



LE  
COMMERCE DES ESCLAVES  
EN BELGIQUE

A LA FIN DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE



ORS de la réunion mensuelle du 4 février 1901, j'ai eu l'honneur de communiquer à mes confrères deux curieux volumes manuscrits, formant la plus grande partie du livre de bord d'un vaisseau négrier appelé *Le Comte d'Artois*. Je crois bien faire en résumant ici les caractères principaux de ces volumes et en analysant leur contenu, sauf à compléter à l'aide d'autres sources les indications qu'ils fournissent sur la traite <sup>1</sup>.

Il s'agit du navire *Le Comte d'Artois*, du port de Dunkerque. Il est armé par MM. Carpeau et C<sup>ie</sup>, commandé par M. Lefebvre, lieutenant de frégate, et monté par quarante-huit hommes d'équipage. Il porte huit canons, et peut renfermer trois cent quarante esclaves. Le livre de bord est tenu chaque jour par François Ducorray, pre-

<sup>1</sup> Ces manuscrits, provenant d'une famille brugeoise, m'ont été très gracieusement communiqués par M. Soenens, juge au tribunal de 1<sup>re</sup> instance de Bruxelles. Leur contenu a déjà fait l'objet d'une étude publiée par le journal *Le Congo belge*, 1<sup>er</sup> mai 1899.

mier lieutenant, qui annote avec soin les manœuvres faites, le point relevé, les variations de l'atmosphère et les circonstances particulières qui dérogent à la monotonie du voyage. Le rédacteur qui dispose sans doute de longues heures de loisir, et qui n'est pas étranger aux beaux arts, dessine fidèlement les principaux poissons que les hasards de la pêche amènent dans ses filets, et les profils des îles et des côtes qu'il rencontre. L'aspect que donne son crayon aux côtes d'Afrique, représentées sous la forme de collines basses, surmontées de cocotiers, rappelle à s'y méprendre les descriptions que font nos compatriotes au retour du Congo.

*Dieu soit loué et la sainte Vierge Marie. Soit commencé le voyage de la côte de Guinée...* Ainsi débute le récit, à la date du 15 août 1775. Dès le 11 août, le navire avait quitté les bassins de Dunkerque et s'était fait remorquer jusque dans la rade, pour y recevoir son chargement de marchandises. Le 15, il mit à la voile et il se dirigea vers Cabinda, petite localité située au nord de l'embouchure du Congo, dans les possessions portugaises actuelles. Le 13 septembre, le navire rencontra un négrier hollandais, chargé de 130 esclaves (appelés *captifs* dans le style du bord); le 20, il rencontra un bâtiment anglais qui en portait 230.

Le 21 novembre 1775, on est à destination et on entreprend les négociations avec les chefs nègres en vue d'échanger contre leurs prisonniers les marchandises apportées d'Europe. Mais les affaires ne marchent pas rapidement, s'il faut en croire le récit de Ducorray.

« A sept heures du soir du 28 (décembre 1775), il nous est venu un canot du navire de la baie de Cabinda à bord avec tous les principaux des nègres du dit endroit, le *mantouque* ou commandant..., et divers autres courtiers, dont nous saluâmes leur arrivée par divers coups de canon par plusieurs reprises, pour lequel salut ils ne différèrent point jusqu'au moment que nous l'aurions fait de notre chef, n'ignorant point que cela leur est dû, mais comme ils sont beaucoup saïrvis avec le salut (*sic*), et en outre pour témoigner à leurs compatriotes qu'ils sont bien reçus. C'est en outre une marque d'amitié suivant leur idée; ils sont comme certains que l'on est d'avis de traiter chez eux. »

« Ils sont singulièrement habillés, quoique commandant en chef (*sic*). Leur vêtement consiste en un pagne qui a 4 ou 5 aunes d'indienne ou d'autre étoffe, lesquels ils tournent autour de leur nudité,

ayant sur le ventre une peau de chat-tigre sur laquelle est attachée quantité de petites clochettes, qu'on leur apporte d'Europe, et quantité de petites clefs, ayant leurs jambes nues garnies avec quantité de bagues de fer et d'ivoire. »

« Les riches portent en guise de cela du corail rouge. Leurs bras sont également garnis dans le même genre. Sur la tête ils ont une espèce de bonnet, qu'ils se font eux-mêmes de paille ou autrement. Leur visage est peinturé de diverses couleurs qu'ils appellent fétiches. Ils ont quelquefois sur eux une veste galonnée, ils portent cela sans chemise. Rien ne frappe plus nos yeux que de voir faire leur danse qu'ils firent le soir pour nous témoigner combien ils étaient aises que nous allions traiter avec eux. Leur pagne duquel je parle, comme ils le laissent traîner derrière eux deux ou trois brasses, ils le firent voltiger avec leur-pied dans le visage de l'un l'autre, en se frappant sur la gorge et faisant des cris épouvantables ; et ils nous traitèrent de frères ; il leur était cependant très facile à en faire la différence et qu'il y avait beaucoup d'erreur chez eux. »

« Ils passèrent ainsi le restant de la nuit à boire et tantôt à dormir. Pendant laquelle nuit le temps a été des plus beaux. »

Nonobstant cette entrée en matière, l'auteur ajoute :

« Nous étions fort surpris lorsque nous avons vu que la traite était si retenue, que le pays était entièrement bouleversé, sans loi, sans ordre, dans le plus grand désordre. Nul n'était maître, ils se tuaient les uns aux autres, insultant au dernier point, nous accablant de leurs menaces chaque jour. Ce qui faisait que les marchands ne venaient point avec les captifs, crainte de recevoir des coups de fusil ou d'être faits captifs eux-mêmes. »

Ce fut seulement après sept mois que le capitaine put compléter son chargement. La concurrence était acharnée, et les nègres défiants. Le livre de bord constate que, le 22 et le 24 décembre 1775, des vaisseaux négriers ont quitté Cabinda avec plein chargement, et qu'à la date du 28 l'auteur se trouve dans la rade avec quatre concurrents armés respectivement pour transporter 450, 140, 120 et 60 noirs.

Enfin, le 13 juin 1776, le *Comte d'Artois* leva l'ancre et se dirigea vers les Antilles. Il avait embarqué 398 esclaves, dont 9 moururent en rade et 10 en cours de route.

Le 14 juillet 1776, une première révolte éclata à bord.

« *Du samedi 13 juillet au dimanche 14 juillet 1776...* Au jour nous ne fûmes pas peu surpris qu'à trois heures et demie du matin nos noirs se sont révoltés, quoique cependant presque tous aux fers, n'en ayant qu'une trentaine de libres, (ils) ont commencé à vouloir se saisir d'une des portes du gaillard à bâbord, où était notre coffre aux armes. Leurs *aintantions* (*sic*) n'étaient point mal prises, mais nous les repoussâmes vigoureusement, cependant sans armes à la main. Car s'ils avaient bien observé que nous n'avions aucune défense, pour lors ayant des couteaux et des bouts de bois avec une partie des ustensiles de cuisine, (ils) nous auraient donné bien de la peine à leur être maîtres. — Cependant, étant repoussés sur le pont, ils se saisirent d'une partie de notre équipage, en tenant déjà une partie dessus le bord pour le jeter à la mer, ne voulant cesser la révolte. Vu leur opiniâtreté, nous dûmes forcément les contraindre, les armes à la main, à cesser. Alors les noirs, voyant que nous étions tellement courroucés contre eux en y donnant dessus à coups de sabre et à coups de fusil, il y a eu une partie qui se jetèrent à la mer et d'autres dans la grande écouteille. Donc, après la révolte faite et apaisée, nous les fîmes monter deux à deux pour donner des secours à ceux qui pourraient être blessés et en même temps pour mettre aux fers ceux qui n'y étaient point. Il s'en trouvait treize qui étaient assez considérablement blessés à la tête, aux jambes et ayant des meurtrissures au corps. Nous avons eu aussi quelques matelots de blessés, principalement un mousse qui l'était dangereusement à la tête. La révolte a duré l'espace d'une heure et demie. Après nous fîmes *foillier* (fouetter) les auteurs. »

Le 16 juillet, nouvelle tentative :

« *Du mardi 16 au mercredi 17 juillet 1776.* Au jour, il nous fut rapporté par un négriillon qui couchait avec les hommes que durant la nuit les noirs avaient formé d'autres complots pour une seconde révolte qui devait se faire ce même jour du 17, qu'ils nous auraient surpris à déjeuner. Pour les en empêcher nous fûmes contraints de leur mettre les fers aux mains à tous les hommes, quoique cependant ils nous dirent qu'il était terminé. Nous laissâmes passer la chose en *foillant* les auteurs. »

Le 18 et le 21 juillet, des alertes du même genre forcent l'équipage à charger les canons, et à les braquer sur les nègres, que cet appareil guerrier met à la raison.

A ce sujet, le narrateur raconte qu'un concurrent, qui transportait 400 nègres, a eu à combattre une révolte terrible à bord en arrivant à Saint-Domingue, et qu'il n'a pu la dompter qu'après avoir opéré un véritable massacre de noirs, et en avoir fait pendre plusieurs, tant hommes que femmes. Le narrateur ajoute :

« Ce qui les engage souvent à faire la révolte à la vue de terre, ils se mettent dans l'idée que la terre de Saint-Dominque est contiguë avec leur terre de la côte de Guinée, ce qui donne un espoir vain. »

En arrivant en vue du cap Français (6-7 août 1776), l'équipage chante un *Te Deum* pour remercier le Ciel de sa protection au cours du voyage.

Malheureusement, une sécheresse venait d'appauvrir les planteurs. La vente des esclaves se faisait péniblement. Aussi fallut-il longtemps pour écouler la cargaison, réduite à environ 315 noirs.

« Le nègre ne valait que de 18 à 19 cents livres, nous ne pûmes arriver dans de plus mauvaises circonstances pour la vente de nos noirs. Il y avait pour 9 mois qu'il n'y avait point tombé un grain de pluie. Le pays étant totalement brûlé et consumé par les chaleurs, les habitants n'ayant point de vivres pour nourrir leurs noirs étant obligés de les laisser libres pour pouvoir avoir la vie et avec cela en avait-il toujours de morts dans les chemins faute de subsistance ; il semblait que tout était fait pour nous nuire, c'est ce qui fit que nous restâmes trois mois à finir la vente de nos nègres. »

L'opération s'acheva, en réalité, en cinq mois, à des prix variant de 1,500 à 1,600 livres par tête de nègre, soit environ 488,000 livres. Si l'on ajoute le bénéfice obtenu sur la vente des marchandises des Antilles rapportées en Europe, et celui réalisé sur la cargaison importée en Afrique, les armateurs semblent n'avoir pas eu à se plaindre.

Le 15 janvier 1777, le navire quittait Saint-Domingue, et il rentra à Dunkerque environ trois mois après.

Il est intéressant de rapprocher des faits que nous venons d'analyser les renseignements que donnent sur la traite les auteurs contemporains.

En droit et en fait, l'esclavage était proscrit en Belgique à l'époque dont nous parlons. *De Ghewiet*<sup>1</sup>, qui résumait le droit civil de

<sup>1</sup> *Institutes du droit belge*, tome I, p. 93 (édition de Bruxelles, 1758).

nos provinces en 1758, énonce expressément cette suppression, à titre d'axiome incontesté. Et les auteurs rappellent l'application que le Gouvernement des Pays-Bas fit de cet axiome, en 1731. Un esclave appartenant à un capitaine anglais s'était évadé en rade d'Ostende et avait gagné la ville, où son maître le revendiquait. Le gouvernement refusa catégoriquement de livrer ce malheureux, par le motif que le droit public du pays n'admettait pas l'esclavage (Affaire Bartholomeo de Léon, arrêt du Conseil du 15 avril 1731) <sup>1</sup>.

Mais les colonies d'Amérique offraient un marché excellent pour les noirs. Rien n'était plus lucratif que de transporter ces derniers d'Afrique en Amérique, de les acheter au moyen de marchandises d'Europe acquises à bas prix, et de rapporter au retour les épices et les bois des îles, de façon à réaliser des bénéfices considérables. Ce trafic s'était développé au point qu'un écrivain bien informé évaluait en 1784 à 50,000 le nombre des nègres transportés ainsi annuellement par les Anglais, et à 25,000 et 12,000 ceux que transportaient annuellement les Français et les Hollandais <sup>2</sup>.

Dans nos provinces, le commerce s'était réveillé sous le règne bienfaisant de Marie-Thérèse. La guerre d'Amérique contribua à le faire progresser encore, et à développer au delà de toute prévision le port d'Ostende. La traite devait tenter naturellement nos armateurs.

Aussi les dernières années du règne de Marie-Thérèse virent-elles les grandes maisons de MM. Romberg, Walckiers de Gamberages, de Pestre, Chapel s'intéresser à la traite et y risquer des capitaux de plus en plus importants <sup>3</sup>.

Romberg avait osé expédier d'Ostende le premier vaisseau négrier parti de ce port. C'était la *Marie-Antoinette*, expédiée en 1780, pour transporter 290 nègres. La même année, Romberg avait expédié plusieurs négriers de la Rochelle et du Havre. En 1782, dix négriers armés par lui et destinés chacun à porter 500 esclaves quittèrent le port d'Ostende. Ce n'était là, d'ailleurs,

<sup>1</sup> Manuscrit 15243, Bibliothèque royale. Ch. De Facqz, *Ancien droit belge*, I, p. 250.

<sup>2</sup> DE RIVAL. *Le voyage dans les Pays-Bas autrichiens, ou lettres sur l'état actuel de ces pays* (6 vol. in-16, Amsterdam, Chauveau, 1783), tome I, p. 75.

Voir aussi : SHAW. *Essai sur les Pays-Bas autrichiens*. Londres, 1787, p. 46.

<sup>3</sup> DE RIVAL, ouvrage cité, I, p. 31, 38, 58, 66, 75, 312, 394 ; II, p. 274 ; III, p. 41 ; IV, p. 102 à 110.

qu'un côté de ses vastes entreprises, car il possédait à ce moment plus de 100 vaisseaux, dont 94 avaient Ostende comme port d'attache, et il commandait à plus de 10,000 matelots. Aussi Joseph II lui accorda-t-il, le 28 juillet 1784, des lettres de noblesse, lui conférant le titre de baron, et rappelant que, parmi ses navires, *bon nombre avaient fait le voyage à la Côte d'Or pour la traite des nègres*<sup>1</sup>.

J.-J. Chapel, banquier et industriel très important, avait aidé Romberg à faire connaître la traite en Belgique. Tous deux, associés à Walckiers et de Pestre, banquiers de Bruxelles, préparaient en 1783 une vaste société pour exploiter la traite en grand. En mai 1782 déjà, Chapel avait expédié d'Ostende à ses frais un vaisseau négrier vers l'Afrique. Et l'auteur auquel nous empruntons ces détails n'hésite pas à solliciter de ce chef pour Chapel des lettres d'anoblissement<sup>2</sup>.

Le même auteur, revenant à de multiples reprises sur ce triste sujet, nous initie avec complaisance aux détails du commerce des esclaves. Il énumère les divers produits belges que ce commerce permet d'exporter en Afrique, les draps de Verviers, les toiles des Flandres, les armes de Liège, les clous de Charleroi, les étains et les cuivres de Dinant, les eaux-de-vie, la poudre à canon, la coutellerie. Il rappelle les principales conditions à observer pour conserver en vie les nègres durant le voyage, puis la manière de les vendre. Enfin il assure que les débouchés sont à l'abri de tout doute, car, dit-il, « les ateliers des Antilles sont destructeurs ».

Et quelques lignes plus loin le même auteur prend soin d'écarter tout scrupule d'humanité que pourraient concevoir ses lecteurs : il leur dit que c'est agir humainement que faire la traite, parce que « c'est soustraire des captifs à un affreux esclavage, et les livrer à des maîtres moins féroces<sup>3</sup> ».

Il est piquant de constater que ce défenseur de l'humanité consacre ses 6 volumes à faire le panégyrique des réformes introduites ou annoncées par Joseph II, à critiquer les opinions et les institutions des Belges sous de nombreux rapports, notamment sur le rapport financier. En un mot, c'est un philosophe et un économiste, un précurseur des réformateurs de 1789. Et plusieurs de

<sup>1</sup> DE STEIN. *Annuaire de la noblesse de Belgique*, 23<sup>e</sup> année (1869), p. 184.

<sup>2</sup> DE RIVAL, ouvrage cité, I, p. 38.

<sup>3</sup> DE RIVAL, ouvrage cité, I, p. 394.

ceux qu'il loue à propos de la traite des nègres, tels que Chapel et Walckiers, joueront un rôle important lors de la conquête de la Belgique par la France en 1792, puis en 1794.

Il faut pardonner, sans doute, des égarements dus aux préjugés de l'époque. Pour les juger, il faut aussi ne pas oublier combien le commerce belge, étouffé par les traités de la Barrière et par des guerres continuelles, était amené, pour s'épanouir, à profiter de toute occasion, fut-elle peu digne de sympathie. Il n'est pas sans intérêt de rappeler que si les théories généreuses de Wilberforce, en Angleterre, de Brissot, en France, commençaient à se propager, la même époque voyait le futur terroriste Fouché se proclamer en 1792 le défenseur de la traite des nègres <sup>1</sup>. On peut rappeler aussi qu'à ce même moment l'intérêt des négociants hollandais forçait les Provinces Unies à refuser d'adhérer aux projets humanitaires de l'Angleterre en vue de la réduction de la traite <sup>2</sup>. Tel était encore l'empire des préjugés et des intérêts que l'esclavage, supprimé dans les colonies françaises par la Convention nationale, le 4 mars 1794, fut rétabli par la loi du 20 mai 1802.

Il était réservé à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle d'attaquer le mal dans sa source en mettant des obstacles insurmontables à l'enlèvement des nègres habitant le centre de l'Afrique. Espérons que le XX<sup>e</sup> siècle verra la fin complète de cet affreux trafic.

Avant de terminer je dois mentionner ici une curieuse collection de journaux de bord, livres de compte, livres de traite, conservée aux archives de l'État à Gand <sup>3</sup>. Ce sont les papiers et livres délaissés par Pierre-Ignace-Liévin Van Alstein, capitaine de vaisseau, né à Gand, en 1733. Ce hardi navigateur passa sa vie au service de divers armateurs français, et monta environ onze navires négriers de 1752 à 1784. Le récit de ses expéditions se rapproche sensiblement de celui que nous avons analysé dans cette note. Comme le capitaine Lefebvre, Van Alstein se rendait à la côte d'Afrique, parfois même à Cabinda, y troquait ses marchandises contre des nègres, dont le nombre variait de 223 à 450, et il allait écouler sa marchandise aux Antilles. Ses livres fournissent les

<sup>1</sup> Cfr. *Étude sur Fouché*, publiée par M. de Lanzac de Laborie, dans le *Correspondant*, 10 février 1901, p. 587.

<sup>2</sup> THE FORTESCUE PAPERS, *preserved at Droghmore*, tome III, p. 442 à 444.

<sup>3</sup> Fonds intitulé « don d'Hoop », numéros 965 à 983.

détails les plus circonstanciés sur la qualité, le coût des marchandises emportées, sur le prix des nègres, sur la vente des denrées coloniales rapportées en Europe. Nous y voyons, entre autres, les chiffres suivants : En 1752, 402 nègres sont vendus 800,000 livres. En 1767, 378 nègres sont vendus 481,070 livres, soit respectivement 1,990 et 1,200 livres par tête. En 1766, le capitaine Van Alstein avait chargé, en partant d'Europe, des marchandises valant 11,692 livres sur son navire l'*Afriquin* quittant Paimbœuf le 25 juin 1766. Les denrées coloniales rapportées au retour se vendirent 127,411 livres, et les 378 nègres achetés avaient coûté seulement 8,309 livres de marchandises <sup>1</sup>.

Ces détails confirment en tous points ceux que donne De Rival dans l'ouvrage cité plus haut. Ils expliquent l'essor donné à la traite dans nos provinces, et aussi l'importance des intérêts qui s'opposaient à sa suppression.

P. VERHAEGEN.

<sup>1</sup> Cfr. deux publications de M. F.-J. d'Hoop :

*La famille Van Alstein, ses ascendans, descendans et leurs alliés.* 1 vol. Gand, Van der Meulen, 1891, p. 274-275.

*Voyages en Afrique et en Amérique au XVIII<sup>e</sup> siècle, par un capitaine de vaisseau natif de Gand.*

Opuscule de 27 pages. Alost, Van Branteghem, 1890.

