



ANAIIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR

Vol. VI (2005)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

Traités ibériques entre Méditerranée et Atlantique: le noir au coeur des empires modernes et de la première mondialisation (ca. 1435-1550)

António de Almeida Mendes 

Como Citar | How to Cite

Mendes, António de Almeida. 2005. « Traités ibériques entre Méditerranée et Atlantique: le noir au coeur des empires modernes et de la première mondialisation (ca. 1435-1550) ». *Anais de História de Além-Mar* VI: 351-387. <https://doi.org/10.57759/aham2005.37757>.

Editor | Publisher

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores
Av.ª de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal
<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

Copyright

© O(s) Autor(es), 2005. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2005. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).
The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

TRAITES IBÉRIQUES ENTRE MÉDITERRANÉE ET ATLANTIQUE : LE NOIR AU CŒUR DES EMPIRES MODERNES ET DE LA PREMIÈRE MONDIALISATION (ca. 1435-1550)

por

ANTÓNIO DE ALMEIDA MENDES *

Prologue – Scènes ordinaires de la traite négrière en péninsule ibérique

Lundi 8 mars de l'année 1529. Une caravelle se présente avec sa cargaison d'esclaves noirs en vue de la côte méridionale de l'Algarve¹. Au premier abord, un parmi les 20 à 30 navires négriers qui chaque année arrivent au Portugal, et pour lesquels nous possédons, quand elle a survécu, une brève notice descriptive (*conhecimento*) avec, entre autres informations, la liste des esclaves embarqués en Afrique, ceux débarqués au Portugal, et parfois la mention de l'âge, du sexe et du prix de vente². Si, pour une fois, un long rapport d'une cinquantaine de folios fut dressé c'est que le voyage connu de nombreuses péripéties : parti en janvier 1529 de l'île de Santiago du Cap-Vert, les 140 esclaves et l'équipage affrontèrent une forte tempête et des vents violents qui dévièrent le navire vers les côtes de Berbérie (Maroc). Après deux mois d'une éprouvante et tragique traversée, le capitaine Gaspar Dias, à la vue de la terre, mit le cap sur Tavira, ville dont il était originaire.

* António de Almeida Mendes, doutorando na Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS – Paris) e Bolseiro da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT).

Je souhaiterais remercier Roger Botte, David Eltis, José da Silva Horta, Bernard Vincent et Nathan Wachtel pour leur lecture critique de ce texte et pour les nombreuses pistes et suggestions. Je voudrais aussi citer Paulo Silveira e Sousa et Pedro Cardim pour leur amitié et leur aide précieuse.

¹ IAN/TT, Corpo Cronológico, Partie II, maço154, document n° 62. Le volumineux dossier contient les rapports de l'*almoxarife*, du capitaine et du *vedor* ainsi que l'acte de vente final.

² Les archives de la Torre do Tombo (IAN/TT dorénavant) conservent plusieurs centaines de ces registres (*recibos* ou *conhecimentos*) qui nous permettent de reconstruire les contours de la traite moderne en l'absence des Livres d'entrées et de sorties des entrepôts royaux (Casa da Guiné, da Mina et da Índia) détruits par le tremblement de terre de 1755.

Sans eau, sans vivres et en proie à la maladie, les marins et les quelques esclaves rescapés étaient à bout de forces. Accoster était une question de survie. L'initiative constituait néanmoins une grave entorse à une réglementation royale (*regimento*) datée de 1512³, qui stipulait que tout convoi en provenance de l'outre-mer (Inde, Afrique ou Brésil) devait, au préalable à toute négociation, être inspecté par l'un des tout-puissants *feitores* royaux en poste à Lisbonne : celui de la Casa da Mina et de Guinée s'il s'agissait de marchandises africaines (poivre, bois, or, esclaves, poissons, etc.) et de la Casa da Índia dans le cas des épices et des toiles indiennes.

Ce contrôle strict que la Couronne exerçait sur les quatre *carreiras* (routes) africaines (Arguin, Cap-Vert, São Tomé et São Jorge da Mina) et sur la *carreira da Índia* participait d'une politique de centralisation du commerce de l'outre-mer inaugurée par le roi D. João II (1481-1495) et renforcée par son successeur D. Manuel I (1495-1521). Ce verrouillage des routes, qui s'accompagna d'un contrôle des entrées et sorties des factoreries africaines, visait à réglementer la circulation des hommes et des marchandises afin de réduire autant que possible l'activité d'interlope. Et, au regard des chiffres, le pari fut dans l'ensemble réussi. Lorsque le Vénitien Lunarto da Cà Masser visita Lisbonne en 1504, la traite n'était pas encore l'activité la plus rémunératrice pour la Couronne. Loin de là. Selon les calculs du légat italien, les revenus des épices indiennes, de l'or de São Jorge da Mina et du sucre de l'île de Madère étaient respectivement treize, dix et deux fois supérieurs à ceux réunis du poivre et des esclaves de Guinée⁴. Mais l'inversion de valeurs n'allait pas tarder. Avec l'ouverture atlantique et l'internationalisation du trafic négrier, le Noir a représenté pour les Finances royales, au même titre que l'or de la Mine, une source majeure de revenus et un moyen de subventionner les entreprises en Inde et au Brésil. En 1496, l'essor des revenus de la traite négrière avait déjà conduit à la création des offices d'*almoxarife* et d'*escrivão* des Esclaves, pour recueillir, comptabiliser, évaluer les esclaves, entreposés dans l'un des départements de la Casa da Guiné dans l'attente d'être vendus⁵. Et au milieu du XVI^e siècle, d'après les chiffres avancés par A. C. de C. M. Saunders, la traite rapportait, par le biais de la revente des esclaves et du recouvrement des taxes, près de 34,4 millions de

³ Réglementation renouvelée par édit royal le 11 avril 1519. cf. *Ordenações Manuelinas* (1521), Lisbonne, Fundação Calouste Gulbenkian, reproduction fac-simile de l'éd. de 1797, 4 vols.

⁴ Le récit de Lunarto da Cà Masser, envoyé de la République de Venise à Lisbonne a été publié par Vitorino Magalhães Godinho, «Portugal no começo do século XVI: instituições e economia. O relatório do veneziano Lunardo da Cà Masser» in *Revista de História Económica e Social*, n° 4, 1979.

⁵ Concessions à Pero Pereira et à Diogo Lopes des officiers d'*almoxarife* et d'*escrivão* des Esclaves (IAN/TT, Chancellerie D. Afonso V, liv. 33, fol. 69, doc. 342 et Chancellerie S. Afonso V, liv. 40, fol. 92, doc. 459). Charge renouvelée en 1509, cf. Damião Peres, *Regimentos das Casas das Índias e Mina*, Coimbra, Instituto de Estudos Históricos, 1947.

réaux, l'or de la Mina environ 14-18,7 millions de réaux, alors que dans le même temps le trafic de l'Inde était devenu négligeable⁶.

Bien qu'unique détentrice du monopole de la traite – au même titre que le commerce de l'or, des épices, de la vente des armes et du fer, ou du peuplement des îles atlantiques et des littoraux africains –, la Couronne ne contrôla que partiellement le circuit négrier. Et à supposer qu'elle eut aspiré à telle exclusivité, les moyens humains, matériels et financiers du Royaume n'auraient pas suffi ; car bon an mal an c'était plus d'une cinquantaine de navires qui accostait à Lisbonne en provenance d'Inde, du Brésil et d'Afrique. Dès le départ, des choix durent donc être faits. La Couronne conserva sous contrôle direct les trafics stratégiques d'Arguin et de São Jorge da Mina et afferma, par le biais de contrats ponctuels et de licences temporaires, l'exploitation du coton, de l'orseille, des cuirs des îles de Santiago et du Fogo du Cap-Vert⁷, de la malaguettes et du poivre de Guinée, du sucre et du bois des îles de Madère et de São Tomé et Príncipe, de la traite des rivières de Guinée, du Bénin et du Congo à de riches négociants, à des armateurs privés, à des favoris ou à des *fidalgos*⁸. Dans le cas précis du trafic négrier, en échange du paiement d'une quote-part et des taxes stipulées par décret, les sélectionnés recevaient l'autorisation d'armer des navires vers l'Afrique et de convoier des esclaves pour leur propre compte. De pourvoyeuse de main-d'œuvre pour le Royaume et les îles de l'Atlantique, la traite des nègres se transforma rapidement en importante source de revenus pour la Couronne. Et ce, en vertu du produit de la vente des esclaves sur les marchés portugais, andalous et valenciens mais surtout des recettes directement prélevées sur chaque esclave. Car seuls les « esclaves du Roi », ceux tatoués d'un R sur le bras pour *Rey*, étaient exempts de taxes. Les autres esclaves marqués d'un G pour *Guiné* et transportés par des particuliers devaient s'acquitter auprès du trésorier ou *feitor* de la Casa da Mina des droits d'usage, à savoir le quart et le quint (25 % et 20 %) ainsi que les taxes douanières (*sisá*) et de réexportation (2 % approximativement). Au total, c'était près d'un tiers du prix de chaque esclave qui rentrait dans les coffres du Royaume.

⁶ A. C. de C. M. Saunders, *A Social History of Black Slaves and Freedmen in Portugal 1441-1555*, Cambridge, Cambridge University Press, 1982, pp. 31-33.

⁷ Sur le commerce des îles du Cap-Vert aux XV^e-XVII^e siècles, on renverra aux deux premiers volumes de l' *História Geral de Cabo Verde* (ss. dir. de Maria Emília Madeira Santos et Luís de Albuquerque), Lisbonne-Praia, IICT, CEHCA, 1991 et 1995. Pour le fonctionnement de l'entrepôt de Ribeira Grande du Cap-Vert et le commerce de l'île de Santiago cf. en particulier Maria Manuel Torrão, «Actividade comercial externa de Cabo Verde: organização, funcionamento, evolução» in *História Geral de Cabo Verde*, vol. I, pp. 245-270.

⁸ Ce n'est pas ici le lieu de citer tous les contrats et licences connus. A titre d'exemple mentionnons l'exemple d'António Carneiro qui reçut l'île de Príncipe en exploitation entre les années 1500-1517. La *capitania* se maintint dans la famille Carneiro jusqu'en 1753. Cf. Isabel B. de Sá-Nogueira et Bernardo de Sá-Nogueira, «A ilha do Príncipe no 1^o quartel do século XVI: administração e comércio» in *Congresso Internacional Batolomeu Dias e a sua época*. III, Porto, UP, CNCDP, 1989, pp. 81-115.

Reprenons le cours du récit. Ainsi, le lundi 8 mars le navire s'immobilisa dans la rade de Tavira. L'*almoxarife* Afonso de Matos⁹, averti par un de ses *oficiais* (officiers ou fonctionnaires royaux) qui se trouvait sur le quai, se rendit aussitôt à bord de la caravelle, l'inspecta, en recensa méticuleusement le chargement et examina le livre de bord. La ville de Lisbonne était le terminus mentionné. Vaille que vaille, sans ordre écrit du Roi ou de l'un de ses proches conseillers, les 45 esclaves encore en vie sur les 140 embarqués au Cap-Vert ne pourraient quitter le navire. Au niveau « local » du *reino* de l'Algarve, seul Nuno Rodrigues Barreto, haut représentant de la Couronne en tant *vedor da Fazenda* (Surintendant des Finances) de l'Algarve avait le pouvoir de statuer. Ce qu'il ne fit qu'à moitié. Le 9 mars, un messenger porta un courrier de l'*almoxarife* et une requête du capitaine à Faro, d'où il revint avec l'autorisation écrite du *vedor* d'entreposer à terre les 45 esclaves (dont 40 étaient propriété royale et les 5 autres le capital de particuliers) en attendant une décision suprême de Lisbonne. Faute de structures d'accueil, on les entreposa provisoirement dans un baraquement abandonné ayant appartenu à un dénommé Fernão Pinheiro. Le *porteiro* (portier) João de Cerca fut chargé de monter la garde devant l'entrée pour éviter les évasions. Un esclave noir, « qui servait comme mousse à bord du navire, qui connaissait la langue des Noirs » et leurs habitudes alimentaires fut réquisitionné afin de préparer les repas constitués d'une bouillie compacte obtenue à base d'huile et de blé. Mais en dépit des efforts déployés rien n'y faisait, les esclaves mouraient à un rythme élevé et, à chaque visite, l'*almoxarife* et son *escrivão* Simão de Pazes découvraient un à deux cadavres qu'ils s'empressaient de faire enterrer par le portier. Plus par crainte d'une poussée d'épidémie, que pour le salut de leur âme. Les esclaves périrent en une semaine. A la mi-avril, il ne restait en vie plus qu'une trentaine de Noirs et les silos à blé de la ville de Tavira et des environs étaient quasi-vides après plusieurs années d'épidémies et de mauvaises récoltes (1522-1527), des crises épisodiques qui s'inscrivaient dans une situation de pénurie céréalière endémique au niveau de l'Algarve et du Royaume¹⁰.

L'arrivée de la cargaison avait suscité la curiosité des notables et des habitants de Tavira, qui vinrent s'enquérir des conditions d'acquisition d'un ou plusieurs esclaves. Sans autre recours, l'*almoxarife* se résolut à mettre quelques esclaves en pension chez des proches du pouvoir municipal : c'était toujours quelques bouches en moins à nourrir. Pedro, esclave mâle, fut ainsi confié au *mordomo* Miguel Fernandes, par ailleurs *meirinho* (huissier de justice) de Tavira ; Maria fut remise au négociant Francisco de Palma¹¹ ; l'ancien *alcaide* Gonçalo Lopes reçut deux esclaves (un homme et une

⁹ Afonso de Matos exerçait également les charges d'*almoxarife* des villes Loulé et de Faro.

¹⁰ Teresa Rodrigues, *Crises de Mortalidade em Lisboa, séculos XVI e XVII*, Lisbonne, Livros Horizonte, 1990, p. 97.

¹¹ Francisco de Palma est descendant de Geovanni della Palma, un italien qui avait introduit la culture de la canne à sucre dans l'Algarve en 1401.

femme); João de Paiva et Francisco Fernandes, respectivement officier de justice et paveur (*calceteiro*) se virent chacun confier un esclave mâle. Tous les bénéficiaires s'engageaient à prendre soin des esclaves et à les maintenir en vie. En échange, ils seraient privilégiés et prioritaires lorsque viendrait la vente. Et à ce propos, on écrivit au Roi une fois encore, pour l'informer de la nécessité de la mise en vente des esclaves ou de leur départ, du moins si la Couronne encore voulait réaliser quelque profit sur ce lot. Car, à trop tarder, le résultat de la vente finale serait inférieur aux frais et aux dépenses engagés. Finalement, le 24 avril 1529 un émissaire arriva de Lisbonne avec l'autorisation signée de la main du *feitor* de la Casa da Mina. Le 13 mai, un crieur professionnel arpentait les rues de Tavira pour annoncer la vente.

Plus de deux mois s'étaient écoulés entre l'arrivée des esclaves et la vente. Le 19 mai au matin, la mise aux enchères des « pièces » s'ouvrait sur le lieu même où ils étaient entreposés; les esclaves épuisés et amaigris n'ayant pu être convoyés jusqu'au centre-ville. L'*almoxarife* Afonso de Matos pressenti pour diriger la vente étant souffrant, on fit appel au juge João de Paiva, puis à un certain Domingo Álvares. Parmi les acheteurs, trois groupes socio-économiques se détachèrent : les notables (officier de justice, un *tabelião*, un *ouvidor*, un *fidalgo*, un capitaine, un *mordomo*), les représentants de la classe marchande (cinq négociants, dont au moins un originaire de Séville) et du milieu artisanal (trois cordonniers, deux forgerons, un apothicaire et un paveur). Sur les 36 esclaves, dont deux très jeunes enfants, trois étaient déjà décédés quatre mois après la vente. Des 33 autres nous avons définitivement perdu la trace. Le greffier Simão de Pazes encaissa l'argent comptant (265 000 réaux) et enregistra sur un livre de comptes l'acte final de vente, qui par la suite fut envoyé à Lisbonne en même temps que l'argent. Sur le cahier, Simão de Pazes inscrivit en toutes lettres l'identité, le titre de l'acheteur, dressa un rapide descriptif physique de l'esclave et mentionna le prix final de vente; informations que nous avons schématisées dans le **Tableau 1**.

De l'humanité du Noir et de l'esclavage à l'époque Moderne

Le récit et la mise en vente de ces esclaves réduits à l'état de simples *peças* (pièces), évalués comme des bêtes de somme en fonction de leur âge, sexe, dentition, taille, constitution physique, etc. transporte le lecteur dans l'horrible quotidien bureaucratique de la traite ibérique. Devant nous, il y a des hommes, des femmes et des enfants qu'on marque au fer rouge en signe de propriété et que l'on charrie depuis les rivages de l'Afrique subsaharienne à fond de cale ou à même le pont pour être vendus en péninsule Ibérique comme de simples marchandises animées... Il faut s'interroger sur l'inhumanité de l'homme blanc, sur les justifications idéologiques et la logique interne de l'esclavage des Noirs. Comment telle ignominie fut-elle possible? Mais sans être relativisée cette étape doit être néanmoins dépassée, car en ne situant la traite négrière que sur le seul plan moral et idéologique, on en fournit une analyse décontextualisée et anhistorique. En fait, ce qu'il faut

chercher à saisir c'est comment ce qui est «normal» à une époque donnée devient de l'ordre de la barbarie à une autre époque ?

L'actuelle vague commémorative qui tend à revisiter les crimes du passé à la lueur des valeurs morales de notre temps et les postulats de l'historiographie postcolonialiste sont une forme de « présentisme » qui s'articule mal avec l'écriture complexe du phénomène négrier à l'époque Moderne. Aux XV^e-XVII^e siècles, l'humanité tient peu de place dans le quotidien et l'on range plus aisément les hommes en fonction de leur statut, de leur origine, de couleur de peau ou de leur obédience religieuse plutôt qu'en fonction de leur apparence humaine. En définitive, dans la *Respublica christiana* des guerres de Croisade et de la reconquête ibérique tout est question de différence par rapport à une norme édictée : le Juif est l'hérétique qu'il faut éradiquer ; le Maure est le barbare qu'il faut combattre et le Noir et l'Indien sont les païens que l'on doit instruire et convertir. Certes, le fait de se préoccuper de la foi et de l'âme du Noir revient à lui reconnaître une forme d'humanité ; mais, à l'orée de la Modernité, l'apologétique religieuse s'accommode sans remords de la réduction en esclavage d'une frange importante de l'humanité. Et, bien avant les Noirs ou les Amérindiens, les Slaves de Bulgarie, de Moldavie, de Russie ou les Maures d'Afrique du Nord furent les premiers à le vérifier.

Car dans l'esclavage moderne plus que de racisme anti-noir, ce dont il s'agit c'est du regard porté sur l'Autre en tant que race. Et la race est en premier lieu une affaire de différence. La confusion entre le Noir et l'esclave qui se met progressivement en place à partir du milieu du XV^e siècle n'apparaît pas comme une idéologie de caractère raciste *stricto sensu*. Pas plus que pour le Grec « ni la blancheur de l'homme ni sa noirceur ne constitu[ai]ent des différences spécifiques »¹², pour l'Occidental de l'époque Moderne la couleur de la peau ne constituait pas, tout du moins pas au départ, une marque d'opprobre¹³. En un mot, ce n'est pas la couleur de peau qui dicta l'attitude des Blancs vis-à-vis du Noir : l'assimilation entre les vocables « Esclave » et « Noir » découla moins d'une justification biblique (l'esclavage des Cananéens prétexte à l'esclavage des Noirs¹⁴) que d'une construction d'infériorisation *a posteriori*, qui se mit en place aux XVII^e-XVIII^e siècles, et où prenaient part des critères structurels. A commencer par l'incapacité des

¹² Aristote, *Métaphysique*, Paris, Vrin, 1966, pp. 571-573. Pour les questions de la représentation du négro-africain dans la littérature de voyage portugaise cf. les travaux de José da Silva Horta, *A representação do Africano na literatura de viagens do Senegal à Serra Leoa (1453-1508)*, Separata de la Revue *Mare Liberum*, n° 2, Lisbonne, 1991 et *O confronto do Olhar. O encontro dos povos na época das Navegações portuguesas* (ss. dir. de Luís de Albuquerque, António Luís Ferronha, José da Silva Horta et Rui Loureiro), Lisbonne, Caminho, 1990.

¹³ Sur le symbolisme des couleurs et la représentation artistique du Noir cf. Ladislav Bugner (ss. dir. de), *L'image du Noir dans l'art occidental*, Paris, Bibliothèque des Arts, vol. I, *Des pharaons à la chute de l'empire romain* et vol. II, *Des premiers siècles chrétiens aux Grandes Découvertes*, 1976 et 1979.

¹⁴ Louis Sala-Molins, *Le Code Noir ou le Calvaire de Canaan*, Paris, PUF, Quadrige, 1987.

Européens à réduire massivement en esclavage les populations blanches natives de leur propre Continent. Ainsi, l'essor des échanges commerciaux et la demande en main-d'œuvre servile, d'une part, et la fermeture graduelle du marché de l'Europe de l'Est, de l'autre, contraignirent, dès les XII^e-XIII^e siècles, les Arabes puis les Ibériques à déplacer leurs aires de prédation d'Est (le Pays des Slaves) vers le Sud (le Pays des Maures puis le Pays des Noirs). Un transfert qui s'accompagna d'un changement lexical : de slave (du latin *sclavus*) on en vient à esclave, nom auquel on associe de plus en plus l'adjectif de noir¹⁵. Et il n'est pas impossible que sans les abolitions et avec la poursuite de la traite des Noirs vers les Amériques, seul le qualificatif de Noir ou de Nègre serait passé à la postérité¹⁶.

Avec l'arrivée des caravelles portugaises en Afrique de l'Ouest, la traite prit une tournure nouvelle. Avant l'irruption des Portugais dans l'Atlantique, l'esclavage des *Aethiops* (Noirs) n'était pas inconnu en Méditerranée, et la Catalogne, la Sicile, la Crète, la Tunisie ou l'Égypte abritèrent dès le XII^e siècle des communautés noires numériquement importantes qui résultaient de la pénétration musulmane en direction du sud du Sahara¹⁷. Et de fait la traite transsaharienne ne se tarit pas avec l'arrivée sur les littoraux africains des caravelles portugaises, bien au contraire ; mais avec la réorientation des courants vers l'Atlantique, c'est un esclavage massif qui fait soudainement irruption dans l'Europe méditerranéenne.

Ces dernières années, les études sur l'esclavage dans l'espace péninsulaire se sont multipliées. Grâce aux travaux de Jorge Fonseca, Didier Lahon, António Dominguez Ortiz, Vicente Graullera Sanz, A. C. de C. M. Saunders, Alfonso Franco Silva, Alessandro Stella ou Bernard Vincent, etc. nous possédons désormais une image précise de l'importance et du rôle de l'esclavage noir à l'époque Moderne¹⁸. A mille lieues de l'image de l'esclave somptuaire

¹⁵ Le terme de *sclavus* avait déjà remplacé au Moyen Âge l'appellation de *servus*.

¹⁶ Je suis redevable à David Eltis pour les pistes ouvertes et les nombreux conseils de lecture sur ces questions de représentation. Cf. David Eltis et William G. Clarence-Smith, «White servitude» (texte non publié) et David Brion Davis, *Inhuman Bondage : the Rise and fall of Slavery in the New World* (ss. presse).

¹⁷ Frédéric II ne se déplaçait jamais sans sa ménagerie (chameaux, léopards, singes, ours, panthères, lions, lions, aigles, faucons, etc.) conduite par sa garde arrasine et ses esclaves noirs vêtus de riches tuniques de soie. Pour le cas de la Crète, cf. Charles Verlinden, «La Crète, débouché et plaque tournante de la traite des esclaves aux XIV^e et XV^e siècles», Milan, 1962.

¹⁸ Jorge Fonseca, *Escravos em Évora no século XVI*, Évora, 1997 et du même auteur *Escravos no Sul de Portugal, séculos XVI-XVII*, Lisboa, éd. Vulgata, 2002 ; Didier Lahon, *Esclavage et Confréries Noires au Portugal durant l'Ancien Régime (1441-1830)*, Thèse de Doctorat EHESS, texte polycopié, Paris, 2001, 2 vols. ; António Domínguez Ortiz, *La esclavitud en Castilla en la Edad Moderna y otros estudios de marginados*, Grenade, Editorial Comares, 2003 [1952] ; Vicente Graullera Sanz, *La esclavitud en Valencia en los siglos XVI y XVII*, Valence, Instituto Valenciano de Estudios Históricos, 1978 ; A. C. de C. M. Saunders, *A Social History... op. cit.* ; Alfonso Franco Silva, *La esclavitud en Sevilla y su tierra a fines de la Edad Media*, Séville, 1979. Alessandro Stella, *Histoires d'esclaves dans la Péninsule ibérique*, éd. de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 2000 et Bernard Vincent, «La Schiavitù nella penisola iberica» in *Schiavi, corsari, rinnegati*, Nuovo Effermido, n° 54, 2002, pp. 62-68.

et familial, considéré avec égard et condescendance, tels que Bartolomé Bennassar ou Charles Verlinden ont pu parfois le dépeindre¹⁹. Par ailleurs, sous la pression des mouvements revendicatifs Afro-Antillais, la France a réouvert pas à pas les pages douloureuses du passé négrier de ses ports atlantiques (Bordeaux, Nantes, Saint-Malo). Sur le continent américain, au Brésil et aux États-Unis, la question revêt une dimension idéologique et se trouve au centre d'une quête d'identité nationale, donnant naissance à une production florissante et à des recherches de valeur qu'il serait ici fortuit d'énoncer²⁰.

Au regard de la production actuelle, on semble donc aujourd'hui avoir répondu à cette question centrale : des esclaves pourquoi faire ? Pour autant, une série d'autres questions se posent dans la lignée : pourquoi le Portugal est-il à l'époque Moderne au centre du trafic négrier ? Et que deviennent ces esclaves une fois arrivés en péninsule Ibérique ? Ces deux questions simplistes et naïves dans leur formulation prennent sens dès lors qu'on aborde l'étude de la traite moderne dans une perspective comparatiste et globale et que l'on étudie les espaces ibériques et leurs empires comme un ensemble homogène, unis par une série de réseaux et de liens transversaux. Cette perspective nouvelle s'appuie sur le recoupement des sources des dépôts d'archives de Lisbonne (Instituto dos Arquivos Nacionais /Torre do Tombo – IAN/TT), de Séville (Archivo General de Indias – AGI) et de Simancas (Archivo General de Simancas – AGS) et s'est enrichie du travail que nous avons réalisé pour le projet *The Transatlantic Slave Trade*, première tentative de compilation des voyages négriers à travers l'Atlantique²¹. Le croisement des flux des navires et la mise en parallèle des données chiffrées permet à côté du circuit atlantique (d'Afrique noire vers la péninsule) et du circuit triangulaire transatlantique classique (Europe-Afrique-Amériques) d'en délimiter un troisième, inédit, qui lance un pont entre les deux premiers : un circuit Afrique-Europe-Amériques.

Pourquoi le Portugal ? La première traite des Noirs (ca. 1435- ca. 1500)

L'arrivée des 235 premiers esclaves Noirs à Lagos en août 1444 est un moment fondateur, car cette première déportation organisée est la base de

¹⁹ Bartolomé Bennassar, *L'homme espagnol. Attitudes et mentalités du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Hachette, 1975 et Charles Verlinden, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, vol. I : Péninsule ibérique – France, Bruges, 1955.

²⁰ Avancions les noms de Luís Filipe de Alencastro, David Eltis, Roquinaldo Ferreira, Manolo Florentino, David Richardson, etc.

²¹ David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson et Herbert S. Klein (ss. dir. de), *The Trans-Atlantic Slave Trade A Database on CD-ROM. Introduction at the Database*, Cambridge University Press, CD-ROM. Une deuxième version réactualisée est en préparation ; projet auquel nous avons apporté notre contribution pour les XVI^e-XVII^e siècles.

350 ans d'émigration forcée vers les Amériques²². Loin de s'inscrire dans la lignée du mouvement d'expansion atlantique engagé par les Portugais avec la conquête des places nord-africaines et des îles atlantiques ou dans la continuité de la traite transsaharienne²³, c'est un trafic indépendant qui se met en place et qui s'inscrit dans une temporalité précise et prend pour cadre l'espace méditerranéen²⁴. En un mot, une expansion en Méditerranée précède d'un demi-siècle l'expansion dans l'Atlantique qui n'en est que le prolongement.

Le mouvement d'ouverture atlantique et d'expansion engagé par les Portugais avec la prise de Ceuta en 1415 a donné lieu à une tradition historique (l'école des Découvertes) et à bien des interprétations : certains y voient l'initiative visionnaire du prince Henri et l'esprit d'aventure d'une élite chevaleresque qui aurait prolongé l'esprit de reconquête ibérique en Afrique du Nord, d'autres la recherche de l'or et du royaume mythique du Prêtre Jean, d'aucuns la constitution précoce du Portugal en État-nation par rapport au voisin espagnol, voire la position géographique du Royaume à la pointe de l'Occident et tourné vers l'Atlantique²⁵. On ne peut prétendre en quelques lignes rendre compte de toutes les interprétations et de leurs contre-démonstrations. Certes, certains de ces facteurs ont pu jouer, successivement ou conjointement, un rôle dans la genèse de l'expansion, mais la plupart des interprétations classiques, qu'elles tiennent d'un regard nationaliste ou lusocentré, oublient que l'initiative revient d'abord à la frange méditerranéenne du Royaume, l'Algarve, bien plus qu'à Lisbonne et à l'Atlantique. Et est

²² L'expédition de 1444 n'est qu'une parmi les nombreuses expéditions conduites par les hommes de l'Infant Henri le long de la côte sahélo-mauritanienne à partir des années 1430. La principale source disponible est le témoignage contemporain de Gomes Eanes de Zurara, *Chronique de Guinée (1453)*, traduction et annotations de

Léon Bourdon, présentation de Jacques Paviot, Paris, éd. Chandeigne, 1994 et dans une moindre mesure le récit de Diogo Gomes, *De la première découverte de la Guinée (fin XV^e siècle)*, trad. Théodore Monod, Bissau, Memória n° 21 du Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1959.

²³ Contrairement à ce qu'avance Olivier Pétré-Grenouilleau dans son dernier ouvrage (*Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004), la traite atlantique et la traite transsaharienne sont deux circuits distincts. Car si la traite portugaise détourne vers les rivages atlantiques une partie des routes caravanières sahariennes qui jusqu'alors débouchaient au Maroc, en Cyrénaïque ou en Egypte, la traite transsaharienne continue à alimenter les États de l'Afrique orientale et de la Corne de l'Afrique. Sur les chiffres de la traite transsaharienne cf. Ralph A. Austen, «The Trans-Saharan Slave Trade: A tentative Census» in *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade* (ss. dir. de Henry A. Gemery and Jan S. Hogendorn), New-York, 1979, pp. 23-76.

²⁴ Sur cette dimension Méditerranéenne, cf. Luís Adão da Fonseca, «Le Portugal et la Méditerranée au XV^e siècle» et Bernard Vincent, «Esclavage au Portugal: entre mer Méditerranée et océan Atlantique» in *Le Portugal et la Méditerranée*, Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian, XLIII, Lisbonne-Paris, 2002, respectivement pp. 3-34 et pp. 61-70.

²⁵ Nous ne discuterons pas ici la genèse du mouvement expansionniste qui a donné lieu à une bibliographie abondante. Pour une rapide vue d'ensemble cf. Vitorino Magalhães Godinho, *Portugal. A emergência de uma nação*, Lisbonne, edições Colibri, 2004.

difficile d'expliquer comment l'esprit de Reconquête a pu demeurer un « mythe vivace » pendant deux siècles entre la reconquête de l'Algarve en 1249 et l'expédition de Ceuta en 1415, et que surtout avant d'être portugaise l'expansion est européenne²⁶.

De fait, l'avancée portugaise en direction de l'Atlantique s'explique en premier lieu par le déplacement du centre des échanges des îles à sucre de la Méditerranée orientale (Chypre, Crète, Sicile, Rhodes) et de côte Levantine vers la partie occidentale de la « mer intérieure » : Valence dans le Royaume d'Aragon, l'Algarve et le Maroc, de part et d'autre de la Méditerranée. Ce mouvement de reflux vers le sud-ouest de l'Europe est graduel et débute avec l'arrivée de quelques milliers de commerçants Juifs dans l'Algarve et dans les ports d'Afrique du Nord (Fez, Alger, Tunis) après les sanglantes persécutions déclenchées à partir de 1391 à Séville, à Valence et en Castille. Beaucoup trouvèrent refuge à la Cour du prince Henri comme le cartographe catalan Jehuda Cresques (1350-1427), le fils du majorquin Abraham Cresques, l'auteur du célèbre Atlas catalan. La circulation des hommes et des marchandises et les réseaux fondés sur des solidarités familiales qui se mirent alors en place entre l'Algarve et l'Afrique du Nord créèrent un nouvel axe d'échange au détriment des axes caravaniers Ouadane-Sijilmasa-Tlemcen-Barcelone-Maiorque et Niger-Tripolitaine-Cyrénaïque-Egypte-Sicile²⁷.

Dans le même temps, le déclin de la navigation génoise en mer Noire, après le succès de Venise lors de la bataille de Chioggia (1380), allié à la poussée des Ottomans en mer Noire et en Méditerranée orientale²⁸ repoussait vers l'Algarve, commerçants et navigateurs italiens²⁹. La participation des navigateurs-marchands italiens (Génois et Vénitiens) à la (re)découverte et à l'exploration des îles de l'Atlantique Nord (Açores, Canaries, Cap-Vert, Madère) et de la côte ouest-africaine est bien connue ; il suffit d'évoquer les noms d'Alvise de Ca'da Mosto, Benedetto Dei, Lanzaroto Malocello, Antonio da Noli, Bartolomeo Perestrelo, de la dynastie des Pesagno, Antoniotto Usidomare ... La contribution des Italiens à la première phase expansionniste s'inscrivait dans le long terme puisque les rivages de la Méditerranée

²⁶ Pour des regards critiques et novateurs cf. notamment Luís Filipe F. R., Thomaz, « Le Portugal et l'Afrique au XV^e siècle : les débuts de l'expansion », Lisbonne, CEHCA, IICT, Série Separatas n° 221, 1989 et Sanjay Subrahmanyam, « Du Tage au Gange au XVI^e siècle : une conjoncture millénariste à l'échelle eurasiatique », in Annales HSS, janvier-février 2001, pp. 51-84 où l'auteur s'arrête sur le contexte eschatologique et millénariste qui régnait à la Cour de D. Manuel I^{er}.

²⁷ Ainsi, José Alberto Tavim souligne que la communauté juive de Ceuta maintenait au XVI^e siècle un commerce régulier avec les villes italiennes. José Alberto Rodrigues da Silva Tavim, *Os Judeus na expansão portuguesa em Marrocos durante o século XVI. Origens e actividades de uma comunidade*, Braga, éd. APPACDM, 1997, p. 62. Voir aussi sur l'activité commerciale des présides nord-africains, Jean-Frédéric Schaub, *Les Juifs du Roi d'Espagne*, Paris, Hachette Littérature, 1999.

²⁸ Qui se conclut par la prise de Constantinople en 1454 et l'occupation de Chypre en 1526.

²⁹ Charles Verlinden, « L'héritage de Venise en Occident » in *Mediterraneo e Oceano indiano*, Florence, 1970, pp. 357-374.

atlantique³⁰ étaient fréquentés par les marins de Gênes et des îles Baléares (l'historiographie a retenu le nom des frères Vivaldi ou de Jaume Ferrer, mais combien d'autres ?) depuis le XIII^e siècle. Ce que l'on sait moins, c'est que l'entreprise dans les îles et sur la Côte africaine repose sur une première « colonisation » italienne du littoral algarvien. Ainsi, la culture de la canne à sucre est introduite en 1401 à Quarteira (à proximité de Faro)³¹ par le Génois Giovanni della Palma et c'est à partir de l'Algarve qu'elle fut dans les années 1450 introduite à Madère³². Très rapidement, dès les années 1470, le commerce du sucre de Madère (depuis l'exploitation jusqu'au transport) devint un monopole italien³³ et en 1481-1482, les commerçants portugais se plaignaient lors des *Cortes* d'Évora que les Juifs et les Génois accaparaient le commerce du miel et du sucre de Madère³⁴.

C'est probablement sous l'action des Italiens que le prince Henri, en association avec ses fidèles écuyers-chevaliers, dont beaucoup avaient participé à des actions de course en Méditerranée avant de combattre en Afrique du Nord au sein de l'ordre militaire du Christ³⁵, créa à Lagos une première association commerciale inspirée de la *Mahona* instaurée par les Génois sur l'île de Chio en mer Egée³⁶, mais aussi des *loggia* italiennes et de la *lonja* barcelonaise. La Casa de Ceuta fut ainsi fondée vers 1434 pour coordonner le commerce des places d'Afrique du Nord et de Ceuta, mais aussi pour encadrer l'activité dans la Méditerranée. Autour des années 1445, cette première « Compagnie » céda la place à la Casa de Arguin, du nom de la presqu'île où Soeira Mendes de Évora, sur initiative du prince Henri son suzerain, avait entrepris l'édification d'un entrepôt (plus tard fortifié et baptisé Castelo d'Arguin) pour « traiter » des esclaves et de l'or avec la côte saharienne comprise entre le cap Blanc et le fleuve São João. La première expédition orga-

³⁰ Pour une vision de la circulation dans la Méditerranée Atlantique cf. l'œuvre incontournable de Fernand Braudel et notamment *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Le Livre de Poche, 1990 [1949], 3 tomes.

³¹ Dans le même temps, en 1407, la Couronne d'Aragon autorisait le Sicilien Nicolau Santafé, producteur de sucre, à s'installer à Valence. La production de sucre valencien déclina après 1475, victime de la concurrence du sucre de Madère. Cf. José Pérez Vidal, *La cultura de la caña de azúcar en el Levante español*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1973.

³² A la même époque, l'économie de la canne à sucre est également en plein essor au Maroc.

³³ Alberto Vieira estime qu'au XVI^e siècle 78 % du commerce du sucre de Madère était sous contrôle de marchands italiens. Alberto Vieira, *Os escravos no arquipélago da Madeira: séculos XV a XVII*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico, 1991.

³⁴ Henrique Gama Barros, *História da Administração Pública em Portugal*, Lisbonne, Sá da Costa, 1947, 2 éd., t. X, p. 150.

³⁵ L'infant Henri fut nommé gouverneur et administrateur perpétuel de l'Ordre du Christ par le pape Martin V en mai 1420.

³⁶ P. P. Argenti, *The occupations of Chios by the Genoese and their administration of the island 1347-1566*, Cambridge, 1956, 3 vols. et «The Mahona of the Giustiniani. Genovese colonialism and the genovese relationship with Chio» in *Byzantinische forschungen*, 1979, 6, pp. 1-35.

nisée eut probablement lieu autour de 1444, lorsque le prince Henri et plusieurs de ses associés (dont le propre évêque de Lagos) armèrent un navire avec 2 442 *varas* de toiles³⁷. Sur ces bases, très tôt un trafic intense se mit en place entre Arguin, les communautés berbères sanajahs et les marchands arabes par le truchement des *alformas*, c'est-à-dire des intermédiaires³⁸ fixés dans l'intérieur à Ouadane et, sur le rivage, à Antarota. L'activité portugaise était financée par les rentes issues des nombreux domaines et propriétés foncières de l'Ordre du Christ et de l'exploration de la citadelle de Castro Marim, siège de l'Ordre. C'est cette structure qui fut maintenue jusqu'à la mort en 1470 de D. Fernando duc de Viseu, que son oncle Henri le Navigateur avait désigné comme héritier adoptif.

Ainsi avec les Casa(s) de Ceuta et d'Arguin les Portugais organisent un premier grand mouvement de déportation de populations maures et noires vers le Sud du Royaume du Portugal, s'inscrivant dans la continuité d'une activité marchande ancienne et de l'activité corsaire en Méditerranée³⁹. Il prend pendant une trentaine d'années (1415-1445) la forme de raids meurtriers et de d'entreprises sporadiques de chasses à l'homme (*filhamento*) le long du littoral marocain⁴⁰. Cette stratégie héritée de la course en mer et des *entradas*, et qui sur les côtes subsahariennes s'avéra peu productive et meurtrière à cause du milieu, fit place à un trafic organisé et négocié (la traite), centré autour des factoreries créées dans les îles de l'Atlantique, à commencer par Arguin. Entre 1445 et 1464, Soeiro Mendes de Évora occupa la charge de gouverneur-capitaine du Castelo d'Arguin et à partir de 1464, il reçut à titre personnel d'Afonso V, l'exploration de la traite d'Arguin, charge qui s'accompagnait du versement d'une rente annuelle de 12 esclaves, soit au prix de vente entre 50 et 60 000 réaux annuels⁴¹. Rente substantielle qui prouve que le trafic était déjà bien établi. En résumé, cette traite atlantique naissante puisait sa source dans un trafic plus ancien et s'inscrivait dans un cadre plus global d'un esclavage musulman important vers la péninsule et l'île de Madère, même s'il ne s'agissait pas d'une traite organisée et régulière. Encore que les quelques exemples mis en avant par Bernard Rosenberger sembleraient prouver l'existence d'un trafic significatif. En 1502, Rui Gil cherchait à acheter à Mazagan des esclaves pour envoyer à Madère.

³⁷ Ancienne unité de mesure équivalent à 1,10 mètres. Pour les expéditions organisées par le prince Henri, cf. Vitorino Magalhães Godinho, *A economia dos descobrimentos henriquinos*, Lisbonne, Livraria Sá da Costa, 1962.

³⁸ Juan Antonio Frago Gracia, «Arabismos saharianos (Alforma, Alformaje, Alformar) en el español de Canarias» in *Revista de Filología Española*, CSIC, Madrid, LXXVII, n° 1°-2°, 1997, pp. 149-152.

³⁹ Bernard Vincent, «Esclavage au Portugal...», *op. cit.*

⁴⁰ Cf. le témoignage contemporain de Alvise da Ca' da Mosto, *Voyages en Afrique Noire d'Alvise Ca' da Mosto*, Paris, éd. Chandeigne/Unesco, 1994, 221, chap. X, pp. 49-50 et l'étude de Maria do Rosário Pimentel, *Viagem ao fundo das consciências. A escravatura na época Moderna*, Lisbonne, Colibri, 1995.

⁴¹ IAN/TT, Chancellerie de Afonso V, Livre 8, folio 88 (26-7-1464).

Par la suite, des campagnards furent capturés à Safi et envoyés vers Madère. En 1521, Bernard Rodrigues raconte qu'à Azemmour, l'estuaire de l'Oum er Rbia est rempli de navires venus charger des filles et des jeunes femmes⁴². Dans ce domaine, les recherches restent en partie à faire.

Si la péninsule ne fut pas une société esclavagiste comme a pu l'être Cuba à l'époque coloniale, elle fut une société dont l'esclave, au-delà de sa provenance, fut l'une des composantes majeures. Combien d'esclaves maures et noirs comptaient Lisbonne, le sud du Portugal et l'Andalousie au tournant du XVI^e siècle ? La comptabilité est difficile à tenir : selon nos calculs basés sur la documentation manuscrite, entre 20 et 25 000 noirs arrivèrent au Portugal entre 1441 et 1500. Du vivant de Zurara un peu moins de 1 000 esclaves avaient été transportés au Royaume en près de 15 ans (1444-1456). Autour de 1456, Alvise da Ca' da Mosto estimait les arrivées annuelles à 700-800 esclaves ; en 1486, 442 esclaves étaient enregistrés à Lisbonne et entre 1486 et 1493, João Lúcio de Azevedo comptabilise près de 3 539 entrées d'esclaves⁴³. En ce qui conserve les esclaves maures, il est encore plus hasardeux d'avancer des chiffres. Mais à la lecture des sources, il apparaît clairement que cet esclavage musulman plus ancien dans le temps demeurait encore majoritaire dans l'Algarve, à Lisbonne, à Séville et à Valence au début du XVI^e siècle. Les places d'Afrique du Nord et la Méditerranée étaient depuis longtemps l'aire de ponction naturelle de la Péninsule, bien plus que l'Afrique subsaharienne. Ainsi, en 1317, le roi D. Dinis nommait le Génois Manuel Pesagno à la tête de la marine portugaise et l'autorisa à trafiquer au Maroc : 1/5^e des esclaves capturés lui revenaient de droit⁴⁴. Un siècle plus tard, durant le mandat de Pedro de Meneses, gouverneur et capitaine de Ceuta entre 1415 et 1437, ce sont au bas mot 2 106 maures capturés en terre et en mer qui étaient destinés tant au rachat des prisonniers qu'à être réexportés vers le sud du Portugal comme vers Valence et Barcelone, ou Pedro de Meneses avait ses procureurs, notamment un certain João de Lamego⁴⁵. En 1493, dans les écuries royales, sur les 19 esclaves employés, la proportion était de 13 esclaves maures pour 6 esclaves noirs⁴⁶. Le chroniqueur Alonso de Palencia, narre comment en 1476, les marins et pêcheurs de Palos et de Santa Maria de Puerto, enfrenant le monopole des Portugais, partirent à bord de deux caravelles et « accostèrent sur les côtes les plus proches de Guinée. Le pays se nomme le territoire des Azenègues (Berbères), sous ce

⁴² Selon Bernard Rosenberger, « Aspects du commerce portugais avec le Maroc (XV^e-XVI^e siècles) » in *Aquém e Além da Taprobana*, Lisbonne, CHAM, 2002, pp. 71-84.

⁴³ João Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal económico*, Lisbonne, Clássica editora, 1988 [1^{ère} éd. 1928].

⁴⁴ Charles Verlinden, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, vol. I : Péninsule ibérique – France, Bruges, 1955, pp. 546-547.

⁴⁵ Nuno Silva Campos, *D. Pedro de Meneses e a construção da Casa de Vila Real (1415-1437)*, Lisbonne, Colibri, 2004. pp. 96-104 et David Lopes, *A expansão portuguesa em Marrocos*, Lisbonne, Teorema, 1989 [1936].

⁴⁶ IAN/TT, Corpo Cronológico, Partie I, Maço 2, doc. 9 et Partie I, Maço 17, doc. 110.

nom on distingue les [hommes] au teint citrin (*cetrino*) de ceux au teint plus noir...les marins des deux caravelles capturèrent 120 Azenègues qu'ils ramenèrent en Andalousie »⁴⁷.

Les exemples sont infinis et prouvent au combien l'Algarve, terre pauvre en hommes et en céréales⁴⁸, devint dès le milieu du XV^e siècle une terre d'arrivée d'esclaves maures et de « maures noirs »⁴⁹, mais aussi la plaque tournante de la réexportation d'esclaves vers Séville et Valence. Entre 1445 et 1482, ce sont 1 345 esclaves qui ont transité depuis Lisbonne et l'Algarve jusqu'à Valence : les esclaves noirs de Guinée représentaient la moitié des individus, l'autre moitié étant composée des esclaves dits blancs, *loros*, *moros*, *rossos*, *alarves*, *canaris*⁵⁰. Les arrivées ne devaient pas compenser les arrivées au point qu'en 1472, les Portugais demandaient à Afonso V d'interdire l'exportation des Noirs hors du Royaume. Entre 1490 et 1498, 739 esclaves avaient été vendus par la succursale commerciale de Lagos pour un montant de 3 570 030 réaux ; en janvier 1508, Rodrigo Afonso quittait Arguin pour Lagos avec à bord de la Santa Maria da Misericórdia une cargaison de 33 esclaves (13 hommes et 20 femmes) ; en novembre de cette même année Mem Galvão débarquait avec un autre chargement de 45 esclaves⁵¹ ; en 1518, Afonso Peres *almoxarife* de Tavira mettait en vente une cargaison de 140 esclaves tout juste arrivés d'Arguin pour 916 100 réaux⁵². En 1497, Alfonso Franco Silva recensait 250 esclaves noirs à Séville, dont beaucoup parlaient le portugais⁵³. Les actes notariés de ventes d'esclaves de Séville enregistrent les cas de beaucoup de Noirs qui étaient nés à Lisbonne, à Lagos et Tavira. Plus de la moitié selon Alfonso Franco Silva⁵⁴. A Valence, Vicenta Cortés Alonso dénombre l'entrée de 2 004 esclaves noirs entre 1489 et 1497⁵⁵, dont un grand nombre expédiés depuis Lisbonne par un certain Bartolomeo

⁴⁷ Julio Izquierdo Labrado, «La esclavitud en Huelva y Palos (1570-1587)», article publié dans sa version électronique : <http://www.paisvirtual.com/ciencia/humanistica/julioil/esclavoc.html>.

⁴⁸ 39 451 habitants pour le littoral algarvien en 1527 selon Joaquim Romero Magalhães, *O Algarve económico durante o século XVI*, Lisbonne, Cosmos, 1970.

⁴⁹ Les villes de Faro, Tavira, Loulé, Lagos et Silves possédaient des *mourarias* importantes et en 1544, 50 couples de maures vivaient encore à Lagos, cf. Joaquim Romero Magalhães, *O Algarve... op. cit.*, p. 26.

⁵⁰ Avelino Teixeira da Mota, « Esclaves noirs à Valence de 1445 à 1482 » in *Revue française d'Outre-mer*, t. LXVI, 1979, pp. 195-210.

⁵¹ Sur les 53 esclaves embarqués à Arguin et revendus pour 170 300 réaux.

⁵² Ces exemples ont été reconstruits à partir de données fournies par les archives portugaises avec des données fournies par Braamcamp Freire, *Cartas de quitação del Rey Dom Manuel* in *Arquivo Histórico Português*, tomes II, III et IX.

⁵³ Alfonso Franco Silva, *La esclavitud en Sevilla y su tierra a fines de la Edad Media*, Séville, 1979, p. 48.

⁵⁴ Pour Alfonso Franco Silva, l'axe Guinée-Lisbonne-Séville est l'axe négrier « fondamental » à la fin du XV^e siècle. Alfonso Franco Silva, *Esclavitud en Andalucía: 1450-1550*, Université de Grenada, 1992, p. 47.

⁵⁵ Vicenta Cortés Alonso, « La trata de esclavos durante los primeros descubrimientos (1489-1516) » in *Anuario estudios Atlanticos*, Madrid-Las Palmas, n° 9, 1963.

Marchione (dont nous aurons à reparler), et à Valence ce sont près de 11 négociants en esclaves qui agissent au même moment, dont une majorité de Portugais⁵⁶. Entre les nombreuses références aux esclaves maures, maures noirs (*mouros negros*) et noirs de Lagos, Silves et Faro présent dans la Chancellerie du roi Afonso V, il y a le cas de João Rodrigues, habitant d'Elvas, qui en 1464 s'était rendu à Cordoue à dos d'âne, emportant une esclave qu'il avait vendu à la foire locale⁵⁷.

À cet esclavage des Noirs et des Maures, il convient d'ajouter les Guanches des îles Canaries. L'extermination des Guanches avait débuté en 1402 avec l'arrivée, dans les îles de Lanzarote et Fuerteventura, du Normand Jean de Béthencourt et de son compagnon d'affaires Gadifer de la Salle. Pour les deux marchands, l'intérêt se portait sur les colorants végétaux, et en particulier l'orseille, plus que sur l'acquisition d'esclaves. Rappelons que Jean de Béthencourt était seigneur de la petite localité de Grainville la Teinturière sur les rivages de la Manche, pays de foulons et de tisserands à proximité des foires du Nord et de Champagne. Devenue possession castillane, les incursions portugaises vont se multiplier à partir des années 1420 et quatre expéditions menées en 1425, 1427, 1434 et 1445 depuis l'île de Madère sont connues⁵⁸. En 1434, Gil Eanes, de retour du cap Bojador ramenait à Lagos à bord de sa *barca* quelques aborigènes guanches capturés sur l'île canarienne de Ténériffe, où l'équipage s'était arrêté pour ravitailler en vivres et en eau. Les Castillans prolongèrent ce trafic et entre le milieu et la fin du XV^e siècle, c'est la quasi-totalité des 80 000 indigènes des îles canariennes qui furent massacrés ou déportés vers les grands ports de la frange du littoral atlantique et entre méditerranéen compris entre Huelva et Valence. Dans son voyage à travers la péninsule (1494-1495), Jerónimo Münzer fait halte à Valence en octobre 1494 et assiste à la vente de 73 des 87 « hommes bruns mais pas noirs, qui étaient semblables aux barbares [les Arabes] » ramenés de l'île de Lanzarote. Le port de Valence compte alors multitude de « captifs enchaînés et assujettis à des travaux extrêmement pénibles, tels que scier des poutres ».⁵⁹

Le sort réservé à ces Guanches est à rapprocher de celui des Noirs travaillant dans le port de Lisbonne. Car, en soit l'esclavage des Noirs ne différait guère de celui réservé aux autres minorités serviles de l'espace péninsulaire, qu'elles soient guanches, indiennes, maures, juives, slaves, etc.. La condition de l'esclave variait en fonction de l'activité occupée. Selon que l'esclave fut

⁵⁶ José Luiz Cortés Lopez, *Los Origenes de la esclavitud negra en España*, Madrid, 1986, p. 46.

⁵⁷ IAN/TT, Chancellerie d'Afonso V, Livre 28, fol. 131 v (1-2-1464).

⁵⁸ Alberto Vieira, *Os escravos...*, *op. cit.*, p. 22. Sans compter celles conduites directement depuis le royaume, à l'exemple de l'expédition conduite en 1440 avec le financement de la famille des di Negros qui détenait des vignobles, des terres agricoles et l'affectation des impôts sous Afonso V et ses successeurs.

⁵⁹ Jerónimo Münzer, *Viaje por España y Portugal*, Madrid, éd. Polifemo, 2002, chap. « Venta de esclavos », pp. 43-45.

destiné à la domesticité, à des tâches artisanales, agricoles, ou au travail des mines, l'espérance de vie était variable. Et à ce titre, les esclaves noirs, moins chers à l'achat, furent généralement destinés aux tâches les plus dures et enregistrèrent les taux de mortalité les plus élevés. En janvier 1493, le roi D. João II demandait à son greffier de remettre à João Primeiro, esclave domestique de la Cour, « une chape, un pantalon, un capuchon de toile de Bristol, un pourpoint de toile épaisse, deux chemises de coton, des chaussures, une ceinture et un béret sombre », l'ensemble constituant sa tenue de travail. Mais à côté de cet esclavage de palais, de ces domestiques qu'on retrouvait en nombre dans les résidences de chasse et de villégiature édifiées le long de la vallée du Tage, de Santarém à Muja⁶⁰, ou dans le Sud du pays d'Évora à Castro Marim, dans la factorerie des Flandres, aux Açores comme bergers⁶¹, au service des princes et des nobles du Royaume, etc., il y a ces milliers d'esclaves qui passèrent par l'enfer des forges à ciel ouvert de l'arsenal de Lisbonne, par les 27 fours à biscuit du Val de Zebro, les mines andalouses de Guadalcanal (Sierra Morena)⁶² ou les huertas insalubres de Gandia, près de Valence. Là où dans les années 1460, la compagnie allemande de Ravensburg avait fait assécher les terres marécageuses et lagunaires pour y installer des plantations de canne à sucre⁶³.

Cette première traite ibérique (ca. 1435-1500), comparée à l'ampleur prise par la suite, apparaît comme relativement limitée en nombre et réduite dans l'espace (le sud de la péninsule). En soit elle ne diffère guère de celle pratiquée pendant des décennies par les italiens autour du bassin de la Méditerranée orientale. Mieux, elle en est l'étroite héritière. Et il est fort probable que la traite ibérique eut continué sur ces bases « restreintes » et « médiévales » sans l'irruption de Christophe Colomb en Amérique ». Car jusqu'alors, à Lisbonne, la Couronne semblait davantage portée vers les affaires nord-atlantiques que vers l'Afrique du Nord et l'Afrique subsaharienne. Du moins, plus par intérêt mercantile que par vocation naturelle. Le centre des affaires était alors au Nord, le Sud étant surtout un réservoir de main-d'œuvre et de matières premières. Car, si les Avis, une fois sur le trône, poursuivent leur politique d'alliances matrimoniales avec les royaumes castillan et aragonais, João I, après son mariage avec Filipa de Lancastre, renforce l'axe luso-britannique inauguré par le traité de Tagilde (1372) et consolidé par le traité de Windsor (1386). L'activité portuaire de Lisbonne s'orienta vers la Manche et

⁶⁰ Qui porte toujours l'appellation de Paço dos Negros (Palais des Noirs). Tous les exemples qui se suivent sont tirés du fonds Corpo Cronológico de l'IAN/TT.

⁶¹ Avelino de Freitas Meneses, « O Arquipélago dos Açores – O Povoamento » in *Nova História da Expansão Portuguesa* (ss. dir. de Joel Serrão et A. H. de Oliveira Marques), Lisbonne, Estampa, 2005, vol. I, p. 270.

⁶² Alessandro Stella, « L'esclavage en Andalousie à l'époque Moderne » in *Annales ESC*, janvier-février 1992, n° 1, pp. 35-64.

⁶³ Après le déclin de l'exploitation du sucre à Valence, on retrouve Leo Ravensburg membre de cette même famille comme agent des Welser, dans la culture du sucre de Madère au début du XVI^e siècle.

les circuits du Nord de l'Europe au détriment de l'Atlantique. Les marchands flamands, anglais et allemands étaient nombreux dans les ports de Lisbonne et de Porto, à l'image d'un certain Monde, riche marchand anglais qui pendant des années afferma les rentes de Porto et arma quatre navires pour la conquête de Ceuta⁶⁴. Durant tout le XV^e et une partie du XVI^e siècle, une *carreira* régulière relia Lisbonne à l'Angleterre : le vin, le liège, la cire et le sucre de l'île de Madère⁶⁵ croisent les fameux « draps longs » de Bristol et les écarlates de Galway, qui repartaient vers l'Afrique mais habillaient aussi les nobles et les esclaves noirs de la Cour royale sous le règne de João II⁶⁶. Pour leur part, les premiers contacts avec la Hanse datent des années 1370 et se prolongent jusqu'à la fin du XV^e siècle, encore que dans des volumes réduits : en contrepartie de céréales, de tissus et de métaux, les Portugais fournissent du sel, du vin, de l'huile, du miel, etc⁶⁷. Dans le même temps, João I établissait une première *feitoria* à Bruges, qui fut déplacée à Anvers en 1398. En 1516, la factorerie des Flandres était encore en activité, date à laquelle Manuel I envoyait de Lisbonne, deux esclaves noirs pour assister le *feitor* dans ses diverses tâches⁶⁸. Le *feitor*, fonctionnaire au service de la Couronne, vendait des marchandises portugaises : à l'origine des figues, du raisin sec, du vin, des huiles, puis à partir des années 1460 du sucre de Madère (1/3 de la production de l'île était alors exporté vers la Flandre)⁶⁹ et enfin à partir de 1501, des épices indiennes. En échange, le Portugal recevait des lainages flamands, du lait, des anneaux de cuivre de fabrication allemande destinés au troc de Guinée. On voit bien cette bipolarité du Royaume : entre Lisbonne dont les réseaux s'étendent jusqu'à la Baltique et l'Algarve, avant-port de l'Afrique du Nord.

L'arrivée des Européens au Nouveau Monde et en Inde modifie cette bipartition entre monde nord-atlantique et sud-méditerranéen, en ouvrant une route vers l'Ouest. Ce passage s'inscrit dans la continuité plus que dans une rupture brutale, à l'image du destin de Christophe Colomb. La première vie de Colomb se passe dans l'univers de ces dynasties de riches négociants italiens qui dans le dernier tiers du XVI^e siècle monopolisaient le trafic du sucre des îles atlantiques. Entre 1476 et 1482, Christophe Colomb fut successivement le facteur des Spinola, di Negro et Centurione. Ainsi, en 1476, il prit part à une expédition commanditée par les Spinola et les di Negro « destinée

⁶⁴ António Borges Coelho, *Raízes da Expansão Portuguesa*, Lisbonne, Livros Horizonte, 1985 [1964], p. 21.

⁶⁵ Consuelo Varela, *Ingleses en España y Portugal –1480-1515. Aristócratas, Mercaderes e Impostores*, Lisbonne, Colibri, 1998, p. 13.

⁶⁶ IAN/TT, Corpo Cronológico, Partie I, Maço 3, doc. 2, Maço 3.

⁶⁷ António H. de Oliveira Marques, *Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisbonne, editorial Presença, 1993 [1959].

⁶⁸ IAN/TT, Corpo Cronológico, Partie I, Maço 9, doc. 30.

⁶⁹ La première importation enregistrée date de 1468, cf. John G. Everaert, « Marchands flamands à Lisbonne et l'exportation du sucre de Madère (1480-1530) » in *Actas do colóquio internacional da Madeira de 1986*, Funchal, 1989, pp. 442-463.

à transporter du mastic de Chio jusqu'en Flandres ou en Angleterre »⁷⁰ ; en 1478, il effectua pour le compte de Paolo di Negro et de Ludovico Centurione un voyage depuis Lisbonne à Madère pour acheter un lot de 2 400 arrobes de sucre et le convoier à Gênes avant de passer entre 1479 et 1482, au service des Centurione. Entre 1482 et 1484, il fit un ou deux voyages à São Jorge da Mina. Enfin en 1484, il présenta à la Cour de João II son projet de traversée mais reçut une fin de non-recevoir. Les raisons en sont diverses : somme toute la Couronne portugaise considéra-t-elle que les honneurs réclamés par le Génois étaient disproportionnés pour un marin sans ascendance et dont le titre de noblesse résultait d'un mariage bienheureux avec Filipa Moniz Perestrello, fille du premier capitaine-donataire de Madère Bartolomeo Perestrello : ne prétendait-il pas tout simplement au titre de vice-roi des Indes ? Par ailleurs, le montage financier proposé par le Génois heurtait le système monopolistique des licences commerciales instaurées par la Couronne. Et puis dans le même temps à Lisbonne, on avait eu bruit des différentes expéditions (au moins trois) que des marins de Bristol avaient entrepris dans l'Atlantique à la recherche de l'île du Brésil en 1480-1481⁷¹. Enfin, l'influence de l'Allemand Martin Behaim, arrivé comme commerçant au service de la Flandre et devenu après 1480 conseiller auprès de João II aux affaires maritimes, fit pencher la balance en faveur de la filière augsbourgeoise et flamande (les Fugger, les Welser et la firme Despaers) de Lisbonne⁷² qui dominait alors la réexportation du sucre de Madère vers Bruges et le Nord au détriment des Génois de Lisbonne. Ces liens commerciaux unissant les marchands du Nord à la Couronne portugaise, qui dataient du temps de João I étaient si forts que l'expression « privilège des Allemands » renvoyait à un statut spécifique qui s'appliquant aux étrangers⁷³. En 1478, Afonso V accordait aux Flamands une série de nouveaux privilèges et les autorisait notamment à commercer en toute liberté dans le Royaume⁷⁴ ; un échange de bons procédés qui répondait aux privilèges dont jouissaient les Portugais à Bruges puis à Anvers.

En fait, le poids des toiles et des étoffes et surtout de l'argent et des métaux dans le système d'échange portugais avait joué en défaveur des Génois et c'est ainsi que le Flamand van Olmen (ou Ulmo) et le Portugais João Estreito s'élancèrent en 1487 de Lisbonne à la recherche de l'île Antilla

⁷⁰ Bernard Vincent, *1492 : « L'année admirable »*, Paris, Champs Flammarion, 1996 [1991], p. 60.

⁷¹ Consuelo Varela, *Ingleses...*, *op. cit.*, p. 44.

⁷² Sur les privilèges (exemption de taxes, libre circulation, etc.) accordés aux marchands flamands et allemands sous les règnes de João II et Manuel I cf. Jean Denucé, « Privilèges royaux accordés par les rois du Portugal aux Flamands et aux Allemands » in *Arquivo Histórico Português*, 1909, Vol. VII, pp. 310-326 et 377-392.

⁷³ Virginia Rau, « Privilégios e legislação portuguesa referentes a mecadores estrangeiros (séculos XV e XVI) » in *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*, Lisbonne, editorial Presença, 1984, pp. 202-225.

⁷⁴ Jean Denucé, « Privilèges... », *op. cit.*

; une expédition qui ne revint jamais. Après le refus portugais, Christophe Colomb se tourna vers les Rois de Castille et finalement ce sont les Génois de Séville qui armèrent les caravelles de Colomb. L'audace de Colomb lui valut d'être le premier à croiser l'Atlantique; de peu. Car au même moment, un autre Génois Giovanni Caboto entreprenait un tour des Maisons royales à la recherche de financement pour une aventure « américaine » : fin 1490, il était à Valence, puis il passa par Barcelone, Séville et Lisbonne avant de débarquer à Bristol en 1496. Persuadé que Colomb n'avait pas atteint les Indes⁷⁵, il obtint d'Henri VII d'Angleterre pour lui et son fils Sebastian le droit de découvrir à ses propres frais les terres à l'Ouest de l'Angleterre et atteindra la Terre Neuve. Si l'histoire a surtout retenu le nom de Christophe Colomb, la poussée vers le lointain atlantique s'inscrit dans une dynamique de groupe plus que dans l'initiative d'un seul homme. L'entreprise de Colomb n'est pas le rêve d'un éclairé fou d'astronomie, mais au contraire elle épouse la réalité concrète de son temps; ce monde des grands négociants et des grands argentiers florentins qui se fixèrent à Lisbonne et à Séville dans le dernier tiers du XV^e siècle. L'entreprise des Indes annonçait un monde nouveau, celui de l'Atlantique économique, dont les membres-associés tissaient une toile basée sur les liens du sang qui reliait les principaux ports marchands de l'Europe.

Et c'est dans ce monde du grand négoce, caractérisé par sa mobilité, et sa flexibilité, que reposent les bases économiques de l'empire portugais. Le marchand Bartolomeo di Domenico Marchione est le proto-type même du capitalisme nouveau de « ces florentins de Lisbonne »⁷⁶. Riche banquier et négociant avisé, Bartolomeo Marchione arriva à Lisbonne au milieu des années 1470. En 1480, il fit construire un navire de 200 tonneaux pour le commerce du sucre de Madère et celui des *Rios de Guiné* (Rivières de Guinée). En 1487, Pero de Covilhã et Afonso de Paiva partaient de Lisbonne pour l'Abyssinie à la recherche du Prêtre Jean et emportaient avec eux une lettre de crédit passée à Lisbonne par Marchione. A la suite des monopoles des esclaves et des épices concédés à Fernão Gomes sur tout le littoral guinéen entre 1469 et 1475, Marchione obtint entre 1486 et 1493, le contrat de la traite du *Rio des Escravos* dans le Golfe de Guinée, puis l'affermage des *Rios de Guinée* (Haute Guinée) entre 1490 et 1497. Entre 1502 et 1503, Fernão de Loronha reçut à son tour à ferme l'exploitation du *Rio des Escravos*. Les premières expéditions au Brésil furent financées par Gerardo Verde, frère d'un grand marchand toscan, Simão Verde, qui avait fondé une compagnie commerciale en Andalousie⁷⁷. Bartolomeo Marchione prit part aux premières expéditions et, avec Girolamo Sernigi et António Salvago, il arma la caravelle Nossa Senhora da Anunciada (un navire de 100 tonneaux)

⁷⁵ Charles Verlinden, « L'héritage... », *op. cit.*

⁷⁶ Cf. le bref aperçu donné par Virginia Rau, « Notes sur la traite portugaise à la fin du XV^e siècle et le Florentin Bartolomeo di Domenico Marchionni » in *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, Fascicule XLIV, 1974, pp. 534-543.

⁷⁷ Consuelo Varela, *Cólon y los Florentinos*, Madrid, 1988, pp. 83-93.

et finança une partie du voyage de Cabral. En association avec Benedetto Morelli, Fernão de Loronha et Francisco Martins il acquit le contrat du bois-brésil autour des années 1503-1510. En 1503, D. Manuel lui accorda la somme de 51 000 réaux pour l'entretien de sa maisonnée. En 1505, il participa en compagnie de marchands florentins, des Welser et des Fugger à une expédition en Inde à hauteur de 29 000 réaux, contre 24 000 réaux pour ses associés. En 1511, il acheta le contrat du poivre de l'Inde et participa au négoce sucrier sur l'île de São Tomé⁷⁸.

L'activité débordante de Marchione outrepassait le cadre territorial *stricto sensu* de l'Europe pour franchir aisément les océans et les frontières. Elle reposait sur un réseau dense d'associés et de facteurs installés aux quatre parties du Monde (Brésil, Inde, Afrique, Andalousie, Portugal, Italie, Anvers, etc.). En 1480, avec ses partenaires João et Juanoto Berardi, il reçut d'Isabelle et de Ferdinand de Castille l'approvisionnement des Royaumes de Castille d'Aragon en esclaves⁷⁹. Au cours de la décennie suivante, il fut le fournisseur officiel de la ville de Valence par l'intermédiaire de son facteur Cesáreo Barchi, un autre florentin avant de bénéficier du même monopole à Florence⁸⁰. Le parcours de Marchione, s'il fut exceptionnel, ne fut pas un cas isolé et l'on pourrait évoquer les noms des Morelli, Bordi, Salvago, Spinola, Grimaldi, Cattanei, Calvi, Centurione, Rivaloro, Lormellini, Pallavicini, Adorno, des commerçants qui à cheval entre Lisbonne, Séville, Valence et les Caraïbes réinventèrent de nouveaux réseaux et de nouveaux circuits⁸¹.

Des esclaves pourquoi faire ? La deuxième traite des Noirs et la première mondialisation (ca. 1500)

Avec la mort, en 1470, de D. Fernando, le monopole de la traite revint à la Couronne et à Afonso V qui mobilisée par l'entreprise d'Afrique du Nord, affirma pendant cinq ans l'exploration de la Côte et le trafic des esclaves à Fernão Gomes contre le paiement de 200 000 réaux⁸². Somme réduite comparée au contrat signé en 1525 entre la Couronne et les frères italiens de Forne qui, en échange de l'exportation de 600 esclaves vers les Antilles prévoyait le versement de 3 *contos* et 600 000 réaux, une somme dix-huit fois supérieure. Quelles justifications donner à ce changement d'échelle ? Les Amé-

⁷⁸ Cf. entre autres documents originaux extraits de l'IAN/TT les références suivantes : Corpo Cronológico, Partie I, Maço 7, doc. 71 ; Maço 10, doc. 73 ; Maço 11, doc. 71 ; Partie II, Maço 10, doc. 73 ; Maço 32, doc. 108 et Maço 35, doc. 194.

⁷⁹ Virgínia Rau, « Notes sur la traite... », *op. cit.*, p. 538.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 542.

⁸¹ Peter Boyd-Bowman, « Patterns of Spanish Emigration to the Indies until 1600 » in *HispanicAmerican Historical Review*, 1976, vol. 56, n° 4, pp. 580-604.

⁸² João de Barros, *Ásia: Dos feitos que os Portugueses Fizeram no Descobrimento e Conquista dos Mares e Terras do Oriente*, Première Décade, liv. 2, chap. 2 (éd. de João Baião, 1932, rééd. 1988, 3 vols) et IAN/TT, Chanc. D. Afonso V, L. 33, fols. 147v.-148, (1-06-1473).

riques bien sûr ! Car jusqu'alors sur les marchés de Valence et de Séville, le prix des esclaves noirs était considérablement inférieur à celui des esclaves maures : entre 1/3 et 2/3⁸³. Une différence qui s'explique, selon nous, par le fait que l'esclave maure était plus rapidement employable, car à la base il était plus familiarisé avec le milieu ibérique, et surtout parce qu'il avait une espérance de vie plus longue. Ce qui, pour l'acheteur, était une donnée importante vu que la longévité « productive » de l'esclave tournait en moyenne autour de 10 à 15 ans⁸⁴. Une espérance de vie inférieure chez les Noirs qui s'expliquait moins par la différence de traitement que par le déracinement, les difficultés initiales d'adaptation et l'alimentation méditerranéenne⁸⁵. Les Indiens se trouvaient dans la même position que les Noirs. Dans les années 1500-1510, en Andalousie le prix moyen de vente de l'esclave indien était très proche du prix de l'esclave noir : 6 935 maravedis contre 7 480 maravedis. Par contre, aux Amériques, un esclave noir valait dix esclaves indiens⁸⁶.

Cette flambée du prix du Noir aux Amériques vient de ce que, face à la surmortalité enregistrée par les populations indigènes, l'esclave noir devint la seule main-d'œuvre humaine disponible que l'Européen pouvait déplacer en grand nombre pour travailler dans les mines des îles caribéennes. Cette préséance se confirma lorsqu'en 1501, après une première révolte des Indiens à Ayati (sur l'île d'Hispaniola) où des esclaves musulmans et des esclaves *Jelofes* (wolofs) islamisés étaient impliqués, Isabelle de Castille interdit l'envoi de Musulmans vers les Caraïbes. En 1503, on expulsa ceux qui s'y trouvaient encore, car, selon les colons, les Maures et les Noirs islamisés « enseignaient de mauvaises habitudes aux Aborigènes et pratiquaient la fuite »⁸⁷. En fait, même convertis, on craignait que les Morisques ne « contaminent » les Amérindiens. Jusqu'alors dans l'espace ibérique l'esclave noir était autant une force de travail domestique, agricole, artisanal, etc. qu'un moyen de rémunération : c'était un moyen pour le Roi de récompenser ses sujets les plus fidèles, d'honorer salaires et rentes, de faire un présent de mariage, etc. Les archives conservent ainsi plus d'une vingtaine d'*alvarás*

⁸³ José Luiz Cortés Lopez, *Los Origenes...*, *op. cit.*, p. 108.

⁸⁴ A ce titre, les prix d'achat des esclaves Noirs en Afrique sont révélateurs. A Arguin, le prix-étalon (fixé à 15 *dobras* d'or dans les années 1508) était un esclave sain, homme ou femme, âgé de 110 à 30 ans. Les esclaves *moços* ou enfants, âgés de moins de 16 ans, voyaient leur valeur finale amputée entre un tiers et la moitié ; et au-dessus de 35 ans, l'esclave avait perdu les deux tiers de sa valeur marchande. Les esclaves de *mimo* (de sein) étaient systématiquement offerts avec leurs mères.

⁸⁵ Voir notamment le descriptif de Gomes Eanes de Zurara, *Chronique...*, *op. cit.*, chap. XXVI. Le raisonnement vaut dans l'autre sens. Les premiers Européens qui se fixèrent à São Tomé furent incapables de s'adapter aux cultures alimentaires africaines (igname et maïs) et durent importer du blé et de l'huile d'Europe.

⁸⁶ Esteban Mira Caballos, *Indios y Mestizos en la España del siglo XVI*, Madrid, Iberoamericana, 2000, p. 109.

⁸⁷ José Luiz Cortés Lopez, *Los Origenes...*, *op. cit.*, p. 33.

royaux de concessions d'esclaves à des particuliers, tous datés des années 1512-1515.

Au contraire aux Amériques, l'esclave perd toute identité pour se transformer en « pièce » anonyme. La découverte d'importants gisements d'or sur l'île d'Hispaniola et son exploitation intensive à Cibao⁸⁸ provoquèrent un regain d'intérêt dans la péninsule Ibérique pour l'Afrique et les Africains. C'est ainsi que l'or des Amériques modifia l'histoire du Monde et le sort de l'Afrique subsaharienne. L'esclave *negro* considéré jusqu'alors sur le même plan que l'esclave *moro*, *canari* ou *blanch* acquit avec son passage au Nouveau Monde une toute autre valeur marchande et un nouveau qualificatif : celui de la *peça* d'esclave mâle ou femelle, dont la valeur fut fixée en fonction de sa capacité de travail dans les mines et les plantations. L'occupation du continent américain entraîna une modification des relations commerciales et des positions de force entre la Castille et le Portugal. D'Etats rivaux, les deux Royaumes se retrouvèrent dans l'obligation de collaborer.

João II avait la mainmise sur l'Atlantique et ses richesses : l'ivoire, la malaguette, les esclaves et surtout l'or, qui arrivait à Arguin en provenance de Tombouctou, mais surtout à São Jorge da Mina (depuis les mines du Ghana) où les Portugais avaient édifié une forteresse en 1482⁸⁹. João II fut le roi de l'or da Mina. Avec l'arrivée de Vasco da Gama en Inde et de Christophe Colomb aux Amériques, son successeur Manuel I devint le « roi épicier » et le « roi négrier ». Les quais, les arsenaux et les quartiers portuaires du Tage prirent la couleur des esclaves de Guinée et vinrent compléter le « brun » des esclaves mauresques. Lisbonne est au XVI^e siècle une ville de « noirs et de maures captifs » comme le souligne l'humaniste flamand Nicolas Clenart (1493 ?-1542) lors de son séjour à Lisbonne en 1535⁹⁰. Plus au Sud, à Séville la Torre del Oro s'emplit des richesses des Amériques et au port de las Muelas de Séville débarquait une « multitude de ces *negras* et *negros* qui arrivait d'Ethiopie et de Guinée via le Portugal » selon le chroniqueur Luis de Peraza (1^{er} tiers du XVI^e siècle).

L'or et l'argent des Amériques *versus* les esclaves des Afriques. Dès le début du XVI^e siècle, le monde ibérique est au cœur d'une première mondialisation. Elle repose sur l'entrelacement des circuits des Noirs et des métaux précieux qui s'articulent autours de deux villes-mondes (Lisbonne et Séville) et de leurs extensions bureaucratique-commerciales, respectivement la Casa da Guiné, da Mina et da Índia et la Casa de Contratación de Séville. Les formes différentes de colonisation qu'appliquèrent les deux Etats ibériques sur le terrain – une colonisation de peuplement contre une occupation

⁸⁸ Au cours des années 1493-1530, la région de Cibao fournit 75 % de l'or en provenance d'outre-mer, cf. Pierre Chaunu, *Conquête et exploitation des nouveaux mondes*, Paris, Nouvelle Clio, 1969.

⁸⁹ J. Bato'ora Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina (1482-1637)*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, CNCDP, 1993.

⁹⁰ M. Gonçalves Cerejeira, *O Renascimento em Portugal, Clenardo e a sociedade portuguesa (com a tradução das suas primeiras cartas)*, Coimbra, 4^e éd., 1974, 2 vols.

d'aires d'influences et de *frontier* – dérivent bien sûr du facteur populationnel et microbien (à l'avantage des Espagnols aux Amériques et en défaveur des Portugais en Afrique⁹¹)⁹², mais aussi de la dispersion géographique des positions portugaises dans l'Atlantique⁹³. En schématisant, l'empire portugais ne fut pas un empire de domination territoriale mais un empire « fragmentaire », un empire édifié autour de comptoirs-forteresses et d'îles-factoreries qui contrôlaient les routes d'accès aux rivières des esclaves de Guinée, du Bénin et du Congo⁹⁴. Plus que sur une véritable stratégie de colonisation, l'empire portugais s'appuyait sur le contrôle des voies de circulation (la politique du *mare clausum*) et sur l'instauration d'un centralisme fiscal qui reposait sur le recouvrement des taxes et des impôts (*quarto, quinto, dizima, sisa*), découlant de la traite⁹⁵. Avec Manuel I, on assiste à l'instauration d'une véritable politique de la traite négrière. Les travaux profonds qu'il engage à Lisbonne avec la construction à partir de 1504 du nouveau Palais Royal⁹⁶ relié par un pont à la Casa da Guiné, Mina et Índia⁹⁷ (la nouvelle Alfândega réaménagée au début du XVI^e siècle), la percée de la large artère commerçante de la Rua Nova dos Mercadores et sa prolongation à l'est par la place des Esclaves⁹⁸ délimitent un vaste espace politique et commercial en bordure du Tage. Et avec la création de la Casa de Contratación de Séville en 1503, dont le premier facteur fut le Génois Francisco Pinelo⁹⁹, c'est une union économique d'intérêt plus que d'amour qui prend forme, bien avant la réunion politique des deux Couronnes de 1580. Dans les faits, l'union dynastique (1580-1640) ne fera qu'accélérer l'intrusion physique des Espagnols dans la gestion de l'espace Haut-guinéen; une incursion qui se matérialisa par la création du comptoir de Cacheu dans les années 1595 (pour réguler le trafic et limiter l'impact du commerce d'interlope) et une tentative, avortée, de colonisation de la Sierra Leone¹⁰⁰.

⁹¹ Les fièvres de São Tomé (paludisme et malaria) touchaient systématiquement les Blancs qui arrivaient sur l'île. Chaque année c'était plus d'un tiers des habitants blancs qui succombaient.

⁹² Un million d'habitations pour le Portugal contre six à sept pour le Royaume de Castille-León, cf. Pierre Chaunu, *L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*, Paris, Nouvelle Cléo n° 26, PUF, 1969.

⁹³ António Manuel Hespanha, «A constituição do Império português. Revisão de alguns enviesamentos correntes», in *O Antigo Regime nos trópicos. A dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, Rio de Janeiro, 2001, pp. 163-188.

⁹⁴ Francisco Bethencourt, «Empire fragmentaire et formes d'identité» in *Eclats d'Empire : du Brésil à Macao*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2003, pp. 19-35.

⁹⁵ Un quadrillage du Royaume en *almoxarifados, alfândegas, aduanas, alcabalas*, hérité de l'ère musulmane. Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *Portugal. A emergência de uma nação*, Lisbonne, Colibri, 2004, p. 10.

⁹⁶ En remplacement du palais médiéval des Alcáçovas situé dans la citadelle mauresque.

⁹⁷ Nuno Senos, *O Paço da Ribeira*, Lisbonne, editorial Notícias, 2002.

⁹⁸ Helder Carita, *Lisboa manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Lisbonne, Livros Horizonte, 1999.

⁹⁹ Les descendants de Pinelo se retrouvèrent associés aux premiers voyages transatlantiques.

¹⁰⁰ Paul Edward Hadley Hair, *Africa Encounterd. European contacts and evidence: 1450-1700*, Aldershot, Variorum, 1997.

Dès le milieu du XV^e siècle, c'est un espace économique commun qui se met en place autour de la circulation d'une main-d'œuvre servile entre les deux Royaumes ibériques. Une main-d'œuvre qui dès le tout début du XVI^e siècle est réexportée en direction des mines des îles caribéennes¹⁰¹. Après l'échec de l'épisode de déportation des Maures¹⁰², en 1504, Ferdinand le Catholique autorisa l'envoi de 17 esclaves pour travailler dans les mines d'or de l'île d'Hispaniola¹⁰³. Dans les années 1509-1510, ce sont 50 esclaves noirs qui arrivèrent à Hispaniola. En 1517, D. Jorge de Portugal, fils bâtard de D. João II, reçut de Madrid une licence pour envoyer à Hispaniola 400 esclaves. En 1518, Charles I, le futur Charles Quint, autorisa son favori, Lorenzo de Gouvenod, comte de Bresa, à introduire 4 000 esclaves sur l'île d'Hispaniola. La licence fut revendue en 1519 à quatre Génois installés à Séville et constitués en firme : Agustin Vivaldo, Fernando Vasquez et les frères Tomas et Domingo de Forne. Agustin Vivaldo était représenté à Hispaniola par Estevan Justiniano avec lequel il se lança dans la production sucrière¹⁰⁴. En 1525, ces mêmes Tomas et Domingos de Forne signèrent avec le Roi du Portugal un contrat portant sur l'exportation de 600 esclaves. Depuis au moins 1518, les habitants de Hispaniola (le port de Santo Domingo) se plaignaient de la désobéissance des esclaves issus de Castille et demandaient à Charles Quint l'autorisation de convoier directement des *boçais* depuis l'Afrique¹⁰⁵. En 1527, un nouveau contrat était signé à Burgos avec Francisco de los Cobos pour envoyer 600 esclaves vers les mines d'or¹⁰⁶. En 1528, Charles Quint concédait une nouvelle licence portant sur 4 000 esclaves, cette fois-ci à deux Allemands, Ehinger et Seiler, des agents des Welser¹⁰⁷.

L'analyse des premiers voyages transatlantiques conduits depuis São Tomé (**Tableau 2**) montre qu'ils prirent tous la direction de trois îles des Caraïbes (Hispaniola, Puerto Rico et la Jamaïque). Les règles étaient strictes et selon le *regimento* tous les esclaves embarqués devaient être âgés de 18 à 30 ans, et chaque navire devait au moins embarquer 2/3 d'hommes. Ratio

¹⁰¹ Sur l'articulation du trafic transatlantique ibérique aux XVI^e-XVII^e siècles cf. António de Almeida Mendes, « The Slave Trade to the Spanish Americas in the Sixteenth and Seventeenth Centuries : A Reassessment », Cambridge University Press, 2006 (ss. presse).

¹⁰² Cf. *supra*.

¹⁰³ J. A. Saco, *História de la esclavitud desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*, Paris, 1875, vol. I, p. 95.

¹⁰⁴ Tous deux possédaient en commun deux moulins sur l'île. Cf. W. Brulez, « Marchands italiens dans le commerce américain au XVI^e siècle » in *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, Fascicule XLIV, 1974, p. 90.

¹⁰⁵ AGI, Santo Domingo, Junta de Procuradores en la España, 1518, 77 R1, n° 1 ali 27, cité par Esteban Mira Caballos, « Las licencias de esclavos negros a Hispanoamérica (1544-1550) » in *Revista de Indias*, vol. LIV, n°201, 1994, p. 275.

¹⁰⁶ AGI, Patronato 246, N. 2, R 14.

¹⁰⁷ Riche famille d'argentier d'Augsbourg qui avait participé à la commercialisation du sucre de Madère et des premières expéditions en Inde (cf. *supra*). Cf. Maria da Graça A. Mateus Ventura, *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*, Lisbonne, 1999, pp. 21-27.

qui fut respecté à la lettre. Mais le Portugal ne se limita au seul rôle de fournisseur. La Couronne portugaise possédait sur l'île d'Hispaniola un facteur, André Ferreira qui devait veiller au bon enregistrement des pièces et au respect des droits de la Couronne portugaise. En échange des esclaves, Lisbonne recevait de l'or. Ainsi, en novembre 1531, 6 marcos, 7 onças et 1 oitava $\frac{1}{2}$ d'or (environ 2 kgs) étaient enregistrés à la Casa da Mina de Lisbonne, rapportés à bord d'un navire revenant de Santo Domingo¹⁰⁸. En 1535, André Ferreira était expulsé de Santo Domingo par l'administration espagnole. Les raisons restent mystérieuses, mais avec l'épuisement des réserves d'or à Hispaniola c'était un nouveau cycle qui commençait avec l'argent du Pérou¹⁰⁹, auquel les Portugais n'étaient pas conviés. En 1532, une société florentine constituée autour de Filippo Strozzi, Giuliano, Piero Capponi et Francesco Lapi sise à Séville déployait pendant 7 ans une activité négrière vers le Mexique et le Panama, sans obtenir de très bons résultats. Dès 1535, la Couronne de Castille autorisait deux marchands à introduire des esclaves au Pérou. En 1536, 100 esclaves noirs étaient importés au Pérou, en provenance de l'espace américain essentiellement¹¹⁰. Les îles caribéennes se « dépeuplaient » au détriment de la Terre Ferme. Ainsi, en 1538, un conquistador arrivait au Pérou depuis Hispaniola avec « beaucoup de chevaux, des armes, des esclaves, des outils et d'autres choses nécessaires au travail dans les mines »¹¹¹. En 1541, Charles Quint signa avec deux Portugais, les frères Torres, un pré-*asiento* (contrat monopolistique portant sur un nombre donné d'esclaves). Entre les mois de novembre 1544 et de novembre 1550, 71 navires quittèrent Séville et Cadix pour la Haute-Guinée et transportèrent aux Amériques 10 669 esclaves¹¹². Un second contrat fut signé en 1556 avec le *converso* Manuel Caldeira, « facteur du Roi du Portugal » pour l'introduction de 2 000 esclaves depuis le Cap-Vert et l'île de São Tomé vers les Indes de Castille¹¹³. Le contrat de Manuel Caldeira marquait l'arrivée dans le trafic négrier des proches de la Cour et préfigurait les grands *asientos* portugais des années 1580-1640¹¹⁴, prélude au grand trafic international des XVII^e-XVIII^e siècles.

¹⁰⁸ Câmara Municipal de Lisboa, Livro da receita e despesa do Tesoureiro de 1531, fol. 12.

¹⁰⁹ Pierre Chaunu, *Conquête et exploitation des nouveaux mondes*, Paris, Nouvelle Clio, PUF, 1969.

¹¹⁰ Frederick Bowser, *The African slave trade in colonial Peru, 1524-1650*, Stanford, 1974, p. 22.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 23.

¹¹² Archivo General de Simancas, Consejo y Juntas de Hacienda, 23 et Maria da Graça A. Mateus Ventura, *Negreiros...*, *op. cit.*

¹¹³ Ricardo Escobar, « Inquisition et judaïsants en Amérique espagnole (1569-1649). Carthagène des Indes au temps des réseaux », Paris, EHESS, Paris, 2005, p. 292.

¹¹⁴ Enriqueta Vila Vilar, *Hispanamerica y el comercio de esclavos*, Séville, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Séville, 1977.

Les chiffres de la traite

En vertu de la connexion entre trafic ibérique et trafic américain, on peut suivre l'évolution de la demande péninsulaire et américaine en esclaves à partir de la source, c'est-à-dire depuis Arguin, principal centre d'exportation vers le Royaume du Portugal. Entre mai 1499 et 1519, ce furent au total 7 476 esclaves surtout wolofs qui quittèrent Arguin (**Tableau 3**)¹¹⁵. Pour la période comprise entre octobre 1511 et octobre 1528, nous avons pu reconstituer 55 voyages pour un total de 6 802 esclaves embarqués et 6 512 esclaves débarqués au Royaume (**Tableau 4**). Deux remarques s'imposent : le nombre limité de navires et de capitaines qui effectuaient le circuit Arguin-Lisbonne. En fait la *carreira* Arguin-Lisbonne fonctionnait en circuit fermé, pour une traversée qui durait approximativement trois semaines. Il s'agissait de voyages pendulaires : un même navire et un même capitaine effectuant une série ininterrompue d'allers-retours. Sur le total des 55 voyages ici présentés 25, près de la moitié, l'ont été par les navires Santiago et Conceição. En ce qui concerne les hommes, les capitaines Pero Anes de Leiria et Pero Ribeiro effectuèrent à eux deux près de 22 voyages (**Tableau 5**). Deux autres éléments doivent être soulignés, le faible taux de mortalité (4,20 %) et la proportion relativement importante de femmes (46 %), d'enfants (4 %) pour à peine 33 % d'hommes. Nous sommes là clairement sur les bases d'une traite de services plus que d'une traite d'économie de plantation (**Tableau 6**).

La traite du petit entrepôt royal d'Arguin (une trentaine d'âmes) vers le Portugal fut fluctuante. En partie parce que les Portugais furent dépendants pour leur approvisionnement en esclaves et en or des intermédiaires (*alformas*) arabes, des caïds¹¹⁶ ainsi que des marchands Juifs qui contrôlaient la fourniture de tissus (haïks, hanbels, etc.), une des principales marchandises de la traite à Arguin¹¹⁷. A son arrivée sur le trône, João II installa un certain Rodrigo Reinel comme facteur à Ouadane pour contrôler le trafic à la base. Devant l'opposition des Arabes, il dut faire marche arrière¹¹⁸. Par ailleurs, entre 1509-1517, les incursions répétées d'A. kaïm bi Amri Allah Essadi autour d'Agadir, puis les attaques des pirates français, canariens et enfin turcs perturbèrent la navigation portugaise et la liaison Arguin-Portugal. Au point, qu'un temps, on avait envisagé d'emmener directement des esclaves depuis Arguin vers les Caraïbes. C'est ainsi qu'en 1520, le Génois

¹¹⁵ Nous n'avons représenté ici que les années 1511-1528.

¹¹⁶ Le caïd de Safi avait eu jusqu'en 1500 l'autorisation d'envoyer annuellement un navire de marchandises à Arguin. Cité par Bernard Rosenberger, *Aspects du commerce portugais...*, *op. cit.*

¹¹⁷ Dont certains avaient quitté l'Espagne et le Portugal pour s'installer dans les places d'Afrique du Nord. Cf. Bernard Rosenberger, « Le rôle des Juifs hispaniques dans l'adaptation du Maroc à son temps (1493-1603) » in *Os Judeus sefarditas entre Portugal, Espanha e Marrocos*, Lisbonne, 2004, p. 126.

¹¹⁸ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*, éd. Joaquim Barradas de Carvalho, Lisbonne, 1991, chap. 25, p. 602.

Gaspar Centurion et le Portugais Bernardo Caldeira avaient monté une compagnie. Centurion devait avancer le capital et Caldeira se procurer les navires et effectuer la traite entre Arguin et les Caraïbes¹¹⁹. Mais l'alliance ne fonctionna jamais et avorta à la naissance. En 1529, le navire de Simão Lourenço, commerçant de Tavira fut capturé par les Turcs à Santa Cruz do Cabo da Gué (Agadir), *praça* où les Portugais avaient installé une petite garnison en 1505¹²⁰. En 1530, le facteur d'Agadir fut tué dans une attaque. La chute en 1541 d'Agadir, fut un choc considérable. Le roi João III commanda l'évacuation de Safi et d'Azemmour, suivies quelques années plus tard par celles d'Alcácer Ceguer et Arzila (1549-1550).

Avec le déclin de la présence portugaise en Afrique du Nord, le trafic d'Arguin périclita lentement. Pour des raisons multiples : avec la perte des positions nord-africaines l'entrepôt se retrouvait isolé et en proie à des difficultés d'approvisionnement en produits de la traite fournis par les places nord-africaines. Enfin, la demande d'esclaves vers la péninsule avait considérablement décliné au profit du circuit américain. Ainsi, entre juin 1549 et novembre 1550, en près d'un an et demi, le gouverneur du fort envoya moins de 600 esclaves à Lisbonne¹²¹ contre plus de 2 000 annuellement dans les années 1520. Les Arabes s'étaient peu à peu détournés de l'entrepôt portugais pour se diriger vers où ils nouèrent vers Agadir un trafic régulier avec des commerçants Juifs portugais fixés à la proximité d'Agadir après le départ des Portugais¹²².

Après Arguin, l'entrepôt de Santiago du Cap-Vert fut le principal centre de réexportation d'esclaves de Haute-Guinée et de la région des Rivières du Sud, comprise entre le Sénégal et la Sierra Leone. Les données sont fragmentaires mais suffisamment suggestives. Entre 1491 et 1493, l'*almoxarife* de Santiago reçut 174 esclaves. Entre 1513 et 1516, 13 navires quittèrent Santiago avec 3 160 esclaves en direction du Portugal (382 individus en 1513 ; 1354 en 1514 et 1424 en 1515) et 7 navires castillans avaient rejoint les côtes espagnoles avec 520 esclaves¹²³. Par ailleurs, pour la seule année de 1528, le *Livro de Quartos e Vintenas* (Livre des Rentes de l'année 1528) enregistre l'entrée dans l'entrepôt de Santiago de 1 490 esclaves transportés à bord de 14 navires¹²⁴. Enfin, dans le dernier centre de traite de la Côte, celui de l'île de

¹¹⁹ Alfonso Franco Silva, *op. cit.*, p. 55.

¹²⁰ IAN/ TT, Corpo Cronológico, Partie I, Maço 27, doc. 57.

¹²¹ IAN/ TT, Corpo Cronológico, Partie I, Maço 85, doc. 102.

¹²² IAN/ TT, Corpo Cronológico, Partie I, Maço 86, doc. 126.

¹²³ Maria Emília Madeira Santos et Maria Manuel Torrão, « Subsídios para a História Geral de Cabo Verde – A Legitimidade da Utilização de Fontes escritas Portuguesas através da análise de um documento do início do século XVI (Cabo Verde ponto de intercepção de dois circuitos comerciais) », IICT, Série Separatas n° 218, Lisboa, 1989, pp. 527-551.

¹²⁴ Cf. Maria Manuel Torrão, *op. cit.* in *História Geral de Cabo Verde*, 1991, p. 275 et Artur Teodoro de Matos, « Santiago : entreposto de escravos e escala da navegação atlântica » in *Nova História da Expansão Portuguesa* (ss. dir. de Joel Serrão et A. H. de Oliveira Marques), Lisbonne, Estampa, 2005, vol. II, pp. 221-230.

São Tomé les esclaves arrivaient en provenance du Royaume du Bénin puis à partir des années 1530 du Royaume du Congo. En fait si les entrées enregistrées à São Tomé furent très importantes, plus de 24 000 esclaves entre 1514 et 1527, (**Tableau 7**) une infime partie de ces esclaves était destinée au Royaume. En deux ans, entre 1525 et 1527, le capitaine Manuel Vaz n'envoya que 6 navires avec des esclaves vers le Royaume. Sur les 521 esclaves embarqués seuls 375 arrivèrent vivants à Lisbonne, ce qui suppose un taux de mortalité de 40 % contre 4 % pour Arguin (**Tableau 8**). Et avec l'essor de la traite en droiture vers les Amériques, les arrivées au Portugal ne firent que décliner. Entre août 1533 et octobre 1534, seuls 205 esclaves arrivèrent à Lisbonne à bord de huit navires. En fait, il apparaît clairement que l'île de São Tomé s'était alors orientée vers la culture intensive de la canne à sucre, forte consommatrice d'hommes, vers l'approvisionnement en esclaves du marché local africain et de l'ensemble caribéen. A titre d'exemple entre juin 1528 et 1529, ce sont 2 060 esclaves qui entrèrent à São Jorge da Mina, pour travailler dans les mines aurifères¹²⁵. Les mécanismes de la traite dans le Golfe de Guinée, extrêmement différents de ceux de l'aire capverdienne, reposaient en grande partie sur la collaboration entre les négociants portugais et les souverains africains. Les intérêts des uns et des autres se recoupaient. Mais c'est un autre chapitre de cette histoire complexe de la traite, que nous développerons en d'autres lieux¹²⁶.

Epilogue – La place des esclaves noirs en péninsule Ibérique au-delà du XVI^e siècle

Des ordres de grandeur de 10 % d'esclaves pour Lisbonne¹²⁷, et de 6 à 7 % pour l'Alentejo, Madère ou certaines grandes villes de l'Andalousie (Séville, Grenade) sont vraisemblables même si difficilement vérifiables au regard des sources. Frei Nicolau de Oliveira dans sa description de Lisbonne (1620) rapporte la présence de 200 « noires qui vendent à travers la ville toute sorte de crustacés, de coquillages, de légumes cuisinés », et de ces 200 « noires et femmes employées comme domestiques »¹²⁸. Par ailleurs, Alessandro Stella a admirablement décrit le destin tragique de ces 26 esclaves noirs, hommes

¹²⁵ Cf. António de Almeida Mendes, « Portugal e o tráfico de escravos na primeira metade do século XVI » in *Africana Studia*, n° 7, 2004, pp. 13-30.

¹²⁶ Comme avant-goût cf. António de Almeida Mendes, « Uma contribuição para a história da escravatura no Benim: o livro de armação do navio São João (1526) », in *Studia Africana*, n° 5, Porto, 2002, pp. 27-47. Cf. par ailleurs, Roger Botte, « Le Portugal, les marchés africains et les rapports Nord-Sud (1448-Ca 1550) » in *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, Nantes, 2001, n° 3, p. 85-107.

¹²⁷ Cristovão Rodrigues de Oliveira, *Lisboa em 1551. Sumário em que brevemente se contêm algumas coisas assim eclesiásticas como seculares que há na cidade Lisboa*, Lisbonne, Livros Horizonte, 1987.

¹²⁸ Frei Nicolau de Oliveira, *Livro das Grandezas de Lisboa (1620)*, Lisbonne, Vega, 1991.

et femmes, dans les mines andalouses de Guadalcanal (Sierra Morena). Indéniablement, l'esclavage des Africains et la traite furent un drame d'une ampleur considérable. Jamais auparavant une telle entreprise de déportation n'avait été conduite : plus de 11 millions pour la seule traite transatlantique¹²⁹. Au-delà de la bataille des chiffres, le problème tel qu'il se pose désormais est celui de la place de l'esclavage des Noirs dans l'espace méditerranéen et dans le monde des empires ibériques. Dès la fin du XV^e siècle, le cycle de l'or orienta une grande partie de la traite atlantique de la péninsule vers l'espace américain. Entre 1500 et 1595, ce sont près de 130 000 esclaves noirs qui étaient déjà arrivés outre-Atlantique, majoritairement aux Caraïbes. Entre 1595 et 1640, connue sous le nom de la période des *asientos* portugais, le mouvement de déportation vers les Amériques s'accéléra et plus de 200 000 Noirs débarquèrent massivement à Carthagène et à Vera Cruz, dont plus de 85 % en provenance de l'espace angolais¹³⁰.

L'essor de la traite directe vers les Amériques entérina le déclin du trafic vers l'Europe. À partir des années 1540, les chiffres mettent en évidence une décrue progressive des arrivées d'esclaves en provenance d'Afrique subsaharienne au détriment de la reproduction naturelle des esclaves ; une réalité vérifiée par Jorge Fonseca dans le cas de l'Alentejo, où le nombre d'esclaves baptisés passe de 6 % à 3,6 % dans la première moitié du XVI^e siècle¹³¹. Les circuits Afrique-Europe et Europe-Afrique-Amériques sont remplacés par le trafic en droiture Afrique-Amériques. Dès lors, le maintien en Péninsule d'une population servile importante au-delà du XVI^e siècle soulève des interrogations. Le maintien de taux élevés n'est concevable, d'une part, que par la circulation des populations africaines au sein des espaces réunis de la Monarchie universelle¹³² et, de l'autre, que par le renouvellement et la diversification des sources d'approvisionnement en esclaves. Le tableau anonyme *El Chafariz d'El-Rei* (1598) représente la place de la Fontaine du Roi (au pied de l'Alfama), lors de la fête d'inauguration d'après-travaux, parcourue par une multitude d'esclaves et de porteurs et porteuses d'eau noirs. La scène confirme les dires du florentin Filippo Sassetti qui en 1578 évaluait la population noire de Lisbonne à 1/5^e des habitants. Or le tableau doit être resitué dans son (double) cadre contextuel : c'est un jour de grande animation et surtout la Fontaine publique est l'une des deux seules fontaines de la zone portuaire, qui alimentaient au XVI^e siècle non seulement la population de la ville mais aussi les armadas d'outre-mer. Devant la longue

¹²⁹ David Eltis, « The Volume and structure of the Transatlantic Slave Trade : A Reassessment » in *William and Mary Quarterly*, vol. LVIII, 2001, pp. 17-46.

¹³⁰ António de Almeida Mendes, « The Slave Trade to the Spanish Americas... », *op. cit.*

¹³¹ Jorge Fonseca, *Escravos no Sul...* *op. cit.*, pp. 28-29.

¹³² Une circulation des hommes entre les Empires portugais et espagnol qui ne date pas de l'Union de 1580, mais se met en place dès la « découverte ». Entre 1492 et 1557, 413 Portugais furent au service de la Castille dans les possessions d'Amérique espagnole. Cf. *Portugueses no Descobrimento e conquista da Hispano-América. Viagens e expedições (1492-1557)*, Lisbonne, éd. Colibri, 2000.

attente, les scènes de violence étaient si fréquentes qu'en 1551 la Municipalité décréta que des six ouvertures (*bicas*): « la première serait dorénavant réservée aux hommes de couleur: noirs, mulâtres et indiens; la seconde aux maures des galères, les troisième et quatrième aux femmes noires, mulâtres et indiennes; les cinquième et sixième aux femmes blanches »¹³³.

Blancs, Chinois, Indiens d'Asie, Indiens du Brésil¹³⁴, Indiens des Caraïbes¹³⁵, Maures, Mulâtres, Noirs, ... Voilà en définitive, l'image sinon métissée du moins nuancée que l'on doit avoir à l'esprit: celle d'une péninsule Ibérique basanée plus que noire ou blanche.

¹³³ Vítor Serrão, « A imagem do mar e da capital do Império no século XVI: um novo testemunho iconográfico da Lisboa das Descobertas » in *As Rotas Oceânicas*, Lisbonne, éd. Colibri, 1999, p. 184.

¹³⁴ Les premiers Indiens du Brésil débarquèrent au Portugal en 1509. En 1516, 85 esclaves arrivèrent du Brésil à Lisbonne avant d'être le jour même réexportés vers Valence. A bord du navire, on dénombrait 23 morts, soit plus du quart de la cargaison; les autres étaient si faibles qu'il fallut les brader avant qu'ils ne meurent à leur tour (Vicenta Cortés Alonso, *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos (1419-1516)*, Valence, 1964).

¹³⁵ Selon Esteban Mira Caballos, *Indios y Mestizos...*, *op. cit.*, se sont plus de 2 500 esclaves Amérindiens qui furent déportés des Caraïbes (et surtout d'Hispaniola) vers la Péninsule.

TABLEAU 1
Acte final de mise en vente des esclaves (19 mai 1529)

Esclaves	Acheteurs	Statut	Prix (en r aux)
2 Hommes	Miguel Fernandes	Meirinho	10 500 et 10 500
Femme (jeune)	Francisco de Palma	N gociant	9 000
Homme (enfant)	Rui Fernandes	N gociant	8 000
Homme (bless l oreille)	Francisco Fernandes	Calceteiro	7 000
Femme (jeune)	Martim Aruiz	Originaire de Faro	8 500
Homme (enfant)	Fern o Lopes	Savetier	5 000
Femme (tr s maigre); vendue avec sa fille	Lopo Freg o		8 500
Homme	Jo o Rebelo		10 500
Femme (tr s g e et maigre) et 1 Homme	Francisco Roiz	N gociant	3 600 et 7 000
Homme (tr s malade et maigre)	Francisco de Taide		3 100
Homme	Diogo Sanches	Savetier	12 000
Homme (bless un il et tr s faible)	Jo o Robalo		7 100
2 Hommes	Jo o de Sousa	Tabeli o	10 000 et 12 000
Femme (g e et tr s maigre)	Afonso Fernandes	Botic rio	4 600
Homme	Martim Alonso	N gociant	7 500
2 Hommes	Diogo Fernandez fils de Fernam de Sevilla	N gociant	8 000 et 8 500
Femme	Jo o Marques	Tabeli o	9 700
Homme	Cristovam Marelote		8 600
Femme (jeune et malade) et 1 Homme	Beatriz Soares femme de Jo o Luis Botim()		8 000 et 9 000
Homme (g)	Raneto (?)	N gociant	6 200
Homme	Jo o Fernandes	Forgeron	5 000
Homme (jeune et tr s malade)	Jo o Viages	Fidalgo	8 000
Homme	Pero Queisada	Mordomo	8 000
Femme (mourante et bless e au ventre)	Manuel Dias	Savetier	2 000
Homme (jeune)	Baltasar Fernandes Bero		8 000
Homme (bless)	dom Gil Neves	Ouvidor	8 000
Homme (tr s malade)	Jo o Vaz	Forgeron	2 000
Femme (jeune) et vendue avec sa fille	Gil Soleigiam	Capitaine	9 000
Femme (tr s jeune)	Jo o Correia	Originaire de Faro	4 500
Total = 36 esclaves			270 400 r aux
Sisa (2%)			— 5 400 r aux

TABLEAU 2
Premiers voyages entre São Tomé et les îles des Caraïbes (1525-1534)

Navire	Pilote	Départ de São Tomé	Retour à Lisbonne	Esclave embarqués	Esclaves arrivés	Port d'arrivée	Origine deS.esclaves	Facteur dans les Caraïbes
Santa Maria de Bogaña	Pero Monteiro	1525		300		Santo Domingo		André Ferreira
		1526		300		Antilles		Jacome Pais Mateus Fernandes de Abreu
S. João	Fernão Dias	1532	10-05-1533	231	198	Santo Domingo		André Ferreira
Santa Maria da Luz	João Guisado	1532	8-5-1533	260	202	Santo Domingo		André Ferreira
S. António	Martim Afonso	18-11-1532	12-05-1533	201 134 mâles 67 femelles	175	S. Juan de Puerto Rico et Santo Domingo		André Ferreira
S. António	João Eanes	11-2-1534		200 134 mâles 66 femelles	187	Santo Domingo		André Ferreira
Conceição	Pero Monteiro	11-6-1534		250 167 mâles 83 femelles	167	Santo Domingo et Jamaïque	Congo	André Ferreira
S. Miguel	João Guisado	19-12-1534		201 134 mâles 67 femelles	173	Santo Domingo		
Total				1941	1102			

Source : IAN/TT

TABLEAU 3
Esclaves embarqués à Arguin à destination du Portugal (1499-1519)

Périodes	Nombre d'esclaves
Mai 1499 à décembre 1501	668
Mars 1505 à août 1508	406
Août 1508- juin 1511	1510
1516	1096
1517	652
1518	1448
1519	1696

Source : IAN/TT

TABLEAU 4
Carreira Arguin-Lisbonne (1511-1528)

Date du départ (Arguin)	Capitaine	Navire	N° esclaves partis	N° esclaves arrivés	Mortalité %
10-1511	Antonio Lopes	Ildefonso	102	97	4.90
8-1512	Rodrigo Afonso	São Sebastião	111	109	1.80
4-1513	Rodrigo Afonso	Sta Maria de Guadalupe	161	156	3.11
8-1513	Rodrigo Afonso	Santa Maria do Rosario	145	143	1.38
11-1513	Rodrigo Afonso	Santa Maria do Rosario	137	135	1.46
3- 1514	Pero Anes de Leiria	Santa Maria do Rosario	23	23	0.00
7-1514	Pero Anes de Leiria	Conceição	146	146	0.00
6-1515	Pero Anes de Leiria	Conceição	139	137	1.44
1-1516	Pero Anes de Leiria	Conceição	160	157	1.88
2-1516	Pero Anes de Leiria	Conceição	210	204	2.86
3-1516	Gonçalo Pirez	Santa Cruz	150	128	14.67
4-1516	Pero Anes	Conceição	220	167	24.09
5-1516	João Rodriguez	Santa Cruz	128	110	14.06
11-1516	Pero Ribeiro	Conceição	89	88	1.12
12-1516	Pero Ribeiro	Santiago	136	133	2.21
1-1517	João Rodriguez	Santa Cruz	55	54	1.82
3-1517	Pero Anes de Leiria	Conceição	80	80	0.00
4-1517	Pero Ribeiro	Santiago	100	100	0.00
6-1517	Alvaro Afonso	Santiago	59	59	0.00
7-1517	Pero Anes de Leiria	Conceição	87	86	1.15

Source : IAN/TT

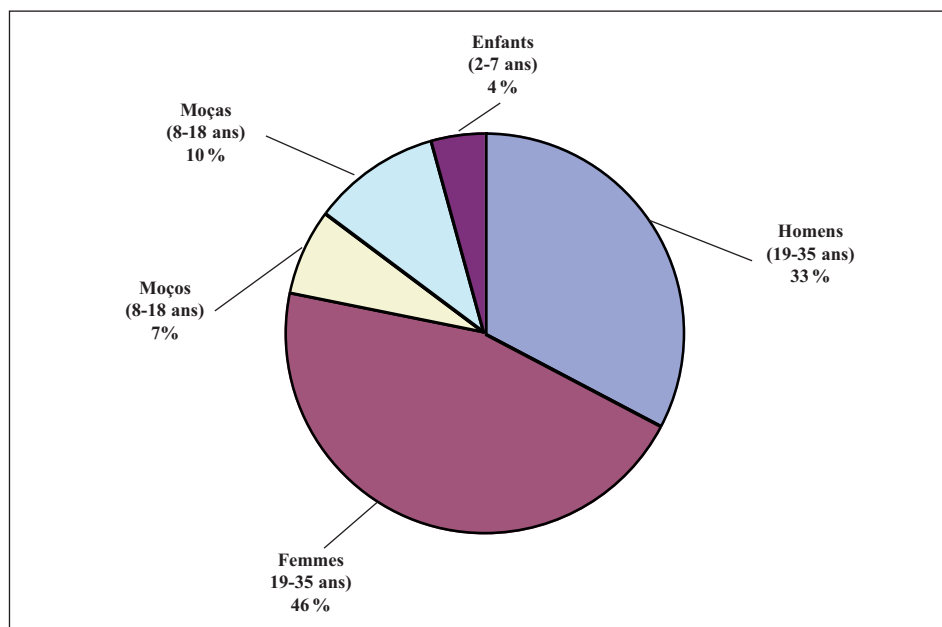
(Continuação)

Date du départ (Arguin)	Capitaine	Navire	N° esclaves partis	N° esclaves arrivés	Mortalité %
9-1517	Pero Ribeiro	Anunciada	114	112	1.75
12-1517	Pedro Ribeiro	Santiago	110	106	3.64
1-1518	Pedro Ribeiro	Santiago	98	95	3.06
2- 1518	Alvaro Afonso	Conceição	117	115	1.71
3- 1518	Pero Ribeiro	Santa Maria da Luz	150	148	1.33
4-1518	Alvaro Afonso	Conceição	120	116	3.33
4-1518	Afonso Martins	Santiago	80	80	0.00
5-1518	Pedro Ribeiro	Santo Espirito	150	148	1.33
6- 1518	Pero Anes de Leiria	Conceição	130	129	0.77
7- 1518	Afonso Martins	Santiago	80	80	0.00
8-1518	Pedro Fernandes	Santo Espirito	102	101	0.98
8-1518	Pero Ribeiro	Santo Espirito	155	152	1.94
11-1518	Alvaro Afonso	Conceição	166	134	19.28
12-1518	Afonso Martins	Santiago	120	97	19.17
3-1519	Pero Ribeiro	Santa Cruz	180	178	1.11
4- 1519	Francisco Rodrigues	São Jorge	203	197	2.96
4- 1519	Pedro Fernandes	Santiago	162	160	1.23
5- 1519	Marcos Rodrigues	Sta Maria da Guadalupe	201	192	4.48
5- 1519	Afonso Martins	Santiago	100	97	3.00
6- 1519	Luis Soeiro	Santa Maria da Ajuda	170	166	2.35
7- 1519	Pedro Anes de Leiria	Nazaré	110	105	4.55
7- 1519	Alvaro Afonso	Santo Espirito	111	109	1.80
7- 1519	André Afonso	São Miguel	110	106	3.64
10- 1519	Alvaro Martins	Santiago	136	130	4.41
11- 1519	Alvaro Afonso	Santo Espirito	147	144	2.04
12-1519	Pedro Fernandes	S Miguel	115	112	2.61
1-1520	Pedro Ribeiro	Santa Maria do Rosario	110	108	1.82
3- 1520	Pedro Fernandes	São Miguel	70	69	1.43
5- 1520	Afonso Martins	São Tiago	120	120	0.00
8- 1520	Pedro Fernandes	São Miguel	142	140	1.41
10- 1520	Afonso Martins	São Tiago	36	34	5.56
5-1528	Joam Gonçalves	Anunciada	151	145	3.97
8-1528	Joam Gonçalves	Anunciada	150	138	8.00
10- 1528	Joam Gonçalves	S. Miguel	101	94	6.93
TOTAL			6802	6516	4.20

TABLEAU 5
N° de voyages réalisés par navire (circuit Arguin-Lisbonne)

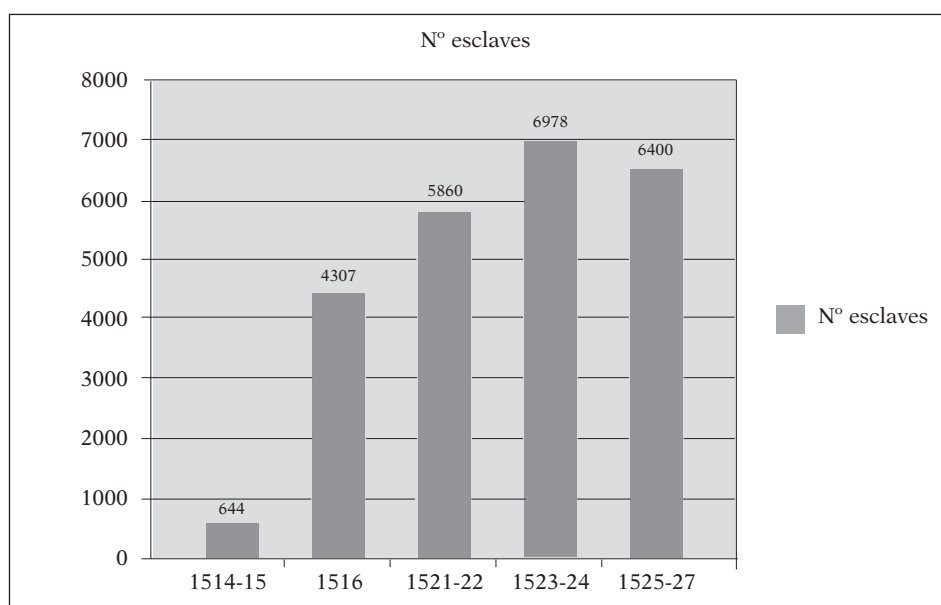
Navire	N° de Voyages
Santiago	13
Conceição	12
São Miguel	6
Santo Espírito	5
Santa Cruz	4
Santa Maria do Rosário	4
Anunciada	3
Santa Maria de Guadalupe	2
Santa Maria da Luz	1
S. Jorge	1
Santa Maria da Ajuda	1
Nazaré	1
S. Sebastião	1
Ildefonso	1
Santa Cruz	1

TABLEAU 6
Répartition par âge à partir d'un échantillon de 1 248 esclaves
(circuit Arguin-Lisbonne, 1511-1522)



Source : IAN/TT

TABLEAU 7
Nombre d'esclaves entrés à São Tomé (1514-1527)



Source : IAN/TT

TABLEAU 8
Voyages de São Tomé à Lisbonne (1525-1527)

Arrivée à Lisbonne	Capitaine	Navire	N° esclaves au départ	N° esclaves à l'arrivée	Fetor	Sucre
1525	Gonçalo Alvarez	S. Vicente (Galion)	30	24	Manuel Vaz	920 arrobes 10 arrateis
1526	Pero Correa	S. Sebastião	171	100 dont 2 vendus aux Açores	Manuel Vaz	347 arrobes 21 arrateis
1526	Pero Monteiro	Reis (navire)	110	101 dont 1 vendu aux Açores	Manuel Vaz	sucres
1527	Afonso Fernandez	Marieta (nau)			Manuel Vaz	508 arrobes
1527	Cristovão Fernandez	Salvação (nau)	50	42	Manuel Vaz	sucres
1527	João Velho	Santa Maria do Mote	160	111	Manuel Vaz	sucres
Total			521	378 dont 3 vendus aux Açores		

Source : IAN/TT