrangers. Il fallait compter aussi sur les volte-face des administrateurs portugais de Mozambique, prompts à profiter de ces changements pour assouvir leur cupidité, avec – ce n'est pas à rejeter a priori – la complicité de corsaires connaissant bien les routes maritimes de ce commerce afin de faire main basse sur de riches cargaisons. L'éloignement du pouvoir central leur garantissait l'impunité, et, le moment venu, ils n'auraient pas manqué de se draper dans une justification légale quoique tendancieuse.

Cette grande adaptabilité provenait aussi de moyens matériels considérables permettant d'agir avec la rapidité requise afin de tenter de protéger des intérêts mis en péril et d'effectuer les pressions indispensables tout en donnant l'impression de respecter le droit. Ces négociants, en bons sujets de Sa Majesté, n'avaient de cesse de proclamer leur préoccupation pour le bien public et le développement des potentialités économiques des provinces du Río de la Plata, passant sous silence le caractère profondément déshumanisant de ce commerce pour ses victimes, que nous évoquerons ci-dessous.

Les cas sur lesquels nous allons nous attarder maintenant manifestent cette capacité exceptionnelle d'adaptation tant économique que juridique et même morale.

4. Les difficultés maritimes et climatiques

Les meilleurs préparatifs de la part des négociants, l'utilisation des vaisseaux les mieux adaptés, les plus grandes exigences des autorités portuaires lors des visites techniques précédant le départ ne garantissaient évidemment pas le succès des entreprises, qui, malgré le choix optimal du cadre temporel, avaient à affronter des éléments maritimes ou atmosphériques imprévisibles à l'époque. Deux événements marquèrent les milieux d'affaires négriers de Buenos Aires au début du XIX^e siècle : le naufrage de la *Magdalena* et l'odyssée du *Joaquín* où périrent quelque 270 Noirs.

Le naufrage de la Magdalena (1801)

Pour bien saisir l'ampleur de ce qui devint une véritable affaire, on en retracera l'historique, fort significatif de la traite avec l'océan Indien.

La guerre avec l'Angleterre, prétendait Martín de Alzaga, avait paralysé le commerce des cuirs, rongés par la vermine dans les entrepôts : il fallait les nettoyer régulièrement, ce qui coûtait de la main d'œuvre. Il sollicita le 3 mars 1801 de pouvoir envoyer sans payer de taxes un bateau dans les « colonies étrangères » afin de vendre ses peaux et de ramener des esclaves en échange, en accord avec les Cédules royales de 1789 et 1791.

Malgré les abus commis sous prétexte de favoriser la traite des Noirs, le vice-roi, marquis d'Avilés, accéda à la supplique du commerçant. Il lui permit donc d'acquérir un navire dans n'importe quel port des États-Unis ou d'une autre puissance amie pour l'envoyer acheter des Noirs sur les côtes d'Afrique et les ramener à Montevideo. Il lui reviendrait de prouver, par l'attestation d'un consul ou d'un autre ministre espagnol, la possession du bateau, lequel ne ramènerait que des Noirs. Il devrait posséder également un passeport de navigation délivré par le même agent consulaire. Les étrangers de l'équipage auraient l'obligation de quitter le territoire immédiatement après leur arrivée à Montevideo. Le vaisseau ne pourrait être vendu à un étranger, et il faudrait l'accord des autorités pour le céder à un Espagnol. Le négociant, selon les normes en vigueur, se verrait dans l'obligation de régler les droits à payer pour l'extraction d'argent et de produits.

Le 13 avril 1801, le notaire Francisco de Paula Dherbe produisit l'acte octroyé par Francis Collins en faveur d'Alzaga pour l'achat en mars de la frégate anglo-américaine la *Lenmor*. La transaction, s'élevant à 17 000 pesos, est une autre preuve de la dépendance du commerce négrier envers le grand voisin du Nord. Une copie de l'acte fut fournie aux services du vice-roi Joaquín del Pino y Rozas, lequel, sans trop tarder, accorda au propriétaire l'incontournable permission pour envoyer la *Magdalena*, nouveau nom du bateau, sur les côtes d'Afrique.

Pour cette acquisition Alzaga paya 4% d'alcabala ²¹, soit 680 pesos. Dans le but de l'habiliter en vue du commerce négrier, il acheta pour 17 586 pesos 2 réaux de produits, sur lesquels il régla 1 795 pesos ½ réal de taxes. Or les Cédules royales du 24 janvier 1793 et 20 janvier 1794 dispensaient de ces droits les vaisseaux se destinant à la traite négrière permise par la Cédule du 24 novembre 1791. Après le naufrage, il réclama 2 418 pesos ½ réal, ce qui, dans la situation où il se trouvait désormais, n'était pas une petite somme.

Toutefois l'expédition ne se dirigea pas directement vers Mozambique. Le *Magdalena* fit d'abord voile vers l'Europe pour accoster dans le grand port de Hambourg où la vente de ses produits, par l'intermédiaire du gendre et fondé de pouvoir d'Alzaga, Joseph de Riquena, permit d'acquérir les marchandises de traite, à savoir :

125 pièces de toile de Rusia ²², 110 pièces et 120 autres pièces de toiles diverses, 1 150 mouchoirs, 20 tonneaux de tabac, 25 douzaines de bonnets de coton, 13 barriques de gin, 12 tonneaux de vin de Bordeaux, 1 289 planches de pin, 112 quintaux de bougies de cire, 550 pièces de tissu à rayures, 330 fusils, 112 carabines, 180 sabres, 30 paires de pistolets, 2 034 armoires de sucre raffiné, 1 000 armoires de poudre.

Le tout était évalué à 43 327 marcs ³/₄. À cela s'ajoutaient 6 000 pesos en argent pour l'achat des Noirs.

Les écritures du consul espagnol, Joseph de Ocariz, en date du 29 mai 1802, font état du recrutement d'un nouvel équipage multinational composé de 19 hommes de mer :

un premier pilote, originaire de Bilbao avec 60 pesos de salaire, un second pilote génois, payé 35 pesos, un maître d'équipage suédois (24 p.), un second maître français chargé des câbles et des embarcations (18 p.), un charpentier de marine de Bilbao (16 p.), un cuisinier français (14 p.), 7 marins (14 p. chacun), 4 aides (10 p. chacun) et 2 mousques (6 p. chacun).

Telle composition, effectuée en tel endroit, semblait être un gage de qualité.

Venons-en maintenant aux faits, dont nous informe une lettre adressée par Alzaga au Consulat des marchands de Buenos Aires. Le *Magdalena*, navigant de Hambourg à Mozambique à la charge de son capitaine et du subrécargue Antonio López, fit naufrage non loin du détroit de Mozambique à la fin de 1802, le 18 novembre. Le capitaine procéda à une déclaration devant le chef des magistrats de Mozambique le 21 novembre 1802, par laquelle il manifesta sa volonté de sauver ce qui pouvait l'être à bord du bâtiment échoué et sollicita la désignation d'un administrateur pour veiller aux effets retirés.

21. Impôt sur les échanges économiques.

22. Toile grossière utilisée pour les hamacs.

Le grand calme avait trompé les marins, qui ne s'attendaient pas à ce que de forts courants entraînent le vaisseau contre la mousson dans le canal de Mozambique. Le bâtiment s'échoua à une heure du matin à trois lieues du littoral au « sud de Bajona, dans l'endroit appelé Namorima » à la plus grande surprise des officiers, qui, la veille au soir, n'avaient pas aperçu de terre à proximité ²³. Bajona est une agglomération située dans une baie, près de Pebane, dans la province de Zambèze du Mozambique actuel. Un autre témoignage donne quelques indications plus précises : cela eut lieu « *en la Restringa de la Punta de Bajona llamada Namarima* ». Il s'agirait donc d'une très étroite bande d'écueils prolongeant sous les eaux l'une des pointes de la baie. Le navire se mit à prendre dangereusement l'eau, ce qui laissait entendre que le fond était endommagé. La sonde n'indiquait que deux brasses d'eau. Une embarcation avec le premier pilote fut envoyée à la côte pour chercher du secours. Un coup de pistolet parti par mégarde mit le feu à la poudre embarquée pour une éventuelle défense. Deux marins furent brûlés, ce qui augmenta le nombre des malades à bord. Sur la côte, deux habitants rencontrés prirent la fuite. L'embarcation dut retourner au navire, qui s'était ouvert. Il ne restait plus pour le capitaine, le second pilote et quatre marins, qu'à gagner le rivage et, le 20, à se diriger vers Mozambique par voie terrestre afin de réclamer du secours pour sauver ce qui pouvait l'être du bateau. Ils finirent par tomber sur deux Africains qui acceptèrent de les guider en échange d'une promesse de récompense.

Le capitaine se présenta au gouverneur Isidro de Ameida Sousa y Sá pour faire sa déclaration en présence du second pilote Nicolás Boalle. Il n'y avait aucune possibilité, lui répondit-on, pour tenter de sauver quoi que ce fût. Cependant, le capitaine d'un vaisseau portugais naufragé dans les mêmes conditions auparavant avait conclu un accord d'assistance avec José Antonio Severiano Moreyra et d'autres commerçants de la place de moindre importance en échange du tiers des objets et marchandises récupérés, ce qui laissait quelque espoir. Notre capitaine déclara abandonner le bâtiment et s'en remit au commandant du district, Juan de Costa Suarez, et au lieutenant Henrique de Atelo y Castro pour monter un contrat semblable, d'autant que douze des membres de l'équipage étaient malades à l'hôpital. Le gouverneur

23. Les relations de voyages du xvii^e siècle recommandaient la plus grande attention dans ces parages. C'est le cas par exemple du *Routier pour la navigation des Indes orientales, avec la description des isles, barres, entrées de Ports & Basses ou Bans, dont la connaissance est nécessaire aux pilotes, par Aleixo da Motta qui a navigué dans ces mers l'espace de trente-cinq ans en qualité de Pilote Major des Caraques de Portugal, traduit d'un Manuscrit Portugais*, retranscrit dans *Relations de divers voyages curieux qui n'ont point esté publiés*, Seconde partie, Paris, Jacques Langlois, 1656. Manifestement, notre capitaine n'avait pas appliqué la consigne donnée par Motta, pour passer par exemple entre l'Isle de Saint Laurent (Madagascar) et les basses de India : « [il faudra] faire monter vn homme de jour sur le macereau & de nuit sur le beaupré, & bien regarder si on n'aperceura rien en mer, quand le soleil est prest de se coucher ; & après auoir continué la route à l'ordinaire dans tout l'espace de mer qu'on aura pû decouvrir au soir, il faudra baisser les voiles, & s'arrestant, mettre le Vaisseau de travers, & demeurer ainsi jusques au matin ... »

serait le dépositaire des articles sauvés, avant la vente aux enchères au bénéfice des propriétaires. Le capitaine, avant de quitter l'épave, avait pris avec lui le coffre contenant les 6 000 pesos destinés à l'achat de Noirs et, bien accueilli par les marchands portugais, le confia à la garde de Joaquín del Rosario Monteiro, négociant à Mozambique, le 29 novembre 1802.

Informé, Alzaga fit savoir aux autorités de Buenos Aires qu'il accepterait peut-être les offres généreuses de Monteiro de lui vendre ou de lui fréter une ou deux frégates pour conduire à Montevideo les esclaves achetés avec l'argent et les quelques effets sauvés du naufrage. Il sollicita le 4 mai 1803 qu'on n'opposât pas d'obstacles à l'arrivée de ce ou ces navires. Il s'agissait en fait du *Joaquín*.

Les marins furent délivrés de leurs obligations et autorisés à s'embarquer. Certains, parvenus à Montevideo, témoignèrent des circonstances du naufrage, et corroborèrent les déclarations du capitaine. Tout ce qui avait été récupéré fut entreposé à la douane de Mozambique pour inventaire par le lieutenant de milice Enrique de Melo le 18 mars 1803, puis mis aux enchères. Il s'agissait de :

1 barque, 1 mât, 1 hune, 4 rames, 14 planches de pin, 60 feuilles de fer-blanc, 13 épées, 28 fusils, 3 baïonnettes 13 pièces de toile, 4 autres pièces de toile, 2 pièces de brin ²⁴, 1 bassine, 1 étui avec des chandelles, 1 chandelle de misaine, 1 châssis de cuisine, 1 baril avec 49 fiasques de vinaigre, 2 armoires et 12 livres de sucre, 1 sac et demi de tabac.

Détail intéressant notre propos, le dossier offre aux autorités de Buenos Aires une liste des vaisseaux naufragés depuis septembre 1802 dans les mêmes parages, les commandants étant tous des personnes d'expérience :

Marialisa venant du Portugal, 2 septembre, sur le banc de Mosuneal (?),
Calipso, portugais, 2 décembre, sur le bas de la barre de Quelimane, avec plus de 200 Noirs qui périrent noyés,
Ana Joaquina, portugais, sur le récif de San Antonio ²⁵, 30 personnes noyées-
(marins, passagers, Noirs),
Bella Eugenia, portugais, 22 mars, sur les bancs de Pinda ²⁶.

Cette référence, bien évidemment, avait pour but d'amoindrir la responsabilité des officiers de la *Magdalena*. D'autres qu'eux s'étaient fait prendre au piège de la dangereuse navigation dans le canal du Mozambique, soit à l'aller, soit au retour, comme le prouve l'allusion aux Noirs disparus dans le naufrage de la *Calipso*.

L'introduction le 14 novembre 1804 d'un certificat de José Ramón de Baravilbaro, greffier en chef des services du vice-roi, accentua la gravité

24. Mélange de chanvre et de lin.

25. Actuellement le récif est connu comme banc du Geysier, au sud-est de Mayotte.

26. Province d'Inhambane, sud-est du Mozambique. Dans cette province, à 15 km du continent et sur 55 km, se trouve l'archipel de Bazaruto, entouré de bancs de sable.

de la situation du propriétaire, victime d'une autre catastrophe financière en 1804. Il avait en son pouvoir un dossier remis par Montevideo sur les pertes de la frégate négrière *Joaquín*, capitaine José Sebastián, arrivée au port de Buenos Aires le 28 avril avec 30 Noirs vivants sur les 301 qu'elle conduisait, à la charge d'Antonio López et pour le profit du même Alzaga, depuis Mozambique, d'où elle partit le 19 novembre 1803.

La frégate s'attarda dans le franchissement du Cap de Bonne Espérance, de sorte que, par manque d'eau, 270 noirs moururent. Elle put enfin arriver à l'île de Santa Catarina ²⁷, puis à Montevideo le 28 mai 1804 avec 30 Noirs vivants, mais le 30 elle fut repoussée du port sous prétexte d'une épidémie. Une tempête la démantela et elle échoua sur la plage de La Aguada où le fondé de pouvoir d'Alzaga la déclara en état d'abandon.

Pour cette raison, le propriétaire demanda à être remboursé des droits payés par la *Magdalena*. Le chargement de produits à Hambourg ne constituait pas un obstacle, selon la teneur de la Cédule royale du 20 janvier 1804, d'autant que son capitaine fit ce qu'il put pour acheter des Noirs et les envoyer par le *Joaquín*. Ce ne serait que justice, souligna Alzaga, après des entreprises si coûteuses et si risquées.

On exigea l'inventaire des produits achetés à Hambourg, qu'il fournit le 12 décembre 1804. Mais les services du vice-roi, peu soucieux de remboursement, se montrèrent tatillons. Ils réclamèrent les preuves de la naturalisation de la *Magdalena* : s'ils n'en avaient pas été assurés, rétorqua Alzaga, ils n'auraient pas habilité le navire pour le voyage. Manuel Gallego, secrétaire de l'administration vice-royale, confirma ses allégations le 19 décembre 1804, bien qu'on ne retrouvât point le dossier. On finit par admettre les arguments du négociant, ce qu'enregistra la Cour des Comptes le 20 juin 1805.

Que retenir de cette malheureuse entreprise ? D'abord les surenchères successives entraînées par le trafic négrier. Le profit retiré de la production de cuir, l'une des principales richesses du Río de la Plata, servait à financer l'acquisition d'esclaves, source, certes risquée, de bénéfices encore plus importants, à condition que l'on trouvât des débouchés pour le cuir. Alzaga s'ingénia à les dénicher en Europe, malgré les menaces de l'Angleterre, maîtresse des mers, en guerre avec l'Espagne. Hambourg, grâce à l'intervention de son gendre, fut choisi comme lieu de vente de ce produit utilisé pour le calfatage des bâtiments en bois, mais aussi pour l'achat à moindre coût de fournitures destinées à la traite des Noirs. Alzaga ne voulut-il pas initier une nouvelle forme du commerce triangulaire, plus adaptée aux normes capitalistiques ? Tous les atouts semblaient entre ses mains. Restaient les risques imprévisibles qui s'acharnèrent par deux fois contre lui, malgré la solidarité, probablement intéressée, des commerçants portugais de Mozambique. Quoi qu'il en fût, son expérience mit en évidence

27. Au nord de Florianópolis au Brésil.

un dynamisme particulier dans l'élaboration et l'activation de réseaux internationaux dans les deux Amériques, l'Europe et l'océan Indien.

De plus, l'histoire de la *Magdalena*, quelque peu confuse étant donnée la complexité du montage économique la concernant – l'administration fiscale de Buenos Aires tenta d'ailleurs d'en arguer –, s'inscrit dans un continuum auquel participa le *Joaquín*.

L'odyssée du Joaquín (1804)

Rappelons que le retour devait impérativement ramener les navires négriers au port de Montevideo, ce qui n'était pas sans poser parfois des problèmes ²⁸.

Le 31 janvier 1798, le capitaine du port de Buenos Aires avertit le régent de l'Audience royale ²⁹, en l'absence du vice-roi, de l'arrivée de la sumaca *N. S. de los Remedios*, dont nous avons dit quelques mots plus haut. Appartenant à Francisco Antonio de Belaústegui, avec Josef Bibas y Bugeda comme capitaine, elle venait de Maurice, après quatre mois et demi de navigation. Elle était sortie du port le 26 janvier 1797, et son chargement se composait de Noirs, d'épices, de porcelaine ³⁰ et d'autres articles. De plus des passagers se trouvaient à bord, à savoir le capitaine Juan Francisco Pastor, chevalier de Saint-Jacques et capitaine des armées royales, avec un domestique, et le grenadier de marine Luis Galindo, qui naviguaient de Manille vers l'Europe dans la frégate de la Compagnie des Philippines *Reyna María Luisa*. Faits prisonniers par un corsaire français ils furent conduits dans l'île où ils embarquèrent sur le navire.

Ordre fut donné le même jour de ne rien laisser débarquer et de faire diriger le bateau vers Montevideo. Réponse du capitaine : il se voyait dans l'incapacité de remettre les voiles pour obtempérer, car le navire prenait dangereusement l'eau, étant endommagé à la proue. Il avait affronté de terribles tempêtes au Cap de Bonne Espérance, et il était arrivé tant bien que mal, la voilure déchirée. Dans ces conditions, il lui avait été plus facile de prendre terre à Buenos Aires. Un caporal et quatre hommes montèrent à bord pour vérifier que personne ni aucune marchandise ne sortiraient. Le 1^{er} février, on menaça le capitaine, s'il n'obéissait pas, de lui envoyer des hommes de troupe pour l'y contraindre. Le 2, ce dernier répondit par écrit au capitaine du port, qui en

28. Nous ne pouvons nous y attarder dans le cadre de cette étude, mais il est à préciser que le Consulat des marchands de Buenos Aires mit en doute la rigueur du contrôle effectué à Montevideo sur les bateaux en provenance de l'île de France. Le 14 octobre 1797, Jayme Llavallol et Josef Hernández se plaignirent en son nom arguant des préjudices subis par le commerce. Ils demandèrent aux autorités le nombre de navires de cette provenance entrés dans le port de Montevideo, leur chargement et les droits payés, ainsi que le relevé des produits saisis et vendus aux enchères.

29. L'Audience royale était le tribunal suprême d'un territoire. Dans la capitale d'une vice-royauté, le vice-roi en assumait la présidence.

30. La porcelaine venait probablement de Chine. On la trouvait couramment dans la cargaison des navires en provenance de l'île de France.

informa le régent : il obéirait mais sans prendre la responsabilité des préjudices causés aux commanditaires de l'opération. Belaústegui, alarmé ou feignant de l'être, en appela au sentiment d'humanité. Sur ce, le caporal chargé de la garde du navire avertit que deux marins étaient notablement malades. Juan Francisco Pastor demanda en effet à débarquer pour raisons de santé. Nous n'en savons pas plus.

Le 29 mai 1798, le négociant Pedro Duval sollicita le débarquement de plus de 200 Noirs de la sumaca *Martes* au port de Buenos Aires (Barracas) où l'embarcation arriva péniblement à la suite de tempêtes : elle ne put rejoindre Montevideo, comme le règlement le stipulait. Le Consulat des marchands appuya la demande. Le refus pouvait avoir comme conséquence la mort des esclaves :

Mais le chargement se composant de pièces [d'esclaves] de notre propre espèce, les unes malades et toutes exposées à mourir, à la seule idée qu'on les écarte de la terre, semblable procédé ne tient pas en terme de raison, ni ne peut être entendu sans stupeur, car l'humanité elle-même s'en offense et en souffre.

Le navire et sa cargaison valaient 66 000 pesos. Avec l'internation³¹ vers le Pérou, la valeur des Noirs augmenterait. Mais la saison favorable pour emprunter le chemin traversant la cordillère était sur le point de s'achever³². Retarder le débarquement entraînerait de graves préjudices. Voilà qui explique donc les accents humanitaires de l'armateur négrier.

Duval entreprit une action pour l'ouverture du port de Buenos Aires au commerce des Noirs, avec l'appui du Consulat. Le procureur de l'Audience royale pencha en sa faveur le 15 juillet 1799. L'affaire traîna en longueur, le vice-roi s'en remettant à la Couronne. En attendant une décision, il autorisa le 16 février 1803 l'arrivée des bâtiments négriers au port de sa capitale, mais uniquement pendant les mois de février et de mars, période où l'accès était probablement le moins risqué. Mais le 26 septembre 1806 le roi refusa la demande d'habilitation, au motif que ce trafic pouvait contaminer la population. Ceci nous permet d'en arriver à l'affaire du *Joaquín*.

Le 28 avril 1804 entra au port de Montevideo la frégate portugaise *Joaquín* à charge du capitaine José Sebastián. Elle était sortie de Mozambique l'année précédente avec une cargaison de 301 noirs consignés à Martín de Alzaga. Seuls 30 Noirs survécurent. Par crainte d'un risque de contamination, on ne lui permit pas d'accoster et le responsable du port voisin de Maldonado fut averti de ne pas l'accueillir. Le 20 mai 1804, le gouverneur de Montevideo alerta le vice-roi, le marquis de Sobremonte.

31. En matière de traite aux Amériques espagnoles, on appelait « internation » le fait de faire passer les esclaves d'une province à l'autre afin de les vendre.

32. L'hiver rendait en effet impraticables les chemins muletiers à travers les Andes.

Voyons donc l'affaire. Le 28 avril le capitaine du port, Francisco de Soria Santa Cruz, se présenta à bord d'une barque aux côtés de la frégate avec le chirurgien Juan Cayetano de Molina et le greffier Bartolome Domingo Vianqui pour interroger le capitaine, sans toutefois monter à bord, les échanges verbaux se faisant par porte-voix. Selon l'officier, le navire sortit de Mozambique le 19 novembre avec 301 noirs. Il accosta à Santa Catarina, dont il sortit 35 jours plus tôt pour aller à Montevideo, voyage pendant lequel moururent quelques noirs. Ce jour même deux venaient de mourir. Il ne lui en restait plus que 30. Le médecin décida de placer le navire sous quarantaine. Des vivres furent cependant laissés et l'on transmit l'information au gouverneur.

Le 30 avril, le capitaine affirma que les marins et les Noirs restant étaient en bonne santé et se refusa à reprendre le large, ne sachant où aller, d'autant qu'il avait éprouvé beaucoup de peine à parvenir jusque là. Des soldats se virent chargés de surveiller l'isolement du navire, puis l'on donna l'ordre de demander de nouveau au capitaine de sortir du port au plus vite. Mais vers midi, avant qu'on ne le lui signifiât, le navire remit les voiles. Le gouverneur Ruiz Huidobro informa le vice-roi des risques entraînés pour la population locale par de telles résistances de capitaines de vaisseaux infectés, car il n'y avait pas de lazaret pour accueillir les malades en quarantaine.

Le 1^{er} mai, une tempête ramena le navire qui s'échoua sur la plage de La Aguada. Sous le vent se trouvait la maison de la Compagnie des Philippines. Le gouverneur ayant donné des instructions à cet effet, la commission sanitaire décida d'isoler les marins et les Noirs dans l'édifice.

Intervint alors le commissionnaire, qui n'était autre que Martín de Alzaga. La mortalité des Noirs, insista-t-il auprès du vice-roi, était en réalité due au manque d'eau lors de la traversée depuis le Cap de Bonne Espérance jusqu'au port de Santa Catarina. Ils n'étaient donc pas morts de la variole : d'ailleurs les Noirs avaient été vaccinés avant de partir de Mozambique et marins et officiers se sentaient bien. Les mesures de la commission sanitaire manquaient assurément de fondement. La quarantaine ne put se faire dans le local de la Compagnie des Philippines où il y avait déjà des Noirs atteints de variole. L'équipage et les Noirs durent rester à bord du navire où on leur fournit des vivres deux fois par semaine.

Alzaga suggéra au vice-roi de donner consigne au gouverneur d'envoyer par humanité une barque pour sortir du bateau les Noirs et l'équipage, de former une véritable commission sanitaire avec les meilleurs médecins, de lui permettre d'y assister, et d'en écarter le chirurgien Molina afin qu'elle pût prendre librement les décisions opportunes. Si le risque de contagion n'était pas retenu, il suppliait le vice-roi d'intimer l'ordre au gouverneur de remettre l'équipage et les Noirs en liberté. La requête d'Alzaga fut signifiée au responsable du

port, Ruiz Huidobro le 14 juin. Dès son arrivée, assura ce dernier le 20 juin, il s'était attaché à former une commission sanitaire à l'instar de celles existant dans les ports de la péninsule, projet présenté au vice-roi le 15 février sans obtenir de réponse. Il organisa cependant une visite du *Joaquín* où il apparut que les Noirs avaient été victimes d'une contagion mortifère. La présence de représentants des commissionnaires d'esclaves dans ces commissions, estimait-il, pouvait s'avérer dommageable à la prise de mesures efficaces. Le 5 juillet le vice-roi lui fit répondre qu'il n'y avait dans sa lettre aucune critique de l'action antérieurement menée par le gouverneur de Montevideo, mais il était souhaitable de donner plus d'objectivité aux interventions de la commission.

Le 13 juillet, autre lettre d'Alzaga au vice-roi. Il n'y avait pas un cas, en pareilles circonstances, où il eût été fait plus grande offense à l'humanité ni porté plus grand tort aux intérêts d'un commerçant dont l'entreprise n'avait d'autre objet que le bénéfice du public et de l'Etat. Le chirurgien Molina n'avait pas pris en compte les protestations de son représentant contestant que la mort des Noirs eût été provoquée par une épidémie. La véritable cause en avait été la soif et la variation de température. Au lieu de porter secours au *Joaquín*, on le menaça, s'il ne sortait du port, de le couler à coups de canon ! Obligé de reprendre la mer, une tempête d'une violence exceptionnelle le jeta sur la plage de La Aguada. Et s'il avait été vraiment contaminé, on ne fit rien pour lui porter secours. Les interventions de son fondé de pouvoir restèrent sans résultat : on se contenta de fournir des vivres au navire deux fois par semaine. Si l'épidémie avait été réelle, n'était-il pas dangereux de laisser les choses en l'état à quelque distance de la ville ? Alzaga récusait donc le comportement du chirurgien Molina, du capitaine du port et du gouverneur et réclama la protection du vice-roi envers les sujets de la Couronne qui se consacraient à « un trafic aussi intéressant pour le bien de l'État que risqué pour eux-mêmes ».

Le 17 juillet Alzaga réclama des explications de la part de Molina. Pourquoi n'avait-il pas examiné les membres de l'équipage et les Noirs avant de déclarer le navire victime d'une épidémie ? Le capitaine du port devait préciser et justifier les ordres donnés au capitaine du navire et s'il avait fait référence à son état avant de le faire sortir de la baie. Le but n'avait-il pas été d'attendre la mort des passagers, en leur refusant le secours auquel ils avaient humainement droit ? Le vice-roi somma le gouverneur de faire libérer les marins et transporter les Noirs en un lieu où ils pussent entrer en convalescence. La commission justifia l'imposition aux membres de l'équipage de la quarantaine à bord du navire par le souci de le préserver. Les Noirs n'avaient pas été transférés à la maison de la Compagnie des Philippines parce que celle-ci était occupée par des Noirs souffrant de la variole. Ils observeraient donc aussi la quarantaine sur le bateau.

En fait, précisa Alzaga, il y aurait eu une soixantaine de Noirs survivants, dont 34 appartiendraient à des particuliers, membres de l'équipage, et ils n'avaient pas souffert de la traversée, car ils avaient été bien traités par leurs maîtres³³. Aucun membre de l'équipage n'ayant été malade ou n'étant mort, il ne s'était pas agi d'une épidémie. De plus, répéta-t-il, les Noirs avaient été vaccinés avant leur départ. Puis Alzaga se prévalut de l'interrogatoire du capitaine lors de la visite. Le lendemain de son départ de Mozambique des Noirs avaient commencé à mourir, mais la plupart étaient morts après le passage du cap de Santa Catarina. À Mozambique il avait fait une provision de 200 barriques d'eau et à Santa Catarina de 125, et il n'en avait perdu que quatre dont le contenu s'était renversé. Il affirma même avec insistance qu'aucun de ses hommes n'était mort pendant la traversée.

Une grande importance fut accordée à la constitution de la nouvelle commission sanitaire pour examiner la situation du *Joaquín*. Le représentant d'Alzaga, changeant d'avis, n'exigea plus la mise à l'écart du chirurgien Juan Cayetano Molina, car c'est lui qui avait eu les premiers contacts.

On prépara un questionnaire, avec les questions suivantes :

- Tous les Noirs chargés étaient-ils en bonne santé ?
- Y avait-il à Mozambique quelque maladie endémique ou contagieuse au moment du départ du *Joaquín*, soit entre les Noirs soit entre les Blancs, comme la dysenterie, la variole, etc. ?
- Y avait-il à Mozambique à ce moment un navire en provenance de Montevideo ?
- Combien de temps mit le navire pour monter de Mozambique au Cap de Bonne Espérance ?
- Des Noirs moururent-ils durant cette traversée ?
- Connaissez-vous la cause de leur décès ? Fut-elle usuelle, rare ou peu connue ?
- Ces maladies ressemblaient-elles à celles qui menaçaient les cargaisons de Noirs en provenance de Mozambique ?
- S'agissait-il d'une maladie contagieuse ?
- Combien de temps mit le navire pour aller du Cap à Santa Catarina ?
- Quand commença le rationnement en eau pour les Noirs ?
- Quelle quantité d'eau leur administra-t-on progressivement ?
- Quelle fut la maladie qui se déclara lorsqu'on rationna l'eau aux Noirs ?
- Avant de mourir, les Noirs souffraient-ils d'une maladie, courte ou longue, ou mouraient-ils rapidement ?
- Entre la maladie et le décès, combien de temps s'était-il écoulé ?
- Pendant la maladie, apparaissait-il une tumeur, des boutons, des verrues, des pustules, des ampoules sur le corps des Noirs, des croûtes sur leur tête ?
- Au début ou au cours de la maladie, les Noirs eurent-ils des évacuations, d'un côté ou de l'autre, de matières corrompues, sanglantes, noires, jaunes ou vertes ?

33. On appelait ces gens *negros de libertades*.

- Les malades avaient-ils de la fièvre, avec du délire, de la frénésie, des pertes de conscience ou de subits états de faiblesse ?
- Quels furent les signes ou les symptômes les plus visibles chez la plupart des Noirs qui moururent ?
- Tous ou la plus grande partie eurent-ils la même maladie, du moins en apparence ?
- Combien de Noirs moururent depuis le Cap de Bonne Espérance jusqu'à Santa Catarina ?
- Peut-on déterminer le moment où se produisit le plus de décès ?
- Y avait-il beaucoup de malades lors de l'arrivée de la frégate à Santa Catarina ?
- À son arrivée à Santa Catarina, le navire subit-il une visite sanitaire ?
- Fut-il admis aussitôt ou dut-il subir une quarantaine ?
- Les malades furent-ils soignés par un médecin ?
- Combien de temps la frégate resta-t-elle à Santa Catarina ?
- Combien de Noirs moururent pendant cette escale ?
- De quelle maladie moururent les Noirs dans cette île ?
- Comment cette maladie se différenciait-elle de celle dont souffrirent les Noirs en mer ?
- Les Noirs qui moururent à terre eurent-ils un des symptômes signalés plus haut ?
- Quel jour sortit la frégate de Santa Catarina ?
- Y laissa-t-on quelques Noirs malades ?
- Combien de Noirs embarquèrent à Santa Catarina ? Combien étaient-ils sains, convalescents et malades ?
- Combien de jours furent nécessaires pour aller de l'île au port de Montevideo ?
- Nota-t-on une altération dans la santé des esclaves pendant cette traversée ?
- La maladie dont ils moururent eut-elle quelque ressemblance avec celle qui se manifesta en mer ou dans l'île ?
- Lors de leur venue à ce port, communiquèrent-ils avec quelque population de la vice-royauté ?
- Combien de Noirs moururent depuis le 28 mai jusqu'au jour où le navire s'échoua ?
- Parmi les Noirs qui avaient des maîtres à bord, combien moururent ?
- Ces Noirs furent-ils également malades ?
- Y eut-il une différence dans la mortalité entre ces Noirs et les autres et quelle en fut la cause ?
- Les Blancs furent-ils malades ?
- En quel état se trouvaient maintenant les gens à bord de la frégate ?
- Y eut-il des morts depuis qu'elle échoua ?

Le 11 juillet, la commission sanitaire demanda au capitaine de faire nettoyer le bateau au vinaigre, et l'interrogea selon le questionnaire. L'état du document ne permet pas la lecture des réponses, mais la formulation très orientée des questions – nous les avons entièrement reproduites pour cette raison – laisse présager qu'elles ne pouvaient convaincre du bien-fondé des allégations d'Alzaga. De plus, mesure significative, il fut décidé de continuer la quarantaine pour l'équipage et

les Noirs sur l'île de Flores, où un lazaret serait aménagé³⁴. Le 20 juillet 1804, le vice-roi avalisa cette décision.

Le capitaine José Sebastián fut peu disert dans son premier interrogatoire : les conditions, il est vrai, n'étaient guère propices à des réponses circonstanciées. Était-il possible que la disparition de quelque 270 Noirs tout au long de la traversée de l'Atlantique ne l'eût pas marqué profondément ? Ne représentait-elle pour lui qu'un risque à courir inéluctable à la traite ? Ou désirait-il laisser la parole à Martín de Alzaga, dont les intérêts étaient compromis ? Le marchand fit en effet preuve d'une exceptionnelle hargne vis-à-vis de la première commission sanitaire qui œuvra, il faut le reconnaître, avec une légèreté certaine. Tout donne à penser que le négociant lui prêtait de mauvaises intentions. Dans un tel domaine, les coups bas ne manquaient pas, et le prétexte était difficilement réfutable. Mais les graves maladreses pouvaient être motivées par la psychose de la contagion, étant donné le manque de structures sanitaires à Montevideo. Le vice-roi finit cependant par prêter une oreille attentive aux protestations d'Alzaga en lui concédant la constitution d'un nouveau comité. Et l'on transforma en lazaret l'île de Flores, proche du rivage. Le questionnaire reproduit ci-dessus, manifestement élaboré par de bons connaisseurs en la matière, à en juger par son habileté et sa grande précision, fait apparaître la volonté de faire le jour sur le drame vécu par les Noirs de la cargaison du *Joaquín* ; mais il met aussi en évidence celle de rechercher à tout prix un déterminisme épidémiologique en cohérence avec ce genre d'entreprise. Qu'on ne s'y trompe donc pas : ce ne fut pas un souci humanitaire qui motiva l'attitude de la commission, mais bien le désir de protéger à l'avenir à la fois la population de Montevideo et les intérêts en général du négoce négrier.

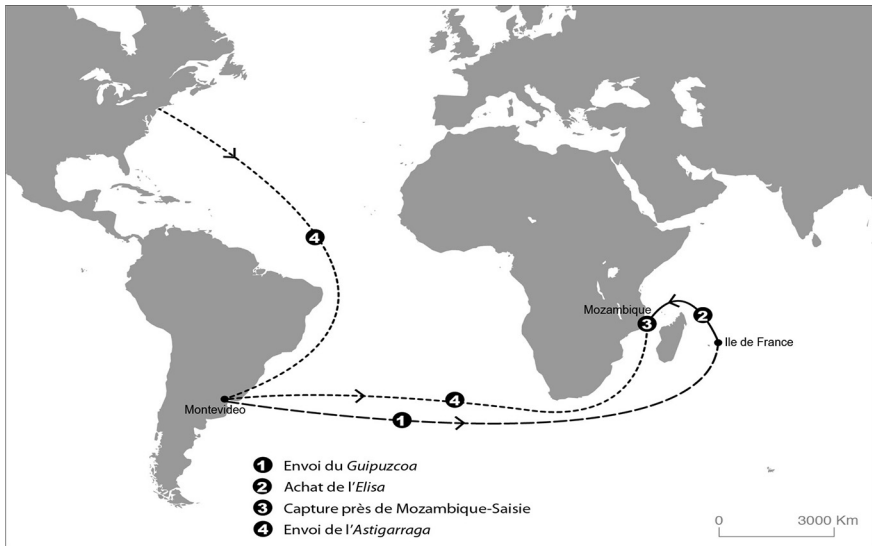
Quant aux accents pathétiques empruntés parfois par Alzaga, il ne faut point non plus s'y méprendre. Cette rhétorique n'avait d'autre but que de convaincre le vice-roi, par ailleurs sensible à la psychose populaire, en atténuant ses responsabilités par une subreptice auto-qualification des éventuels chefs d'accusation. De possible accusé pour les conséquences funestes du manque de prévision de ses gens, hypothèse qu'il s'efforça de mettre en avant parce qu'elle lui était au final la moins défavorable, l'armateur se transforma en véhément accusateur face aux tergiversations des autorités de Montevideo. Le besoin de retirer quelque profit, si minime fût-il, du fiasco d'un montage commercial soigneusement élaboré, le souci de préserver son rôle dans le domaine de la traite imposaient cette inversion de situations : Alzaga ne pouvait laisser croire qu'il était un colosse aux pieds d'argile.

34. Nous avons évoqué le choix de cet îlot pour les quarantaines dans l'ouvrage cité.

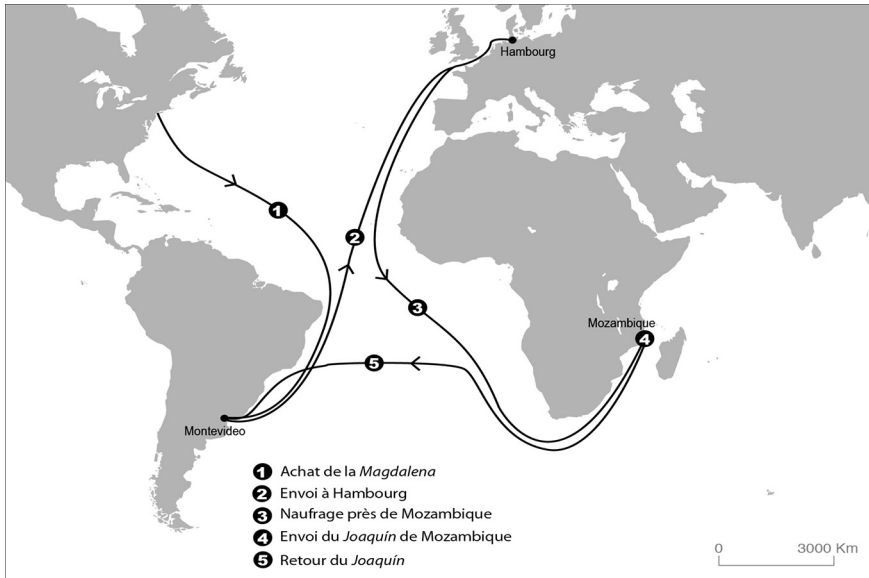
Tableaux comparatifs

Les phases de l'affaire de l'*Elisa* (Milá de la Roca), 1796-1798

- 1 – Le *Guipuzcoa* envoyé à l'Île de France,
- 2 – Achat de l'*Elisa* dans l'Île de France, envoyée à Mozambique où elle charge 264 Noirs,
- 3 – Capture par les corsaires, retour à Mozambique,
- 4 – Envoi de l'*Astigarraga* (*Faustina* achetée à New York) comme navire de secours.

Carte n° 1 : Les phases de l'affaire de l'*Elisa* (Milá de la Roca), 1796-1798Les phases de l'affaire de la *Magdalena* et du *Joaquín* (Alzaga), 1801-1804

- 1 – Achat de la *Magdalena* (La *Lenmor* anglo-américaine),
- 2 – Envoyée à Hambourg,
- 3 – Naufrage près de Mozambique,
- 4 – Achat du *Joaquín* comme navire de secours à Mozambique,
- 5 – Épidémie mortifère à bord du *Joaquín*, mort de 270 Noirs.



Carte n° 2 : Les phases de l'affaire de la *Magdalena* et du *Joaquín* (Alzaga), 1801-1804.

La complexité grandissante du système que nous nous sommes efforcé de mettre en évidence constituait sa faiblesse : il devenait extrêmement compliqué d'en dominer toutes les dimensions. Même si les risques étaient calculés d'avance, même si, en dépit des aléas politiques, d'ingénieux montages financiers étaient élaborés sur les plus grandes places du commerce international, comme New York ou Hambourg, afin de réduire les coûts et de préserver une marge bénéficiaire suffisante pour alimenter sa progression, comment prévoir l'imprévisible qui semblait parfois s'acharner sur les opérations les plus rationnellement calculées ? La détermination de négociants comme Milá de la Roca ou Alzaga, personnages d'une envergure transcontinentale, de lancer de coûteuses et aventureuses opérations de sauvetage pour les entreprises en échec, prouve bien que le trafic négrier était encore un maillon lucratif des échanges économiques au début du XIX^e siècle.

Dès lors, il ne pouvait être question de l'humanité des êtres composant la cargaison de l'*Elisa*, de la *Magdalena* ou du *Joaquín*, dont la perte n'était déplorée qu'en tant que marchandise. Dans les centaines de pages constituant les dossiers que nous avons dépouillés à ce sujet, on ne lit aucun mot sur le sort des Noirs à bord de ces navires, et sur les centaines de disparus. Il est temps de nous rappeler que la cédula royale de 1789 sur la libéralisation du commerce des Noirs, afin de favoriser les progrès de l'agriculture dans les possessions espagnoles d'Amérique, les mettait sur le même plan que les machines ou les instruments de travail achetés à l'étranger.

Sources

Archivo General de la Nación, Buenos Aires (Argentine)

Sala IX

Leg. (legajo) = liasse ; exp. (expediente) = dossier

Consulado de Buenos Aires Expedientes

Leg. 2, n° 25

Leg. 3, n° 9

Comerciales

Leg. 16, exp. 22

Leg. 22, exp. 15

Leg. 25, exp. 5

Hacienda

Leg. 89, exp. 2308

Justicia

Leg. 46, exp. 1335

Registros de Navíos

Leg. 113, exp. 7, 13, 20

Resguardo de Marina,

N°16, 88

Tribunales

Leg. 94, exp. 15

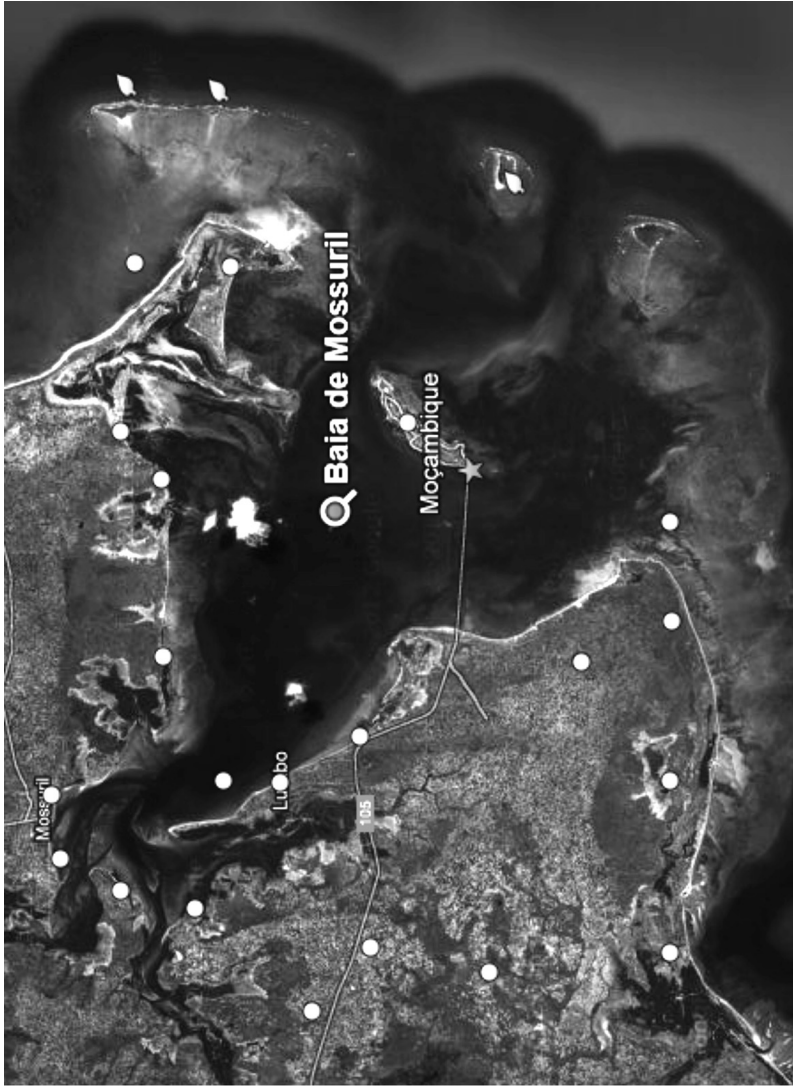


FIGURE 2. — L'île de Mozambique vue par satellite. Sur cette photo prise par satellite apparaissent en clair les basses et les bancs où échouaient les navires et en sombre les deux passes signalées par la carte ci-dessous.

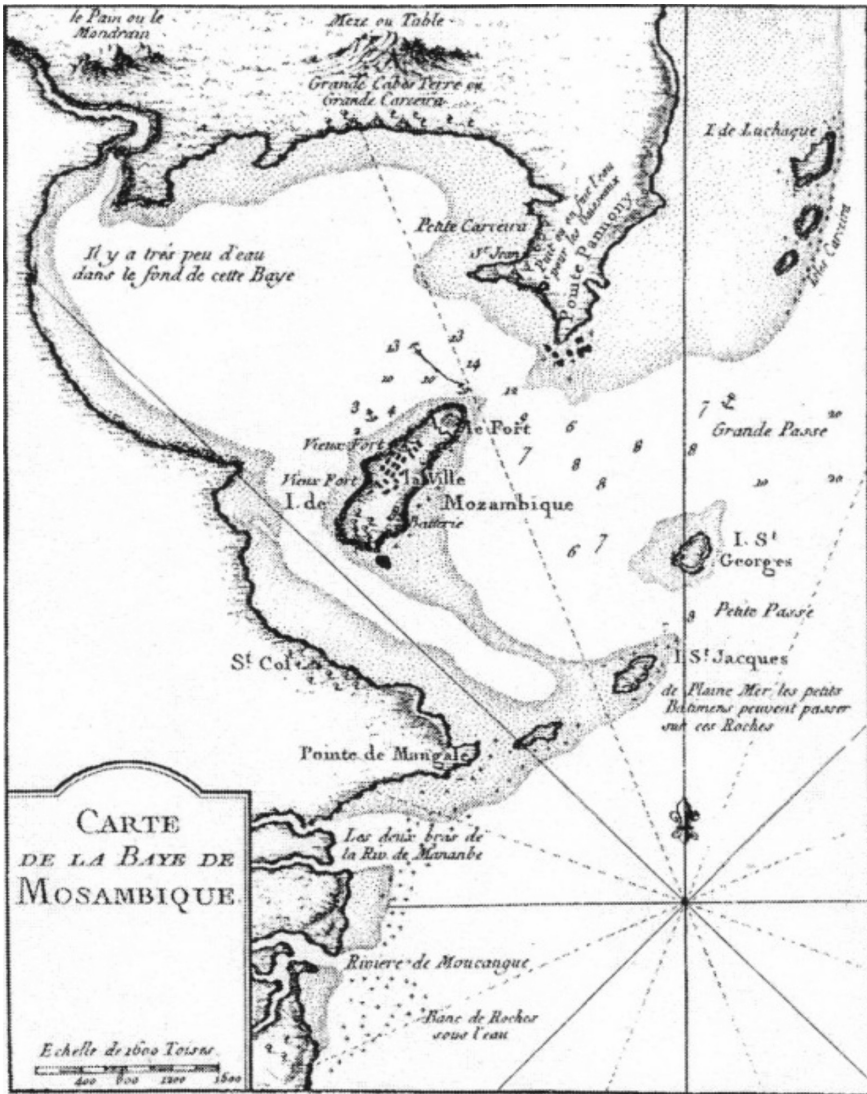


FIGURE 3. — L'île de Mozambique (M. Bellin, 1764). Source : *Voyage à Mozambique & Goa. La relation de Jean Moquet (1607-1610)*, Paris, Editions Chandeigne, 1996, p. 55.