

LITIGES ENTRE LE MOZAMBIQUE ET LA RÉUNION AU SUJET DU RECRUTEMENT DE TRAVAILLEURS, SECONDE MOITIÉ DU XIX^{ème} SIECLE

Jehanne-Emmanuelle MONNIER
Docteur en Histoire Contemporaine
chercheur associé CRESOI
Université de La Réunion

Résumé : Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, le Mozambique comme La Réunion traversent une période de mutation délicate qui correspond au passage de l'esclavage au travail sous contrat, c'est-à-dire l'engagisme. Malgré quelques réformes au Portugal, les recruteurs français affichent un tel mépris des lois que les autorités portugaises du Mozambique finissent par réagir violemment. La confiscation d'un navire réunionnais et l'emprisonnement de son capitaine à l'île du Mozambique prennent une ampleur si considérable en 1857 que le Portugal et la France menacent de se déclarer la guerre. En outre, à plus long terme, cet épisode entraîne un profond renouvellement de la législation française sur le recrutement en Afrique.

Mots-clés : Mozambique, La Réunion, engagisme, action judiciaire, XIX^{ème} siècle

Abstract: *In the second half of the 19th century, Mozambique and the Reunion Island both experienced a critical change, with the shift from slavery to coolie-trade. In spite of some reforms in Portugal, French recruiters challenge the law so impudently that the Portuguese authorities in Mozambique react violently. The seizure of a ship from the Reunion Island and the incarceration of its captain in 1857 put Portugal and France almost at war. In the long run, this incident compels France to thoroughly revamp its legislation on African coolie-trade.*

Keywords : Mozambique, Reunion Island, coolie-trade, legal proceeding, 19th century

Depuis le XVII^{ème} siècle, les négriers français se sont approvisionnés en esclaves sur les côtes mozambicaines, notamment pour fournir la main-d’œuvre nécessaire aux plantations de l’île Bourbon. Suite à l’abolition de l’esclavage dans les colonies françaises en 1848, les recruteurs réunionnais continuent naturellement à se tourner vers le Mozambique pour engager des travailleurs. La colonie portugaise qui, à cette époque, a également aboli la traite mais pas encore l’esclavage, se révèle un véritable pays de cocagne pour les trafiquants d’êtres humains. Parallèlement, les deux colonies subissent une importante pression de la marine et du gouvernement britanniques marqués par un fort courant anti-esclavagiste. Cela se traduit en particulier par le « droit de visite », un contrôle exercé par les bâtiments britanniques sur les navires battant pavillon portugais et français notamment, ingérence facilitée par la supériorité numérique des croiseurs britanniques. La France comme le Portugal n’agissent jamais dans l’océan Indien sans la crainte d’une réaction anglaise.

I) LA SITUATION DE LA MAIN-D’ŒUVRE AU MOZAMBIQUE

Au milieu du XIX^{ème} siècle, le Mozambique apparaît comme une colonie esclavagiste, dont l’administration est chaotique. Depuis la ville de l’île du Mozambique, le Gouverneur général administre en théorie un immense territoire qui s’étend du Cap Delgado au Nord, à la Baie Delagoa au Sud. En fait le Gouverneur contrôle essentiellement quelques forts du littoral, à l’aide d’une faible armée et d’une poignée de fonctionnaires mal payés et livrés à eux-mêmes. L’arrière-pays, pillé plutôt que cultivé, reste aux mains de grands propriétaires terriens, les *prazeiros*, de bandits et de rebelles à l’autorité portugaise¹. Le fleuve Zambèze crée un couloir pratique très fréquenté par les trafiquants de toutes sortes, en particulier les négriers.

Bien que la traite y soit officiellement interdite depuis le 10 décembre 1836, le Nord du Mozambique constitue toujours un véritable eldorado pour les négriers de l’océan Indien, et même de l’Atlantique², situation régulièrement dénoncée par les officiers de marine britanniques et français. Mais c’est l’explorateur anti-esclavagiste David Livingstone qui en livre la meilleure description puisqu’il en est témoin à plusieurs reprises vers 1860 :

« A cette époque, tous les gens de Tete, à commencer par le gouverneur, faisaient la traite sur une grande échelle. [...] Une partie de leurs esclaves remontaient le Zambèze, [...] où les jeunes femmes étaient troquées pour de l’ivoire. [...] On gardait les hommes pour apporter les dents d’éléphant ou bien on les plaçait dans les fermes situées au bord du Zambèze, où ils attendaient l’arrivée d’un négrier. Quand approchait le moment où celui-ci devait venir, les esclaves étaient enchaînés, placés dans de grands canots et envoyés à la Côte. [...] Ces esclaves sont conduits aux marchands portugais de Mozambique, Iboé [Ibo] et de Quelimane. »³.

¹ Archives de la Marine Vincennes (AMV) BB4-1047C, lettre du Capitaine Bridet au Gouverneur général Almeida, le 7 avril 1858. L’officier français dresse un portrait alarmant de la situation économique du Mozambique, notamment des grands domaines. Il fait le lien entre esclavage, persistance de la traite clandestine et sous-développement économique. Il propose un développement par la « formation » d’engagés mozambicains dans les champs de canne de La Réunion.

² Serge DAGET et François RENAULT, *Les traîtes négrières en Afrique*, 1985, 235 p. ; Luis Antonio COVANE, « L’impact de l’abolition de l’esclavage au Mozambique, 1836-1860 », in MAESTRI (dir.), *Esclavages et abolitions dans l’océan Indien, 1723-1860*, 2002, pp. 193-202.

³ Charles et David LIVINGSTONE, *Explorations du Zambèze et de ses affluents et découverte des lacs Chiroua et Nyassa (1858-1864)*, édition française 1881, 378 p., p118.



Comme le rapportent Livingstone ainsi que plusieurs officiers français⁴, les fonctionnaires sont généralement corrompus et perçoivent un droit de douane officieux pour chaque esclave exporté. Ce sont les engagés pour les colonies françaises qui

⁴ AMV BB4-1047C par exemple, lettre du Commandant Yve au Commandant Supérieur de Mayotte, le 15 mars 1858.

rapportent le plus. De ce fait, les prix augmentent dans des proportions telles que les *prazeiros* trouvent plus d'intérêt à vendre leurs propres esclaves qu'à leur faire cultiver la terre. Outre l'augmentation des prix, la demande supérieure à l'offre conduit à une multiplication des razzias dans l'intérieur. « Laiss[ez] les Africains tranquilles chez eux », s'exclame alors le Marquis Sá da Bandeira, excédé par la saignée démographique que connaît le Mozambique⁵. Livingstone dénonce également les recruteurs réunionnais qui, selon lui, provoquent une intensification de la traite négrière dans le Nord du Mozambique, sous couvert de recrutement légal d'engagés⁶. Jusque dans les années 1840 au moins, l'esclave demeure le principal « produit d'exportation » si bien qu'en 1849 les autorités mozambicaines écrivent à Lisbonne que les perspectives économiques de la colonie sont nulles en-dehors de la traite négrière ! Une trentaine d'années plus tard, le constat n'a pas changé : « Situation des possessions portugaises [du Mozambique] au point de vue politique, industriel et commercial : cette question peut se résumer d'un mot, ruine »⁷.

Cette situation se complique par l'existence de petites enclaves musulmanes. Plus ou moins indépendantes ou rattachées au Sultanat du Zanzibar mais situées sur la côte portugaise, elles maintiennent la traite négrière comme activité principale. Cela contribue grandement à entretenir le trafic d'êtres humains dans l'intérieur du Mozambique. La plus connue de ces petites enclaves est Angoche : elle acquiert le statut de plus grand port négrier du Mozambique à partir de 1844. Les Français tentent de conclure un accord sur la main-d'œuvre avec le Sultan d'Angoche en 1847 mais les Portugais et les Britanniques bombardent la ville la même année pour couper court à ce rapprochement. Une concurrence s'exerce sur le marché négrier entre petits sultanats musulmans mais également entre ceux-ci et les *prazeiros*. Il faut attendre la décennie 1880 pour assister au déclin d'Angoche. Il intervient lorsque la traite perd de la vigueur du fait, selon l'historien Malyn Newitt, de la baisse de la demande française désormais orientée vers Madagascar⁸.

Les fonctionnaires portugais intègres qui tentent malgré tout de faire appliquer les lois pour réprimer la traite négrière le payent parfois de leur vie. Ainsi, le Gouverneur de Tete est assassiné en 1866 par le plus puissant *prazeiro* du Zambèze. Le Gouverneur général Joaquim Pereira Marinho, arrivé le 29 mars 1840 pour combattre la traite, se fait renvoyer dès mai 1841 sous la pression locale. Son successeur par intérim est un protecteur des négriers. Abreu de Sima, nommé Gouverneur général de 1842 à 1845 lutte à nouveau contre la traite mais, remplacé à son tour par un homme complaisant, il voit ses efforts réduits à néant⁹.

Dans les années 1850, des Français tentent à nouveau de légaliser cette traite qui ne dit pas son nom. Sarda Garriga, le Gouverneur ayant aboli l'esclavage à La Réunion et Rontaunay, riche homme d'affaire réunionnais, demandent en mai 1854 au gouvernement portugais de les autoriser à fonder un comptoir de recrutement à Inhambane. Ils promettent en échange de donner le goût du travail et de la religion catholique aux engagés. Une réponse négative arrive de Lisbonne en février 1855,

⁵ Lettre de Sá da Bandeira à l'ambassadeur de France au Portugal, du 5 mai 1857, citée dans *Documentos relativos ao apresamento, julgamento e entrega da barca francesa Charles-et-Georges...*, Lisbonne, 1858, pp. 20-23.

⁶ LIVINGSTONE, *op. cit.*, pp. 22-23.

⁷ Archives de la Marine Lorient (AML) 4C5-10G, lettre du Capitaine Compristo au Commandant de la Station de la Mer des Indes, le 8 mai 1882.

⁸ Malyn NEWITT, « Angoche, the slave trade and the Portuguese, 1844-1910 », *Journal of African History*, vol. XIII, 1972, pp. 659-672 ; Maylin NEWITT, *A history of Mozambique*, 1995, 679 p.

⁹ Gerald GRAHAM, *Great Britain in the Indian Ocean. A study of maritime enterprise 1815-1850*, 1967 ; COVANE, *op. cit.*, pp. 193-202.

confirmée en août 1856 puis de nouveau en 1857, malgré l'insistance du Ministre français de la Marine. Lisbonne motive ses refus successifs par le manque de garanties morales apportées par les recruteurs réunionnais et la volonté de développer le Mozambique lui-même. Cependant, l'argument majeur avancé par le gouvernement portugais repose sur la crainte d'être de nouveau classé parmi les nations négrières par le Royaume-Uni alors que le pays vient tout juste de sortir de cette liste noire¹⁰. De fait, la pression britannique se révèle très importante car la même année les Britanniques déposent à Lisbonne un rapport sur les opérations douteuses de recrutement effectuées par les Français dans les colonies portugaises des deux côtés de l'Afrique¹¹. Les Portugais sont sommés de remédier à cette situation.

Pendant ce temps, au Portugal, les idées réformistes et libérales progressent, ce qui donne lieu à une série de lois émancipatrices. Le 14 décembre 1854, un décret libère tous les esclaves appartenant à l'État, sous condition d'un engagement obligatoire de sept ans. Les esclaves importés doivent bénéficier de la même liberté mais contre un engagement de dix ans. Quant aux esclaves appartenant à des propriétaires privés, ils bénéficient d'un affranchissement progressif. Cependant le fossé se creuse entre la capitale et ses colonies, la loi peine à s'imposer localement. Aussi, malgré un texte de complément en 1858, le Marquis Sá da Bandeira doit réaffirmer le 25 février 1869 l'abolition totale, sur laquelle il faut encore insister en 1875. Finalement, l'inapplication des décrets dans les colonies conduit le Premier Ministre portugais à abolir une nouvelle et dernière fois l'esclavage le 21 novembre 1878¹².

Le Mozambique fait partie de ces colonies rétives qui obligent Lisbonne à renouveler les lois d'émancipation des esclaves. Lasses de l'insubordination générale au Mozambique, les autorités de Lisbonne y envoient le réformiste João Tavares Almeida. En octobre 1857 celui-ci fait publier et entrer en vigueur les lois que ses prédécesseurs avaient négligées, notamment celles interdisant l'émigration des esclaves. Le nouveau Gouverneur entend demeurer très ferme sur ses positions. « Je dois obéir aux ordres de mon gouvernement qui me défendent d'autoriser en aucune façon l'engagement des travailleurs et c'est ce que j'ai accompli religieusement. »¹³.

Les Français sont forts surpris et désappointés de ce brusque changement intervenu à Mozambique, comme l'écrit le capitaine recruteur Rouxel :

*« Il est malheureux que nous ayons été le premier navire qui soit venu aux engagés sous le Gouverneur actuel de Mozambique car un mois auparavant une quantité de bateaux français ont opéré depuis Quellimane jusqu'à Ibo et ont emporté une quantité de travailleurs. Il n'y a donc que depuis que M. le Gouverneur est changé que l'on a mis le traité en exécution. »*¹⁴.

Plusieurs navires français recrutant pour La Réunion se font arrêter en quelques

¹⁰ Lettre de Sarda Garriga et Rontaunay du 6 mai 1854, rapport du Conseil ultramarin du 15 juillet 1856, lettre du Ministre Walewski du 3 avril 1857, lettre de Sá da Bandeira du 5 mai 1857, citées dans *Documentos...*, *op. cit.*, pp. 1-4, 9-10, 19-23.

¹¹ Rapport du 28 novembre 1857, cité dans *Documentos...., op. cit.*, pp. 109-115.

¹² Adelino TORRES, « Legislação do trabalho nas colônias africanas no terceiro quartel do século XIX : razões do fracasso da política portuguesa », in *Relação Europa-Africa no terceiro quartel do século XIX*, pp. 65-80, António RITA-FERREIRA, « A sobrevivencia do mais fraco: Moçambique no terceiro quartel do século XIX », *ibidem*, pp. 299-348.

¹³ AMV BB4-1047C, lettre du Gouverneur Almeida au Capitaine Bridet, le 31 mars 1858.

¹⁴ AMV BB4-1047C, lettre du Capitaine Rouxel au Commandant Yve, le 1er mars 1858.

semaines à Ibo en octobre et novembre 1857¹⁵. Les incidents sont si nombreux que le Gouverneur Almeida est obligé de rappeler sévèrement la législation à son homologue de La Réunion, par l'intermédiaire du consul du Portugal à La Réunion qui n'est autre que Rontaunay¹⁶. Cette reprise en main inattendue au Mozambique entraîne de graves déconvenues pour les recruteurs, aussi bien que pour les autorités réunionnaises, tous également satisfaits de la situation précédente. Un bras de fer s'engage alors entre le Mozambique et La Réunion, qui finit par un empoisonnement des relations entre Lisbonne et Paris, le tout orchestré de loin depuis Londres.

II) QUELQUES CAS EMBLÉMATIQUES DU CONFLIT FRANCO-PORTUGAIS SUR LE RECRUTEMENT AU MOZAMBIQUE

A. L'épineux problème du *Charles-et-Georges*.

Le premier incident entre Mozambicains et Réunionnais au sujet du recrutement d'engagés éclate dès la fin de l'année 1857. C'est aussi le plus grave et le plus significatif de tous. Tout commence lorsque le *Charles-et-Georges* quitte La Réunion le 30 septembre 1857 pour aller recruter en toute légalité des engagés aux Comores. Il fait escale à Mayotte puis à Anjouan et enfin à la Grande-Comore mais n'embarque au total que 55 hommes. Le 17 novembre, le Capitaine Rouxel décide donc d'aller s'approvisionner dans la ville mozambicaine d'Ibo. Là, son navire heurte un banc de sable et se laisse dériver jusqu'à la Baie de Conducia, près de l'enclave musulmane de Quitangonha juste au Nord de la ville de l'île du Mozambique. L'interprète arabe assure alors au Capitaine Rouxel et au délégué Carrère chargé de valider les engagements, qu'il peut leur procurer des travailleurs sans problème, dans cette région également. Pour prouver sa bonne foi, il leur en livre aussitôt 55. Le Cheikh de Quitangohna leur promet bientôt 140 travailleurs supplémentaires, qu'il a très certainement volés aux propriétaires portugais de la région, selon son habitude¹⁷. En attendant leur arrivée, Rouxel décide de se rendre à Madagascar pour recruter davantage d'engagés, mais une tempête renvoie le *Charles-et-Georges* dans la Baie de Conducia le 29 novembre.

Le jour-même, un navire militaire portugais, le *Zambèze*, vient contrôler les papiers du navire recruteur réunionnais, sans doute suite à une dénonciation du consul britannique¹⁸. Trouvant le *Charles-et-Georges* en effraction, le *Zambèze* l'escorte jusqu'à l'île du Mozambique avec les 110 engagés à bord. Le lendemain 30 novembre, le capitaine et le délégué sont emprisonnés pour avoir contrevenu à plusieurs des nouvelles lois promulguées en octobre interdisant de faire sortir des esclaves du territoire mozambicain. Les autorités de Mozambique nomment une commission ad hoc, diligentent une enquête¹⁹, rédigent un rapport d'inspection du navire et commencent à organiser un procès. En effet, le résultat de l'audition des engagés par la Commission est sans appel : non seulement les travailleurs recrutés à Conducia confirment qu'ils étaient esclaves dans la région et ont été volés à leurs maîtres par des Arabes, mais même parmi ceux qui ont été recrutés aux Comores, plusieurs affirment avoir été volés sur divers points de la côte mozambicaine et vendus contre leur volonté

¹⁵ Par exemple Marie-et-Caroline le 21 octobre 1857, Stella Maris le 20 novembre 1857..., cas cités dans *Documentos, op. cit.*, pp. 53, 58, 63.

¹⁶ Lettre d'Almeida à Rontaunay, le 20 novembre 1857, citée dans *Documentos..., op. cit.*, p. 65.

¹⁷ Aurélio ROCHA, « Resistência em Moçambique : o caso dos Suaili, 1850-1913 », in *Relação Europa-Africa no terceiro quartel do século XIX*, pp. 581-615.

¹⁸ Lettre du consul britannique à Almeida, le 21 novembre 1857, citée dans *Documentos..., op. cit.*, p.75.

¹⁹ AMV BB4-1047C, rapport de mer du *Charles-et-Georges*, établi par le Capitaine Rouxel et lettre du Délégué Carrère au Capitaine Bridet, le 18 mars 1858.

au navire français aux Comores. De plus, le *Charles-et-Georges* est accusé d'avoir accosté dans un lieu interdit et de n'avoir pas pu présenter des papiers en règle pour les engagés²⁰.

Aussitôt qu'elles apprennent que des compatriotes se trouvent en difficulté, les autorités françaises de Mayotte envoient le Commandant Yve à l'île du Mozambique pour essayer de dénouer la situation. Yve comprend bientôt que Rouxel n'a pas effectué ses recrutements dans les règles et qu'il a de plus joué de malchance en ignorant l'entrée en vigueur de la nouvelle législation, en dérivant vers Quitangonha et en recrutant à son insu des esclaves volés dans les environs. Ce qu'il faut retenir de plus étonnant dans la ligne de défense adoptée par Rouxel et soutenue par Yve, c'est qu'il ne nie même pas avoir recruté des hommes privés de liberté, ce qui le place pourtant dans l'illégalité totale vis-à-vis des autorités françaises représentées par Yve. La question ne semble même pas se poser. Rouxel essaye seulement de faire reconnaître sa bonne foi dans l'ignorance des nouvelles lois et dans le vol préalable dont ont été l'objet les hommes qu'il a embarqués. Cependant la présence du Commandant Yve à Mozambique ne peut empêcher la condamnation de Rouxel, le 8 mars 1858, à deux ans de travaux forcés et une forte amende²¹, en plus de voir son navire et tout son chargement confisqués²². Le tribunal de la ville de Mozambique n'est pas convaincu par la défense de Rouxel et estime même qu'il a inventé les avaries de son navire afin d'avoir un prétexte pour accoster à Conducia²³. En revanche le délégué Carrère n'est pas inquiété et peut rentrer à la Réunion avec le reste de l'équipage dès la fin de l'année 1857, tandis que les 110 esclaves sont affranchis sur place.

Le Gouverneur de La Réunion Darricau dénonce alors une « peine infamante »²⁴ et prend une décision surprenante, qu'il confie au Capitaine Thierry : « Vous demanderez à voir le capitaine Rouxel sans témoins, vous vous entretiendrez avec lui de sa position. [...] N'hésitez pas à le faire enlever et à le faire conduire à votre bord. »²⁵. Finalement le Capitaine Thierry ne se décidera pas à utiliser de tels procédés.

Parallèlement, le Capitaine Bridet noie le Gouverneur Almeida sous les courrières²⁶, tandis que le Commandant Yve multiplie les entrevues avec le Gouverneur du Mozambique, ainsi qu'avec le Grand-Juge, toujours en vain. Puisque la pression ne retombe pas suite au verdict car les autorités françaises locales le contestent, le Gouverneur Almeida décide que l'affaire a pris trop d'importance et qu'elle relève désormais de la compétence des capitales²⁷.

Cependant les ambassadeurs ne parviennent pas non plus à trouver un accord. Déjà quotidiennement humiliée par l'omniprésente Grande-Bretagne dans l'océan Indien, la France ne peut se résoudre à subir un camouflet d'un Portugal qu'elle méprise, ou s'en serait fini de sa réputation internationale. Napoléon III, dans un sursaut d'orgueil, décide alors d'envoyer une escadre devant Lisbonne et menace le Roi du Portugal d'un bombardement si Rouxel n'est pas libéré et si son navire ne lui est pas

²⁰ AMV BB4-1047C, rapport de la Commission d'enquête au Gouverneur général de Mozambique, le 1er décembre 1857, et procès-verbal de la Commission d'enquête dressé le 1er décembre 1857.

²¹ AMV BB4-1047C, sentence du tribunal de Mozambique rendue le 8 mars 1858 contre Etienne Rouxel.

²² AMV BB4-1047C, lettre du Commandant Yve au Commandant Supérieur de Mayotte, le 15 mars 1858. le navire et son chargement sont évalués à 22 000 francs.

²³ Sentence du 8 mars 1858, citée dans *Documentos..., op. cit.*, 123-125.

²⁴ AML 4C3-1, lettre du Gouverneur de La Réunion Darricau au Gouverneur du Mozambique Almeida, le 10 juin 1858. Il croit que Rouxel a été condamné aux galères, sort jugé particulièrement humiliant.

²⁵ AML 4C3-1, lettre du Gouverneur Darricau au Capitaine Thierry, le 10 juin 1858.

²⁶ Voir ses nombreuses et longues lettres en 1858, AMV BB4-1047C.

²⁷ AMV BB4-1047C, lettre du Gouverneur Almeida au Capitaine Bridet, le 7 avril 1858.

rendu ! Le 3 octobre 1858, les bâtiments français pénètrent dans la Mer de Paille et Lisbonne se trouve à portée de canons²⁸. L'ultimatum français, si disproportionné et inattendu, atteint son objectif. Effrayé, le gouvernement portugais ordonne quelques jours plus tard la libération du capitaine Rouxel, la restitution de son navire et lui offre une indemnité de 349 045 francs²⁹. Cependant, malgré ses tentatives, Rouxel ne récupérera jamais ses 110 engagés.

Français comme Portugais sont soulagés d'avoir évité un conflit européen pour un différend entre deux colonies éloignées et ne portant que sur un navire recruteur. Pourtant le Portugal en garde rancune à la France et un malaise s'instaure entre les deux pays.

Cet épisode bouleverse profondément l'organisation du recrutement pour les colonies françaises. Tout d'abord, après que Lisbonne eut décliné systématiquement, entre 1855 et 1858, toutes les offres françaises d'accord général pour un recrutement légal et encadré de travailleurs mozambicains à destination des colonies françaises, le gouvernement de Paris n'ose plus renouveler cette demande suite au scandale du *Charles-et-Georges*. Cette affaire révèle également au grand jour, y compris à l'opinion métropolitaine, les conditions réelles du recrutement en Afrique, qui n'est ni plus ni moins qu'une traite négrière déguisée. Le gouvernement français prend conscience que l'engagement volontaire est un leurre en Afrique, et qu'il n'est même pas possible de moraliser le trafic existant. Aussi Napoléon III suspend-il en octobre 1858, puis interdit-il en janvier 1859, tous les recrutements en Afrique, à Madagascar et aux Comores, immédiatement et sans exception. L'Empereur cite le rôle déterminant de l'affaire du *Charles-et-Georges* dans sa décision et dans la refonte totale des lois sur le recrutement, effective en 1860 et 1861³⁰. C'est ainsi que les Français sont contraints d'intensifier leurs négociations avec les Britanniques afin de pouvoir recruter massivement en Inde dès 1861.

B. La récidive de l'*Alfred*.

Alors que les Portugais comme les Français sont englués dans l'affaire du *Charles-et-Georges*, qu'ils espèrent unique, un autre navire réunionnais vient se prendre dans les rets de la justice mozambicaine en juin 1858. En effet, l'*Alfred* est régulièrement expédié de La Réunion le 27 avril 1858 pour Mayotte puis Anjouan. Sur cette dernière île, le Capitaine Cahours recrute 105 engagés. Jugeant ce nombre insuffisant, il décide d'aller compléter son recrutement ailleurs.

Contre toute attente, puisqu'il connaît parfaitement les déboires du Capitaine Rouxel, Cahours met le cap sur Ibo, qu'il atteint le 13 juin. L'*Alfred* n'a même pas le temps d'accoster qu'il est arraisonné par la marine portugaise et retenu avec tous ses passagers à Ibo, tandis que le capitaine est rapidement conduit à l'île du Mozambique, où on le jette en prison³¹. Les autorités françaises sont consternées et se demandent combien de recruteurs réunionnais irresponsables vont encore tenter leur trafic sur les côtes mozambicaines. Le Gouverneur général Almeida lui-même semble contrarié au plus haut point par cette nouvelle affaire alors que celle du *Charles-et-Georges* cause de graves ennuis au Portugal. C'est sans doute pourquoi il fait libérer Cahours, son équipage et ses engagés, et lui rend son navire quelques semaines plus tard, début août.

²⁸ AMV BB4-1047C, lettre du Commandant de la 1ère division d'escadre d'évolution Lavaud au Ministre de la Marine Hamelin, le 3 octobre 1858.

²⁹ François RENAULT, *Libération d'esclaves et nouvelle servitude*, 1976, p. 136.

³⁰ AML 4C2-5, lettre de Napoléon III au prince Jérôme-Napoléon du 30 octobre 1858, citée dans la circulaire du Commandant Fleuriot-de-Langle aux capitaines de sa Division, le 17 décembre 1859.

³¹ AMV BB4-1047, rapport du Capitaine Cahours au Commandant Méquet, le 3 août 1858.

Il ne souhaite pas envenimer une situation déjà tendue par le précédent du *Charles-et-Georges* et blâme le Gouverneur d'Ibo pour son zèle inopportun. L'officier français Méquet, chargé de régler les derniers détails, oblige quant à lui l'*Alfred* à rallier directement La Réunion, sans s'arrêter pour recruter à Madagascar. En effet, à bord, les travailleurs engagés à Anjouan souffrent d'être embarqués depuis déjà près de trois mois.

Un nouveau scandale a été évité de peu mais une certaine nervosité réapparaît à la faveur de la mésaventure de l'*Alfred*. Cette fébrilité se traduit par de la forfanterie sous la plume du Gouverneur Darricau qui se sent en position de faiblesse parce qu'il sait que les Réunionnais sont en tort.

*« L'arrestation de l'Alfred est un fait particulier dont il nous a été facile d'avoir raison. L'on avait voulu essayer de renouveler ce qui s'était passé pour le Charles-et-Georges. [...] J'ose croire que l'énergie que mes protestations et le langage que j'ai tenu au sujet de ce dernier bâtiment ont arrêté les prétentions des Portugais. »*³²

Cependant cette affaire risque de déraper à nouveau lorsque les armateurs de l'*Alfred*, fâchés d'avoir perdu de l'argent, portent plainte sans vergogne contre les autorités du Mozambique pour séquestration et mauvais traitements, puis réclament une forte indemnité comme celle qui a finalement été versée au *Charles-et-Georges*. Paris refuse de donner suite à cette plainte et ne la transmet pas à Lisbonne, craignant par trop les possibles conséquences³³. Les armateurs ne se découragent pas et tentent de s'en prendre à la Grande-Bretagne, dont l'un des navires avait contrôlé l'*Alfred* sur la route d'Ibo. En dernier recours, ils attaquent la Marine française elle-même à cause de l'interdiction de s'arrêter à Madagascar, cause selon eux du décès de 18 engagés. L'affaire se poursuit ainsi durant plusieurs années³⁴.

En définitive, ce nouvel incident refroidit un peu plus les relations entre le Mozambique et La Réunion, et par extension entre le Portugal et la France. Chacun se renvoie la responsabilité des abus commis, le tout sous la pression des Britanniques. La Réunion fustige un Mozambique faible et esclavagiste qui constitue une véritable tentation pour des recruteurs peu scrupuleux. Ce à quoi le Mozambique répond qu'il ne pourra jamais mettre un terme à la traite clandestine si La Réunion continue d'apparaître comme un débouché florissant pour les négriers. Le fait est que devant les Portugais les autorités françaises défendent systématiquement leurs concitoyens, alors qu'en interne les officiers français n'hésitent pas à qualifier les deux capitaines et les deux délégués de négriers³⁵. Cette attitude schizophrène des Français est difficilement tenable dans la durée.

C. La renaissance du conflit autour de la *Rozalie*.

Après quelques années d'accalmie, pendant lesquelles la France abandonne à leur sort les recruteurs français pris en faute au Mozambique, l'opposition franco-portugaise renaît en 1875 autour du cas de la *Rozalie*, à l'occasion de changements politiques dans les deux pays. Plusieurs boutres francisés sont arrêtés en même temps

³² AMV BB4-1047, lettre du Gouverneur Darricau au Ministre de la Marine, le 10 septembre 1858.

³³ AMV BB4-1047, dépêche du Ministre des Affaires Étrangères Walewski au Ministre de la Marine Hamelin, le 9 avril 1858.

³⁴ AMV BB4-1047, lettre du consignataire Thomas au Commandant Méquet, le 7 juin 1860 ; lettre des négociants Maurice et Perrine au Ministre des Colonies, le 26 mars 1862, lettre n°2 de l'avocat Beauvois-Devaux au Ministre de la Marine et des Colonies, le 13 décembre 1862.

³⁵ AMV BB4-1047C, lettre du Commandant Yve au Commandant Supérieur de Mayotte, le 15 mars 1858 ; lettre du Capitaine Bridet au Gouverneur Darricau, le 18 mai 1858 ; rapport du Capitaine Méquet au Gouverneur Darricau, le 10 août 1858.

mais la *Rozalie* prend bientôt figure de symbole, à l'instar du *Charles-et-Georges* en son temps. Les boutres francisés sont des embarcations battant pavillon tricolore et appartenant généralement à des Musulmans établis à Mayotte ou à Nosy-Be. Ils sont en permanence suspectés de poursuivre une traite clandestine et constituent une cible de choix pour la Marine britannique dans le cadre du droit de visite.

Sans que les accusations soient très claires, le patron de la *Rozalie*, Guliano Ussene Abib, est traduit devant la justice du Mozambique. Pendant toute la durée de son procès il reçoit le soutien direct de Segré, l'agent consulaire de France à l'île du Mozambique. Dans le même temps l'officier Le Helloco, convaincu de l'innocence du boutrier, se préoccupe également de son sort³⁶. Ces témoignages de soutien ne peuvent empêcher Guliano d'être finalement condamné. Sur sa demande, un nouveau procès est organisé en appel, cette fois-ci à Goa, en Inde portugaise. Les Français s'offusquent de cette situation injuste puisque le boutrier, toujours enfermé dans la forteresse de l'île du Mozambique, ne peut se défendre devant la Cour de Goa. La presse s'en mêle et la tension monte. Les autorités portugaises autorisent alors le transfert de Guliano à Goa, sous bonne garde mais surtout à ses frais. L'indignation française redouble car le boutrier est ruiné et sans embarcation³⁷. En définitive, la Cour d'appel de Goa confirme la condamnation prononcée au Mozambique et Guliano reste incarcéré. La procédure judiciaire s'éternise puisqu'en 1879 la Cour Suprême de Lisbonne examine toujours le cas du boutrier de la *Rozalie*³⁸.

Entre temps les situations nationales évoluent, toujours plus ou moins contraintes par la Grande-Bretagne. En effet, après avoir été constamment critiqué et discrédité, le Portugal se range définitivement parmi les pays abolitionnistes en 1878. La France, quant à elle, cherche à s'affranchir de sa dépendance vis-à-vis de la Grande-Bretagne, qui ne fournit jamais les engagés indiens en nombre suffisant et menace sans cesse de bloquer l'accès à cette source de travailleurs. De ce fait, la France entreprend d'après négociations avec le Portugal pour faire venir des ouvriers mozambicains à La Réunion, suite à l'abolition de 1878. Afin de ne pas compromettre ce nouvel espoir d'accord sur le recrutement à grande échelle au Mozambique, les autorités françaises retirent leur soutien au boutrier de la *Rozalie*. Le projet de « formation » des travailleurs développé par Sarda Garriga, Rontaunay et l'officier Bridet dès la décennie 1850 est sur le point de voir le jour³⁹.

CONCLUSION

Suite à l'évolution politique et juridique intervenue au Mozambique en 1857 au sujet de l'esclavage, la répression s'abat sur les recruteurs réunionnais peu scrupuleux, dont l'emblématique capitaine du *Charles-et-Georges*. Cette soudaine intransigeance mozambicaine vis-à-vis de la traite négrière clandestine et l'hypocrisie de la société réunionnaise sur l'origine des engagés engendrent un fort antagonisme régional qui se répercute jusqu'aux métropoles européennes. Mais l'opposition entre Paris et Lisbonne à propos du recrutement au Mozambique ne doit pas se concevoir comme un simple conflit bilatéral franco-portugais. Il s'agit plutôt d'un épisode d'une guerre d'influence plus large que se livrent la France et le Royaume-Uni jusqu'à la fin du siècle.

³⁶ AML 4C6-2F, nombreuses lettres de Le Helloco en octobre et novembre 1875.

³⁷ AML 4C6-2F, lettre du Commandant Brossard de Corbigny au Commandant Supérieur de Mayotte, le 20 mars 1876.

³⁸ AML 4C3-9, lettre du Commandant de la Station de la Mer des Indes au Ministre de la Marine et des Colonies, le 1er novembre 1879.

³⁹ AMV BB4-1047C, lettre du Capitaine Bridet au Gouverneur général Almeida, le 7 avril 1858 ; voir notes 1 et 10.

A l'issue de ces décennies houleuses et conflictuelles entre la France et le Portugal à propos des engagés mozambicains, un accord est effectivement trouvé et des dizaines de Mozambicains sont envoyés à La Réunion pour travailler. Cependant l'embellie entre le Mozambique et La Réunion au sujet des engagés ne dure pas. En effet, des travailleurs mozambicains se révoltent en 1891 à La Réunion parce qu'on leur refuse le retour chez eux au terme de leurs trois ans de contrat⁴⁰. Averties que certains engagés mozambicains sont gardés contre leur gré à La Réunion, les autorités portugaises, sans doute sous l'influence britannique, mettent un terme à l'accord de recrutement. Parallèlement, les Britanniques œuvrent pour réorienter la totalité du flot d'émigrants mozambicains vers leur colonie sud-africaine du Natal, privant définitivement La Réunion de cette source de main-d'œuvre. Depuis le scandale du *Charles-et-Georges*, le Portugal et la France, à travers leurs colonies du Mozambique et de La Réunion, n'auront jamais véritablement réussi à régler leur contentieux à propos de l'engagement de travailleurs libres, pour le plus grand profit de la Grande-Bretagne.

⁴⁰ Archives Départementales de La Réunion, 12M29, lettre du planteur Lepervanche au Chef du service de l'immigration, le 27 mai 1891, lettre du Chef du service de l'immigration au Gouverneur de La Réunion, le 23 juin 1891.

