

UN
MANUEL DU PARFAIT TRAITANT
AU XVIII^e SIÈCLE

Plus peut-être qu'aucune autre histoire, celle de la traite des nègres est difficile à écrire. Certes, les archives des amirautés et des consulats contiennent des documents intéressants, mais pour pénétrer réellement les détails particuliers à cet armement, il faut pouvoir feuilleter les papiers d'armateur à la traite. Peu subsistent et l'on en obtient difficilement communication.

En vertu d'une de ces conventions, qui régissent la mode et le monde, on peut être fier d'un ancêtre corsaire ou planteur *aux isles de l'Amérique*; il est moins bien porté de descendre d'un *marchand de bois d'ébène*, et ceux qui comptent dans leur famille quelque négociant en cette denrée, frappée d'une réprobation rétrospective, s'empres- sent de conserver secrètes, s'ils ne les détruisent pas, les preuves d'un pareil trafic. J'estime donc comme une aubaine d'avoir pu prendre copie d'un document relatif au commerce négrier.

Son origine est facile à reconstituer. Vers le milieu du xviii^e siècle, un armateur malouin fut tenté par la traite. A Saint-Malo, il lui était difficile d'avoir des renseignements relatifs à ce genre de navigation ; les Malouins la pratiquaient peu. Du dépouillement du fonds de l'amirauté de Saint-Malo, entrepris par M. Vignols, il appert qu'entre 1671 et 1771, il ne fut employé à la traite des nègres qu'une douzaine de navires armés à Saint-Malo. Ne trouvant point

sur la place la documentation désirée, notre armateur s'adressa à l'un de ses correspondants de Nantes, le port négrier le plus voisin.

Ce correspondant était compétent : comme capitaine d'abord, plus tard, comme armateur, il avait pratiqué la traite; ce sont donc les fruits de son expérience qu'il offre à l'ami qui l'avait consulté.

Les renseignements sont du reste circonstanciés; le nom des ports où il est avantageux de mouiller, le protocole particulier à chacun d'eux, les droits dont les trafiquants sont redevables envers les rois nègres, les denrées préférées dans chaque station, leur pouvoir d'achat, enfin l'honnête bénéfice que l'on peut attendre d'une opération bien conduite, tout est exposé par le menu. C'est une sorte d'abrégé des connaissances utiles à un négrier, un manuel du parfait traitant au XVIII^e siècle.

*

**

Quels étaient les ports de traite? Notre professeur ès sciences négrières les répartit en quatre zones.

La première est constituée par les comptoirs portugais de Bisseau et de Catchou, dans lesquels on reconnaît, sans effort, Cachéo et Bissao, situés sur la côte de la Guinée portugaise, en face l'archipel des Bissagos. Là, comme partout du reste, la poudre à canon, les fusils et l'eau-de-vie forment la base des échanges, mais les naturels apprécient aussi le beurre en frequins⁽¹⁾, les chemises, les chapeaux bordés et même les grelots de cuivre, ce qui semble révéler un milieu jovial et civilisé.

Une cargaison judicieusement choisie, payée en France environ 39.000 livres, doit permettre d'y acheter quelque 200 nègres que l'on pourra revendre 16 à 1.800 livres pièce à Saint-Domingue.

(1) Frequin : sorte de petit baril spécial pour le beurre.

Dans la seconde zone, entre la rivière Galine (*nunc* Sulima) et le cap de la Palme (Palmas), les gens préfèrent à tout, sauf, bien entendu, la poudre et l'eau-de-vie, les barres de fer, et ces barres de fer, dites de traite en France où elles valent 3 livres la pièce, servent d'unité monétaire.

Quelque dix ans par devant, un captif valait 60 barres, une captive 50, mais les prix, à présent, ont augmenté; il faut donner 100 barres pour « un nègre choisy, pièce d'Inde », 80 pour une négresse, 40 à 50, suivant l'âge, pour un négrillon ou une négritte.

Du cap Palme au cap Corse, en qui j'ai eu quelque peine à reconnaître Cape-Coast, en Côte d'or anglaise, on ne troque guère que le morphil (alias ivoire), on le paye en poudre à canon et en fusils de Hollande, à 4 florins la pièce. Il les faut longs de 55 pouces (41 de canon et 14 de crosse) et le bois du fût doit se prolonger jusqu'à l'extrémité du canon.

Beaucoup plus au sud, constituant une troisième région, gisent deux ports où la traite est parfois avantageuse puisqu'on y peut acquérir 300 captifs pour environ 70.000 livres de marchandises; ce sont Malimbé et Loango, « sur la côte d'Angolle ». Nous les retrouvons sur le littoral de notre Afrique équatoriale. On y prise surtout les fusils-carabines anglais, avec le canon bronzé et un petit cercle doré sur le chien.

Le roi de Loango est accoutumé de recevoir en présent un manteau de velours bleu ou cramoisi galonné d'or. Quant à ses divers ministres : le mambouc, le mangoffe, le mercarder du roy et le makimbé, ils sont sensibles à l'octroi d'une ancre, soit 24 litres $\frac{1}{3}$, d'eau-de-vie par tête ou plutôt par gosier.

Mais ces trois régions sont « sujettes à révolution »; on est exposé à perdre au mouillage beaucoup de temps; par contre, il en est une où l'on est toujours sûr de faire, rapidement, sa cargaison en « belles jeunesses ». Cette région

qui s'étend entre l'embouchure de l'actuelle Volta et la bouche la plus septentrionale du delta du Niger, c'est la côte des Esclaves. C'est là que s'ouvrent entre autres les rades de Popo, de Lepé, de Badagry et surtout de Juda ou plutôt « Wyddah », qui sont les escales les plus avantageuses de toute la côte et où on trouve la plus prompte expédition.

C'est d'ailleurs un voyage à Juda que conte notre auteur et qu'il donne en exemple.

*
**

« Lorsque, dit-il, un navire partira de France, avec un » assortiment de marchandises pour Juda, Epée ou Badagry, le capitaine doit faire son possible pour prendre son » riz au départ, de manière à ne pas être obligé de relâcher » à Mesurado pour s'en approvisionner ». Il doit aller en droiture à destination, sans s'arrêter aux comptoirs établis le long de la côte, ni aux forts hollandais et venir mouiller à Quitta ou à Petit-Popo. Arrivé dans l'un de ces deux endroits, il expédiera sur-le-champ, en pirogue, un « officier intelligent » avec mission de se rendre à Juda porter une lettre au directeur du fort français. Cette lettre demandera des renseignements sur le prix probable des captifs et l'état du commerce. L'officier la remettra au directeur, par l'entremise de la pirogue du fort « qui vient au-devant de tout bâtiment français s'approchant de la rade ». Mais l'officier « aura une singulière attention de ne point descendre à terre pour quelque cause que ce puisse être et » malgré toutes les promesses qu'on pourrait lui faire ». Sitôt sa lettre remise, il continuera sa route pour Lepé et de là pour Badagry.

Il est à remarquer que tous ces ports ne s'ouvrent pas directement sur l'Océan, mais sont situés sur un chapelet de lagunes communiquant par des canaux, ce qui favorise les voyages en pirogue.

Dans ces ports, l'officier mènera une enquête discrète sur le nombre de navires mouillés pour faire la traite, le prix des captifs, etc., mais en colorant son voyage du prétexte de se défaire d'un excès de marchandise sèche, c'est-à-dire de poissons salés et de légumes secs. Après avoir atteint Badagry, il reviendra, le plus vite qu'il le pourra, rejoindre son capitaine et lui transmettre les renseignements obtenus.

Ce voyage, aller et retour, peut être effectué en quatre ou cinq jours; c'est aussi le laps de temps qu'il faut pour recevoir une réponse du directeur de Juda; le capitaine aura donc à peu près simultanément les éléments lui permettant de juger dans quel port il doit établir sa base de traite. Toutes conditions égales, son avantage est de s'établir à Juda. Supposons donc qu'il a pris ce parti.

Il commencera par aller mouiller en rade, mais, avant de descendre à terre, il faut charger le directeur du port de traiter des *coutumes*, avec « Javogan ou le gouverneur des nègres ». Les coutumes étaient en somme une sorte de droit d'ancrage basé sur l'importance des navires : un navire à trois mâts était taxé, ordinairement, à 21 captifs, un brick ou une goélette à 13, mais on peut obtenir une diminution si l'on se trouve seul et si les indigènes sont pressés d'avoir de l'eau-de-vie. Généralement cette négociation dure deux jours, le directeur s'empresse d'aviser le capitaine quand elle est terminée. Alors le capitaine descend à terre. Il trouve un hamac du port et des porteurs qui le mènent trouver Javogan. Cet important personnage, qu'on rencontre après avoir franchi trois rivières, est accompagné d'un imposant cortège, et la prise de contact a lieu. « Le » premier bonjour fini, Javogan fait présenter au capitaine, » à différentes reprises, un verre d'eau, ensuite un de vin, » et enfin un d'eau-de-vie qu'il faut accepter par complai- » sance. Cette cérémonie est une de leurs fétiches à laquelle » on ne manque jamais ». Cela fait, les deux cortèges vont au port où l'on donne à « Javogan une ancre d'eau-de-vie

et deux flacons à ses domestiques ». Cet alcool est avancé par le directeur, on l'en rembourse plus tard.

Le lendemain Javogan est invité à venir choisir les marchandises qu'il veut prendre pour les coutumes ou droits du roi. Un navire à trois mâts est taxé à trois captifs, un navire à deux mâts à deux captifs, payables en marchandises fines, cauris⁽¹⁾ ou platille⁽²⁾, le reste est soldé en marchandises les moins prisées. « On fait cet arrangement » avec le directeur du fort, à qui l'on présente un inventaire de sa cargaison, mais en ayant soin de n'y pas faire figurer un bon tiers de l'eau-de-vie que l'on peut avoir; il est bon qu'on ne sache pas la quantité qu'on en a ». Ces captifs de coutumes se paient 20 cabèches⁽³⁾ en marchandises, ou en eau-de-vie 6 ancre⁽⁴⁾ pleines jusqu'à la bonde.

Après avoir convenu de ces marchandises, le capitaine en fait son billet à Javogan, et les coutumes sont censées payées. « Alors Javogan fait battre le gom-gom à la porte du fort et fait annoncer que tout le monde peut vendre des vivres au capitaine français », mais non des captifs, car il faut d'abord prendre les captifs de marque de Javogan. Un navire à trois mâts en doit prendre trois ou quatre, un à deux mâts, deux.

Celui qui a battu le gom-gom a droit à un flacon d'eau-de-vie et dix galines⁽⁵⁾ de bouges.

Ensuite Javogan demande la canne du capitaine pour l'envoyer au roi par un messenger; celui-ci reçoit pour prix de son voyage un flacon d'eau-de-vie et dix galines de bouges. Cinq jours après le roi vous envoie en présent deux négrillons ou négrittes, celui qui vous les amène reçoit un flacon d'eau-de-vie et une cabèche de bouges.

(1) Cauris ou bouges : coquillages servant de monnaie.

(2) Platille : toile fine fabriquée d'abord en Silésie, puis en Picardie et en Anjou. On l'exportait à Cadix pour la mer du Sud, aux Antilles et en Guinée.

(3) Cabèche : 4.000 cauris comptés.

(4) Ancre : barillet contenant 24 litres 1/3.

(5) Galine : 200 cauris ou bouges.

En même temps que l'on a fait partir le messager vers le roi, Javogan a mis à la disposition du capitaine deux courtiers et deux aides, un portier, un convoyeur de marchandise, un piroguier et dix tangonniers pour faire de l'eau et décharger les marchandises.

Dès ce même jour on va chez Javogan pour voir ses captifs de marque que l'on paie deux ancras d'eau-de-vie de plus que les captifs ordinaires. Au reste, il commence par vous présenter du rebut et ne consent que le lendemain à vous en laisser voir de moins mauvais. Le marché conclu, on ouvre la traite et il est permis aux marchands de vous vendre des nègres.

« C'est alors au capitaine à se conduire suivant la condition où il se trouve. S'il ne craint pas d'autres concurrents derrière lui, il doit mettre les hommes à 20 cabèches, y compris deux ancras d'eau-de-vie, les femmes à tétons debout à trois et les femmes de jardin à quatre ancras, les négrillons et les négrittes, à proportion de la taille. Si au contraire il estime ne pouvoir être que dix jours seul, il convient de se relâcher d'une ancre par captif, suivant le besoin où sont ces nègres de cette liqueur ».

Les captifs achetés étaient conduits dans le fort, « où il y a des troncs ou prisons et des fers ». La compagnie fournissait gratuitement ce local. On donnait au tronquier une bouteille d'eau-de-vie par semaine si l'on était content de lui et rien « s'il ne prend pas soin des captifs ».

Outre « les coutumes », les captifs de marque et les différentes largesses obligatoires dont il a été question ci-dessus, on distribuait encore : à Javogan « un paigne de satin de 12 aunes, un chapeau demy-castor avec un point d'Espagne d'argent, le plus léger qu'on peut, un quart de farine et un quart de bœuf salé ». Aux tangonniers trois toques⁽¹⁾ de bouges par barrique d'eau apportée et une ancre d'eau-de-vie par semaine; au piroguier, une

(1) Toque : 40 bouges ou cauris.

galine de bouges par voyage, plus une ance d'eau-de-vie et quatre cabèches de bouges à partager avec ses rameurs si l'on est content d'eux à la fin du séjour; on fait aux courtiers et à leurs aides un cadeau proportionné aux services qu'ils vous ont rendus durant la traite.

Quel bénéfice peut-on attendre de cette expédition? En voici une estimation présentée par l'auteur sous la dénomination de *raisonnement spéculatif*. Il part comme base d'une cargaison payée en France 61.000 livres et valant, monnaie de compte de Juda, 11.700 cabèches.

Raisonnement spéculatif.

11.700 cabèches pourront donner 350 noirs.	
Je n'en compte que 300 à 1.200 livres, au lieu de 15 à 1.800.	
Je dis : 300 noirs à 1.200 livres.....	360.000 livres.
Cargaison	61.000 livres.
Navire, gréement, armement, etc.	45.000 —
Prime d'assurance aller et retour 12 % sur 100.000 liv.	12.000 —
Avances à 35 hommes durant 2 mois	3.500 —
Ports de lettres, deniers, etc.	750 —
	122.250 livres.
Droits à la C ^{ie} de 10 l. par noir	3.000 —
Commission aux officiers, au capitaine, pour la traite et la vente à St-Domingue....	42.000 —
Frais à l'Amérique.....	12.000 —
	179.250 livres.
RESTE.....	180.750 livres.

Sur 300.000 livres, différence de l'argent d'Amérique, environ	95.000 livres.
NET.....	85.750 livres.

« Ceux qui connaissent le commerce conviendront que je
» charge la mise et réduis la rentrée d'autant que, à Saint-
» Domingue, le navire pourrait charger des indigos et rap-
» porter ainsi la plus forte partie de ses retours, auquel
» cas il n'y aurait pas au delà de 10 % de perte, ce qui
» augmenterait les profits ».

Quant aux mois à payer au retour aux marins (le voyage
peut se faire en 10 mois), la valeur du désarmement les
dépasse.

Une chose qui frappe dans ce raisonnement, c'est qu'il
n'est point tenu compte de la mortalité. Ce n'est point le
fait d'un oubli, mais bien parce que la mortalité, en ce
temps, était presque nulle à bord des négriers. Les journaux
de bord des douze navires malouins que M. Vignols a
dépouillés accusent 1 % de décès.

Sans vouloir faire de la traite une entreprise philantro-
pique, il est je crois permis d'affirmer du moins que,
matériellement, elle ne fut point, au xviii^e siècle, l'épouvan-
table destructrice de vies que la littérature en a fait.

PIÈCES ANNEXES

Prix des marchandises à Juda, en 1755.

1 ancre d'eau-de-vie vaut 4, 5 et jusqu'à 6 cabèches.	
1 pièce de : guinée indienne, bétille, couëty, chasselas, bajulapeaux, néganepeaux (ce sont des étoffes de coton différenciées par l'épaisseur du tissu et des particularités de tissage), bazin en 10 aunes, mouchoirs de Cholet, de Rouen, de Pondichéry, etc.....	2 cabèches.
1 pièce guingan ⁽¹⁾	1 cabèche.
1 pièce siamoise ⁽²⁾ de 20 aunes en 7/8.....	10 cabèches.
1 barre de fer.....	10 galines.

Mais il faut observer que si l'on paye un captif 30 cabèches, on ne doit payer en cette marchandise que 45 barres de fer, parce qu'elle vaut au détail 15 à 18 galines.

1 pièce platille	10 galines.
1 chapeau bordé	5 galines.
1 douzaine couteaux flamands, manche gayac	5 galines.
1 barril de poudre de 30 livres, 4 et même	5 cabèches.
1 fusil	1 cabèche.
1 coffre de pipes de 10 grosses.....	20 à 30 cabèches.

Cargaison pour Juda, Epé ou Badagry.

<u>Cabèches.</u>		<u>Livres.</u>
5.600	1.400 ancras d'eau-de-vie soit 4.550 veltes à 2 l. 10 sols la velte.	11.375
3.000	30.000 bouges ou cauris à 15 sols...	22.500

(1) Guingan : sorte de toile de coton parfois mêlée de fils d'écorce d'arbre. Elle vient du Bengale. On dit aussi guingam ou gingam.

(2) Siamoise : sorte d'étoffe à chaîne de coton, et à trame de coton soyeux ou de soie imitant les étoffes fabriquées au Siam.

Cabèches.		Livres.
1.400	2.800 pièces de platille à 5 livres la pièce	14.000
100	200 barres de fer de traite à 3 livres la barre.....	600
150	150 fusils à baguette de fer à 9 livres le fusil.....	1.350
132	1.000 livres de poudre à canon à 70 livres le cent.....	700
100	50 pièces guinée ⁽¹⁾ bleu foncé à 20 livres la pièce.....	1.000
80	40 pièces mouchoirs Cholet à 12 livres 10 sols.....	500
60	30 pièce bétille ⁽²⁾ ou allejear à 20 livres	600
600	60 pièces siamoise en 7/8 mm. 20 aunes à 45 livres.....	2.700
50	50 pièces guingan de Cholet à 7 livres la pièce.....	350
80	40 pièces mouchoirs de Rouen à 14 livres	560
25	10 douzaines couteaux gayac à 1 l. 10 sols les 12.....	150
12	50 chapeaux de nègre unis à 1 l. 5 sols.....	62 l. 10 s.
320	16 demi-coffres pipes fines de Hollande, longues de 22 pou- ces, talonnées et tortillées, 10 grosses par coffre 16 gros- ses à 8 livres, y compris les frais	1.280
<u>11.709</u>		<u>57.727 l. 10 s.</u>

(1) Guinée : étoffe de coton tissée aux Indes exclusivement pour l'exportation en Afrique, elle était teinte en bleu.

(2) Bétille ou allejear : mousseline de coton à carreaux rouges et blancs.

pour 800 ancras pouvant contenir 3 veltes 1/4 d'eau-de-vie, à 45 sols le baril.....	1.800
Frais et port des marchandises	1.500
	<hr/>
	61.027 l. 10 s.

OBSERVATIONS. — Les pièces de siamoises doivent avoir 20 aunes, rayées bleue et blanche; le bleu de 3/4 ou 1/2 pouce de largeur et dans les rayes blanches des petites rayes rouges à festons, les siamoises rayées rouge sont préférées.

Les barrils de poudre doivent contenir 33 livres, au moins 30 livres proprement faits et à grand geable ⁽¹⁾.

Outre la traite, on peut emporter de la pacotille.

Des satins en couleur haute et brillante tels que fond noir, brun, gris à raie ou colonne, cramoisy, roze, bleu ou des bouquets de même couleur. Point d'autre fond à moins qu'il ne soit relevé de couleurs brillantes. Des satins brochés or ou argent. Des damas, comme les satins, de couleur haute, des velours bleu unis ou ciselés, des velours cramoisy, une pièce de velours blanc, une douzaine de parasols verts pour les blancs. On les vend 7 à 8 écus d'or, et coûtent en France 14 livres. Du corail première couleur bien uni et du plus gros, de 180 à 200 livres, la livre.

Toutes ces marchandises, surtout les étoffes, se vendent 180, 200 et 225 % en or, et plus en captifs. Les satins sur fil se vendent au même prix que ceux sur soye. Les plus grandes pièces sont les meilleures de débit. Il faut pour les vendre qu'elles aient au moins 12 aunes.

Noms de ceux à qui l'on peut faire crédit : Javogan, ou le gouverneur des nègres; Coq, premier marchand du roi; Dassou et l'Africain, associés; Jannot, Zinguin, Pascal, nègre portugais chrétien.

(1) Jable : portion des douves d'un baril qui excède les fonds de chaque côté.

Si l'on veut vendre de la rassade ⁽¹⁾, il faut s'adresser à La Quindeux, M^{me} Aurou, Yonne Féfée, la Mannée. Cette dernière est la mère de l'interprète. Il faut faire attention de leur parler chacune en leur particulier et surtout point en présence d'aucun nègre.

Le verrot rouge, noir, bleu ou vert, les olivettes blanches, les marguerites unies ou étoilées valent 1 cabèche les 3 masses de 10 cordes, le blanc de neige et le grain sénevé doré 1 cabèche les deux masses, enfin une seule masse de loquis fin, ou de contre-brodé doré, vaut un cabèche.

N. B. — Cet article était écrit avant la publication du volume de M. Gaston Martin, *Nantes au XVIII^e siècle. L'ère de Négriers (1714-1774)*.

L. ESNOUL LE SÉNÉCHAL.

(1) Rassade : verroterie, perles pour la traite.