



## Académie des sciences d'outre-mer

### *Les recensions de l'Académie*<sup>1</sup>

***La traite des Noirs entre l'océan Indien et Montevideo (Uruguay) : fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et début du XIX<sup>e</sup> / Jean-Pierre Tardieu***

**éd. l'Harmattan - Université de la Réunion, 2010**

**cote : 57.710**

On croyait tout savoir sur la Traite des Noirs après les nombreux ouvrages qui lui ont déjà été consacrés. Jean-Pierre Tardieu en révèle un aspect encore peu connu. Dans les dernières décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle la Couronne d'Espagne installée au bord du Rio de la Plata décide d'autoriser la traite entre Montevideo et l'océan Indien au profit des riches négociants de la ville et sous le contrôle du vice-roi de Buenos-Aires. Des conditions très strictes sont cependant imposées pour éviter la contrebande avec les voisins Portugais et Brésiliens qui depuis déjà deux siècles se livrent au commerce lucratif des esclaves à travers l'Atlantique depuis les côtes occidentales de l'Afrique.

La côte orientale africaine et l'océan Indien apparaissent dès lors comme la zone géographique la plus favorable au nouveau courant commercial à créer. En effet les ressources en esclaves sont considérables au Mozambique, à Zanzibar, à Quiloa et Quelimane. L'Ile de France (Maurice) et le Cap vont servir de points d'appui et d'échanges pour les navires négriers assurant le transport des marchandises de traite à l'aller et celui des esclaves au retour.

Avec minutie l'auteur exploite au mieux une documentation incomplète mais suffisante pour qu'il en tire une masse d'informations inédites sur les conditions dans lesquelles cette traite a pu fonctionner pendant quelques décennies, à travers d'innombrables difficultés. On peut émettre des réserves purement formelles sur le découpage un peu artificiel entre les différents thèmes abordés successivement, les contraintes réglementaires, les navires, le négoce, etc... Ce plan permet néanmoins de mettre en lumière, de façon aussi précise que le permettent les sources disponibles, les problèmes parfois ardues qu'ont dû résoudre les armateurs, les consignataires, les capitaines, les autorités administratives et sanitaires, pour assurer la viabilité du trafic.

Deux points méritent d'être tout particulièrement soulignés. Cet excellent ouvrage confirme la dimension mondiale de la traite négrière à l'époque considérée. Les courants de navigation et d'échanges commerciaux ne concernent plus seulement la côte occidentale d'Afrique et le Brésil ; ils s'étendent désormais à un nouvel arrivant sur le marché, les Etats-Unis, qui fournissent parfois navires et capitaines, à l'Afrique orientale ainsi qu'aux possessions françaises, hollandaises et anglaises de l'océan Indien et d'Afrique du sud. Ainsi l'Ile de France (Maurice) devient pour les négriers de Montevideo non seulement une escale



Les recensions de l'Académie de [Académie des sciences d'outre-mer](http://www.academieoutremer.fr) est mis à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 non transcrit](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).  
Basé(e) sur une oeuvre à [www.academieoutremer.fr](http://www.academieoutremer.fr).



## *Académie des sciences d'outre-mer*

de transit mais surtout une véritable place commerciale et financière ; les entrepôts de marchandises importées et les échanges contre les moyens d'acquisition des esclaves sur les lieux d'approvisionnement lui donnent une importance majeure. Sur le trajet du retour après le passage souvent mouvementé du cap de Bonne Espérance, le Cap offre un port de secours et de récupération précieux avant la traversée hasardeuse de l'Atlantique sud entre tempêtes et corsaires.

On sait gré à l'auteur, en deuxième lieu, de consacrer un chapitre aux esclaves ; considérés comme de simples marchandises, leur prix était évalué en fonction de leur aspect physique et de leur état de santé. La mortalité au cours des longues traversées de l'est africain jusqu'à Montevideo est considérable ; elle est estimée par l'auteur, d'après ses sources, à une moyenne du quart de l'effectif embarqué ; elle monte dans certains cas jusqu'à 90% ! Seuls les médecins chargés du contrôle sanitaires témoignent-ils d'un peu d'humanité dans ce monde de négociants âpres au gain ; encore ceux-ci se soumettent-ils à ce contrôle dans la mesure où ils y trouvent une garantie du prix qu'ils pourront tirer de la vente, donc de rentabilité du commerce. De même la quarantaine imposée avant le débarquement aux navires transportant des esclaves atteints de maladies contagieuses a-t-elle surtout pour objectif de protéger la population de Montevideo et de Buenos-Aires contre le risque de contamination. L'humanité a ses limites !

Cet ouvrage, en définitive, nous fait revivre une époque et des personnages dont les conceptions nous apparaissent de nos jours peu acceptables. Le mérite de l'auteur est de nous fournir, non une justification, mais une explication claire et argumentée de cet épisode peu connu de l'histoire de la Traite des Noirs. A ce titre son travail de recherche devrait retenir l'intérêt de tous ceux qui cherchent à comprendre - et non à condamner systématiquement - comment a pu se développer un commerce maritime source de grands profits sans la moindre prise en considération de la nature d'êtres humains de tous les Noirs d'Afrique qui en ont été les victimes et les enjeux.

**Michel David**