

COLLOQUE

Loango

INSTITUT
FRANÇAIS

HISTOIRE DES ESCLAVAGES & DE LA COLONISATION

« LA COMPAGNIE ROYALE D'AFRIQUE ET LES COMMERÇANTS NÉGRIERS ANGLAIS SUR LA BAIE DE LOANGO »

Conférence de Arsène Francoeur Nganga

LA COMPAGNIE ROYALE D'AFRIQUE ET LES COMMERÇANTS NÉGRIERS ANGLAIS SUR LA BAIE DE LOANGO ENTRE 1650 ET 1838

Contribution de Arsène Francoeur Nganga Table-ronde « Loango et les routes de l'Esclave »

INTRODUCTION

La compagnie royale d'Afrique, créée en 1672, fut le pilier du développement de la traite négrière du royaume uni de Grande Bretagne, afin de maintenir les succès de l'exploitation sucrière (Economie de plantations) dans la caraïbe. Cette compagnie fut relayée ensuite par des commerçants anglais à partir de 1698, avec le concours du parlement et la bénédiction de la couronne britannique qui patronnait le lobby des esclavagistes.

Ce sont les profits générés par le juteux et odieux commerce du bétail humain pratiqué depuis le XVe siècle par les jumeaux ibériques (Espagne et Portugal) qui avaient fait rentrer les britanniques dans le concert de la traite négrière transatlantique. A la suite des français(1520), les britanniques ont mis les pieds dans le plat à partir de 1550, rivalisant les jumeaux ibériques qui commençaient à avoir des difficultés pour avoir des produits à échanger contre l'or et les esclaves africains. La révolution industrielle rapide de la région anglaise du Midlands, avec particulièrement le métal de Birmingham et les textiles de Manchester va ravitailler l'Afrique avec un coût dérisoire, pour les couteaux, armes, textiles et autres en échanges ; afin d'obtenir des esclaves.

Cet aventure marchande débute sur les côtes de l'Afrique de l'ouest, jusqu'au golfe du Benin pour exploiter l'or de la rivière Gambie et pour puiser des esclaves qui devaient servir de main d'œuvre servile afin de produire, le sucre, le riz, le café et le tabac dans les colonies du Nouveau Monde.

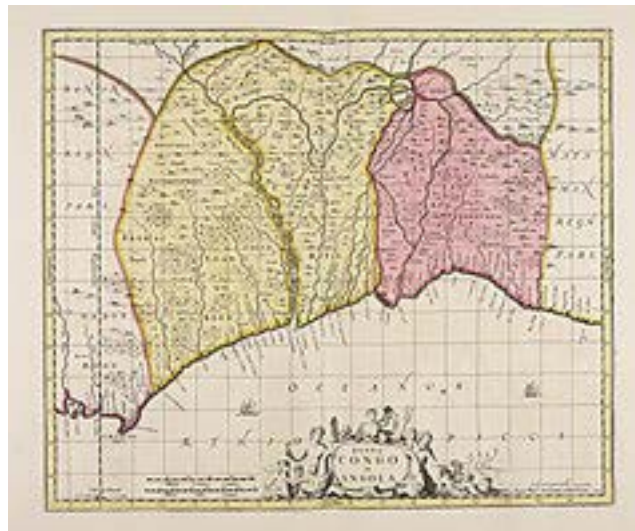
C'est en descendant petit à petit, le long du golfe de Guinée que les flottes mercantilistes du Royaume uni vont débarquer sur le littoral de la côte dite d'Angole, entre autres celle du royaume de Loango « Baie de Loango », à partir de la seconde moitié du XVIIe siècle. Les Britanniques furent attirés par une traite moins coûteuse et très

abondante. Les sites de Loango, Cabinda et Malemba devinrent au XVIII^e siècle, les premiers ports de préférence pour la qualité et le prix des esclaves pour les Anglais. A travers les lignes qui vont suivre, nous allons tenter de ressusciter, la présence Britannique qui fut particulièrement anglaise sur la baie de Loango, dans un univers de rivalités qui a accéléré un trafic tendant sérieusement à peupler la Caraïbe et l'Amérique du nord Britannique.

Notre étude va procéder dans un premier temps, à la présentation de la baie de Loango, comme espace d'activité de notre sujet.

Ensuite nous présenterons, les acteurs de notre sujet qui sont la Compagnie royale d'Afrique et les commerçants négriers Anglais.

Enfin nous étudierons la présence de la compagnie royale d'Afrique et des commerçants négriers Anglais sur la baie de Loango.



I-PRÉSENTATION DE LA BAIE DE LOANGO

La baie de Loango, désignait le littoral ou mieux, les côtes du royaume de Loango situées en Afrique centrale, dans la région du golfe de Guinée. Cette côte, n'avait malheureusement pas retenu, au début l'attention des portugais qui la découvrirent entre 1473 et 1482, préférant, celle du royaume Kongo plus riches d'opportunités. La frontière nord de la baie de Loango, signalée par les navigateurs et les compilateurs, était située au Cap sainte Catherine. Olfert Dapper (1686) et les cartes de la collection d'Anville (XVIII^e siècle) placent la frontière septentrionale du Loango, au Cap sainte Cathérine. Filippo Pigafetta a quant à lui, fait remonter le Royaume de Loango, jusqu'au Cap Lopez dans sa relation de 1591.

La tradition orale des populations Nkomi arrivée vers 1650 sur la lagune du Fernan Vaz, au sud du delta de l'Ogooué à 1° 35' 33' Sud, 9° 25' 45' Est, dit qu'ils livrèrent bataille avec les Vili, pour prendre possession de la lagune.

Notre étude situe la frontière nord de la baie de Loango à partir du Cap Lopez-Gonzalvo (Actuel Gabon), notamment à la pointe de l'actuelle île Mandji, dans le delta de l'Ogooué à 0° 37' 46' Sud, 8° 42' 28' Est. La baie de Loango, s'étendait jusqu'au sud, à l'embouchure du Fleuve Congo à 6° 03' Sud, 12° 22' Est, localisée à Moanda (actuel Congo Démocratique).

Pour Annie Merlet, « Jusqu'au XIX e siècle, les peuples côtiers sont mal connus entre le Cap Lopez et Mayumba.

Ce sont surtout les voyages du Français Paul Duchaillu, entre 1858 et 1865 qui permettront de faire véritablement leur connaissance » (A.Merlet 1991, p.7-8.). La baie de Loango avait plusieurs sites d'embarquement et de débarquement, disons mieux ports.

Sur la base de la description des établissements de traite des noirs, du Commandant Edouard Bouet Willaumez (Bouet Willaumez 1845, p.205), nous avons :

Cap Lopez,
Sangantane
Fernan Vaz
Sette Cama
Mayumba
Kilonga,
Pointe Banda
Bas Kouilou
Loango (non loin de la capitale Bwali)
Pointe indienne
Punta negra (aujourd'hui Pointe noire)
Cabinda
Malemba et Boma.

Toute la côte au nord du fleuve Congo relevait donc du Royaume de Loango qui était situé au nord du Royaume Kongo et « À l'intérieur des terres, le royaume s'étendait sous l'équateur vers l'est jusqu'aux extrémités de l'Anzicana, toujours le long des montagnes faisant la séparation d'avec le pays des Anziques au nord (...) », tel que nous l'a décrit Pigafetta.

Olfert Dapper appellera, les extrémités de l'Anzicana « la terre de Pombo » à cent cinquante lieux de la capitale Bwali. La présence des flottes Néerlandaises, Française et Anglaise sur la baie de Loango, est le résultat de la richesse et de la puissance commerciale du Loango qui comme un parfum a attiré l'occident à ses portes dès les débuts du XVIIe siècle.

Une histoire similaire à Hong Kong qui littéralement veut dire « Port parfumé » devant le delta de la rivière des perles, seule ville de Chine, jadis autorisée au commerce avec les étrangers qui poussa, les britanniques à l'occuper. En effet, le royaume de Loango, bien avant l'arrivée des européens jouissait d'une prospérité depuis fort longtemps. Cette prospérité était établie et fondée sur le commerce de longue distance.

Phyllis.M.Martin qui a étudié l'activité commerciale dans le Royaume de Loango (P.M.Martin,1972) signale la présence des commerçants du Loango dans les états voisins, notamment dans la province du Nsundi du Kongo pour trafiquer le cuivre qu'ils vendaient aux européens sur la baie de Loango. Les habitants du Loango échangeaient le bois rouge avec divers articles dont la quincaillerie, et ils vendaient également de l'ivoire, les carrés de raphia que les portugais utilisaient comme monnaie dans l'hinterland Angolais.

Ce sont les commerçants Néerlandais qui furent les premiers à lancer des activités commerciales sur la baie de Loango à partir des années 1580 et 1600.

Le commerçant Néerlandais Pieter Van Den Broeck a fondé le premier comptoir européen à Loango, le 08 février 1610 (A.F. Nganga,2018,p.36).

Le premier comptoir des Néerlandais sera fermé par les autorités de Loango quelques années après, avant de réouvrir pour les navires de toutes les nationalités et prospérer au siècle suivant.

Après avoir trafiqué Or, Ivoire, Cuivre et autres, c'est à partir de 1636 que les commerçants Néerlandais, se lanceront dans le commerce des esclaves. Des commerçants Français sont signalés sur la côte du Loango en 1673 .

Par contre, la Compagnie française de l'assiette fréquente la baie de Loango, à partir de 1703 (S. Des Brulons,1723-1730, p.1069-1070). Quand les Anglais arrivent sur la baie de Loango dans la seconde moitié du XVIIe siècle (officiellement en 1650), ils seront principalement actifs sur le site de Loango, Malemba et Cabinda et Mayumba. La baie de Loango était une zone de commerce libre, ouverte à toute nation européenne désireuse d'y commercer. Le littoral de Loango, avait la réputation d'être une zone de traite abondante et de bonne qualité.

Le marin français Degranpré dira que l'on y vendait « La fleur de la traite, que sont les Mayombés et les Bakongo », « des noirs robustes, durs à la fatigue et façonné s à la servitude... »

II-DE LA COMPAGNIE ROYALE D'AFRIQUE ET DES COMMERÇANTS NÉGRIERS ANGLAIS

A partir du XVIe siècle, les états européens, commencèrent à créer des compagnies commerciales pour commercer avec l'Afrique. Les contacts entre l'Occident et l'Afrique, ont toujours été dictés par les nécessités économiques des pays de l'Occident, de l'antiquité à nos jours.

Les jumeaux ibériques qui initièrent la traite des africains, seront surpassés premièrement, par la création de la compagnie Néerlandaise des indes occidentales. Créée par Willem Usselinx (1567-1647) pour commercer avec l'Afrique et fonder des colonies dans le nouveau monde. Les Français créeront la Compagnie du Sénégal en 1673 à la demande du roi Louis XIV. Cette compagnie française est l'une des nombreuses compagnies coloniales françaises et la seconde des compagnies européennes fondée pour viser directement la traite négrière.

Elle remplace la compagnie des indes occidentales, fondée neuf ans plus tôt par

Colbert. Au Royaume Uni, le capitaine John Hawkins est le pionnier du trafic négrier sur les côtes africaines.

C'est en 1562 qu'il s'y lança afin de livrer des esclaves africains aux espagnols. En 1564 John Hawkins effectue sa deuxième expédition pour acquérir du bois d'ébène avec la participation de la reine Elizabeth 1^{ère} qui y joignit un navire de 700 tonnes.

En 1567, il monta en compagnie de son neveu Francis Drake, une expédition vers l'Afrique pour y acheter des esclaves et les revendre dans les colonies du nouveau monde. Nicholas Crispe, marchand d'esclaves, armateur et député au parlement britannique, créa en 1618 une Compagnie de traite négrière la « Guinea Company », pour le commerce sur les côtes de l'Afrique, il devint en 1625 son principal bénéficiaire, mais le monopole dont il bénéficia de la couronne fut retiré en 1640.

Par la suite, des commerçants de Londres créèrent la Royal Adventures of England Trading to Africa, incorporée par une charte royale du 10 janvier 1663. Cette compagnie fut reconstituée, par une nouvelle charte le 27 septembre 1672 avec le nom de Compagnie Royale d'Afrique ou « Royal African Company of England » en sigle « RAC ». La RAC est créée une année avant la naissance de la compagnie du Sénégal, par la famille royale anglaise « Stuart » ou « Steward », des membres de la famille royale Britannique et les commerçants de Londres, la capitale du Royaume Uni. Ensuite Charles II accède au trône, après la restauration de 1660, pour chercher l'expansion commerciale tous azimuts et aider la couronne britannique a négocié les droits commerciaux à l'étranger.

La création de la Compagnie royale d'Afrique entrainera la faillite en 1673 de la compagnie néerlandaise des indes occidentales qui jadis avait fait couler les portugais. La direction du cheval de bataille du commerce négrier britannique sera sous la responsabilité de Jacques II d'Angleterre, avec le sponsor de plusieurs planteurs américains. Fait symptomatique, en plus des entrepreneurs et actionnaires royaux de cette compagnie, figuraient parmi ses investisseurs les plus actifs, le « philosophe de la liberté » John Locke et plus tard le comte de Bath, James Brydges, duc de Chandos et un groupe d'aristocrates anglais qui ont eu à lancer à partir de 1720, une massive recapitalisation de la RAC , mais en se tournant après vers le commerce des minerais (Matthew D.M). La RAC avait légalement le monopole sur le commerce britannique en Afrique atlantique, du Cap salée (Maroc), jusqu'au Cap de bonne espérance (Afrique du sud). Ses premiers buts furent l'exploitation de l'or de la rivière Gambie et ensuite le commerce des esclaves africains. Plus tard, le gouvernement britannique réalisera que la RAC n'apportait pas assez de capitaux à l'économie nationale. La RAC perdra son monopole en 1698 et devient insolvable en 1750. Ses ports et ses factoreries furent acquises par une autre société, la Company of Merchants Trading to Africa, créée en 1750 et qui existera jusqu'en 1821.

Quand les Compagnies commerciales britanniques perdirent leur monopole avec

la fin de la puissance royale durant la glorieuse révolution (Glorious revolution) ou révolution sans effusion de sang, aussi appelée « seconde révolution anglaise » (1688-1689), une loi ouvrit le commerce avec l'Afrique aux commerçants britanniques en 1698.

Ce sont les commerçants de l'Angleterre entre autres : Londres, Exeter, Liverpool et Bristol qui vont se lancer dans la traite négrière avec les subventions de la famille royale . Alicia Marie Bertrand (Alicia Marie Bertrand 2011, p.8) a parlé de « 1720 » comme année du début de l'ascension des commerçants négriers britanniques (principalement des anglais) qui finirent par suppléer la RAC. Les commerçants de Liverpool furent les plus puissants dans le commerce des pièces d'Indes, en accroissant leur participation dans le fameux trafic et ce, jusqu'en 1730. L'ouverture du trafic négrier aux commerçants de Grande Bretagne, va accroître le nombre des esclaves transportés dans les navires britanniques. Les profits de la compagnie royale de l'Afrique ont contribué grandement à agrandir la puissance financière de ceux qui contrôlaient Londres (Unesco General History of Africa, V, p.10).

La RAC va établir des forts le long des côtes africaines avec l'aide de l'armée et de la marine royale Britannique, pour servir de station de commerce. Les fortifications ou « Forts » des Anglais sur les côtes atlantiques de l'Afrique, seront premièrement construites par la Compagnie royale d'Afrique à partir de 1672 sur la côte de Guinée, pour développer l'esclavage à destination des Antilles anglaises. La RAC va tenter d'évincer les comptoirs Français, ils vont accrocher une série de forts ventouses qui vont inlassablement ponctionner les hommes et les femmes les plus jeunes et les plus vigoureux de ce continent pour les déporter en Amérique.

De la Sénégambie au fond du golfe de Guinée, les Européens en général avaient bâti une sorte de ligne Maginot discontinue qui leur servait à la fois d'escale économique et de refuge contre les agressions des puissances européennes rivales aussi bien que contre celles des Etats africains limitrophes.

Les Portugais avaient construit un premier fort qui fut construit à Arguin en 1555. Pris par les Hollandais, il devint français en 1666. Sur la Gambie les Anglais avaient bâti le fort Saint James en 1664 par où ils commerçaient directement avec le Galam, le Bambouc et l'ensemble du royaume de Fouta Jallon. Les Français essaieront sans grand succès de les concurrencer en établissant à proximité le petit fort d'Albréda, la Gambie restera dans la mouvance anglaise.

Cape Coast était le quartier général des Anglais. Mais au-delà des limites de ces forts, on entraît dans les terres sous souveraineté africaine où aucun blanc ne s'aventurerait sans autorisation du pouvoir en place. Les forts Anglais de la côte atlantique de l'Afrique furent :

- Sénégambie : James fort, Gellifree, Cutcheoforts et Dog Island
- Sierra Leone : Sierra Leone, Sherbrow et Bance Island fort
- Côte d'or: Cabo-Corso-Castle (Fort de Cape Coast), Komenda, Fort Metal Cross, Fort Sekondi, Anomabu, Fort Charles, Fort Apollonia, Fort Winneba et Fort Vernon
- Baie du Benin : Fort William d'Ouidah et Jakin

-Baie de Loango : Fort Mayumba, Cabinda et Malemba (8)

8 Les anglais étaient également présents sur le site de Loango mais n'y construisirent aucun fort

L'instrument de négoce du Royaume Uni (RAC) va avoir des agents dans les colonies Britanniques des Amériques, Caraïbes et en Afrique. En Virginie par exemple, des commerçants Londoniens étaient associés avec des résidents de Jamestown impliqués dans la traite. Les agents de la RAC en Virginie recevaient 7% de la commission des ventes (Donnan Elisabeth, 1930). En Afrique, les agents de la RAC, étaient pour la plupart des gérants des fortifications. La traite britannique, exercée par la RAC et les commerçants Anglais fut bien régulée depuis ses débuts.

L'esclavage dans les colonies, était approuvé par des lois du parlement à Londres qui avait une attention légale sur cette dernière.

Les points de départ du Royaume Uni vers les côtes africaines pour le commerce négrier furent nombreux : Londres, Liverpool, Bristol Plymouth, Exeter, Bridgeport, Chester et Poulton.

III-DE LA COMPAGNIE ROYALE D'AFRIQUE ET DES COMMERÇANTS NÉGRIERS ANGLAIS SUR LA BAIE DE LOANGO : ENTRE 1650 ET 1838

La compagnie royale d'Afrique et les commerçants anglais, après avoir débuté le trafic négrier en Afrique de l'ouest, particulièrement en Sierra Leone et à Calabar, descendirent en Afrique centrale.

Avant de descendre en Afrique centrale, les Anglais achetaient déjà des captifs de l'Afrique centrale auprès des autres nations impliquées dans le commerce négrier, comme les Néerlandais.

En 1642, par exemple, 2 commerçants anglais offrirent aux espagnols, 2000 esclaves acquis des Néerlandais sur la côte d'Angole (J.K.Thornton et L. Heywood, 2007, p. 47). Les Néerlandais ont également livrés des esclaves de l'Afrique centrale, dans la colonie anglaise de Virginie à la fin du XVIIe siècle, une colonie où l'esclavage avait commencé dès 1619 (culture du tabac et du coton). Richard Ligon (R.Ligon, 1673 ;J.Myra 1997 ;J.K.Thornton et L.Heywood 2007,p .47) qui a visité la colonie anglaise de la Barbade en 1648-1649, a signalé la présence d'une population servile de la colonie d'Angola.

Il disait que les esclaves provenaient aussi bien de « Guinny, Binney, Catechew, Angola, River gambia .. ».

Les Anglais possédaient déjà des informations sur la qualité de la main d'œuvre servile, disponible sur les côtes de l'Afrique centrale, avant même d'y arriver. C'est sur les côtes de la colonie de l'Angola que les Britanniques ont commencé à s'approvisionner en bois d'ébène en Afrique centrale. Un commerçant Anglais faisant du trafic à Calabar en 1660, déclara que les captifs de Calabar n'étaient pas plus valeureux que ceux de la côte d'Angole (Thornton et Heywood, 2007, p .47).

En fait, à partir de 1640, une série remarquable de circonstances aboutit à la situation

selon laquelle les anglais et les néerlandais acquéraient la plupart de leurs esclaves en Afrique centrale. Les Anglais vont les acquérir surtout des mains des Néerlandais.

Quand les Anglais commencèrent le trafic sur la côte de la colonie de l'Angola et du Royaume Kongo, à une date mal connue, ils eurent de sérieuses difficultés du fait que c'était la zone d'influence des Portugais⁹, une côte stratégique pour le peuplement de la colonie du Brésil.

En 1659, le gouverneur de la colonie de l'Angola saisit le navire anglais « Hopewell » et son équipage pendant 2 ans. Pour l'historien américain John.K. Thornton (Thornton et Heywood, 2007, op. cité), les Anglais se découragèrent de faire du trafic sur les côtes angolaises et ils débutèrent leur trafic sur la baie de Loango, une zone de traite libre.

Les Britanniques débutent la traite sur la baie de Loango en 1650¹⁰, en 1680, la RAC voulu créer une factorerie au Loango, mais les lois du Royaume s'y opposèrent. Au cours de la seconde moitié du XVIIe siècle, les anglais ont lancé de nombreuses expéditions sur la baie de Loango, mais ces expéditions sont peu documentées. La prédominance anglaise, mais surtout française sur la baie de Loango finira par débiter le commerce négrier sur la rivière Ogooué à partir de 1700. C'est aussi à partir des années 1700, que la traite des anglais sera très bien documentée sur les côtes du Loango. Jean Barbot, un explorateur français employé par la compagnie du Sénégal et la RAC constata qu'en 1681, l'anglais était déjà parlé à Cabinda. A partir du site de Malemba (Royaume de Kakongo) les anglais embarquent des esclaves au début de l'année 1700.

9 Les français ont osé fréquenter les côtes partant du site de Loango jusqu'à Ambriz 10 Des chercheurs comme Annie Merlet, situe le début du trafic négrier anglais sur la baie de Loango, en 1670

Sur le site de Loango, en 1701, un commerçant anglais s'y trouva présent. C'est le capitaine Nathaniel Uring, commerçant et officier de la marine marchande anglaise qui y arriva et écrivit un livre en 1725 et en 1726 (N.Uring, 1726). Nathaniel Uring, fut le vice-gouverneur de Sainte Lucie et Saint Vincent (iles du vent) dans la mer des Caraïbes. Ses deux livres sont une source importante pour l'histoire des débuts des colonies de Saint Vincent, Sainte Lucie, Belize et le Royaume de Loango au XVIIIe siècle. En 1701, quand Nathaniel Uring était sur le site de Loango, il embarqua par la suite pour Saint Vincent. Stephen Palmié nous a rapporté qu'à Loango, Uring entendit une musique tambourinée d'un rituel de guérison : « une dame allongée sur le sol, entourée de 6 à 8 femmes qui chantaient pour les ancêtres » (S.Palmié, 2008, p. 57).

Les anglais qui commencèrent par Malemba, seront finalement actifs sur le site de Loango et graduellement ils vont encore redescendre à Malemba, ensuite à Cabinda et après 1800, ils seront actifs à Boma.

A cause du succès de la traite anglaise dans la région, ils y nommeront un gouverneur

en la personne du capitaine Nurse Hereford, qui quitta l'Angleterre pour le Cabinda avec 9 personnes et 6 soldats en 1721. La compagnie royale d'Afrique va ériger un fort à Cabinda entre 1721 et 1723. Le fort de Cabinda fut attaqué par les Portugais en mai 1723 (K.Morgan, 2007, p.58).

Les Portugais ne voyaient pas d'un bon œil, la présence de ses rivaux sur leur zone d'influence. Les Portugais voulaient devenir les véritables maîtres du marché et défendre leur monopole contre toute forme de concurrence. Les Portugais avaient excité les populations d'Angola et de la région côtière contre les concurrents européens et accorderont même une prime, pour chaque Néerlandais, Français ou Anglais capturé ou tué. Le conflit d'intérêts entre les européens était grand et brutal. Les marchandises des français, anglais et néerlandais étaient de qualité supérieure à celles des Portugais, ils vont circuler de poche en poche, jusqu'à Luanda (Angola). Pour tenter d'endiguer ce flux, les Portugais construiront en 1759, le fort de Sao José d'Encoge, non loin d'Ambuila et plus tard à Cabinda en 1783.

En 1784, les mêmes Portugais, interdiront aux autres nations européennes, le droit de commerce sur le site de Cabinda, après avoir extorqué de force un traité qui leur accordait l'exclusivité du commerce. Sans attendre, une escadre française sous la commande de Bernard de Marigny débarque à Cabinda en juin 1784 en rasant entièrement les installations portugaises. Les français rétabliront la liberté de commerce pour toutes les nations.

C'est aussi dans le même contexte de lutte pour le contrôle des sources d'approvisionnement en esclaves que, plus tôt en Aout 1641, une invincible armada hollandaise, sous le commandement de l'amiral Cornelis Jol, attaqua et s'empara du plus grand fort des Portugais sur les côtes de l'Angola (Sao Paulo de Loanda), après avoir capturé Arguin (1633) et El mina (1637).

Les néerlandais régnèrent en maîtres absolus à Luanda , jusqu'en 1648.

Malgré l'attaque portugaise du fort britannique de Cabinda de 1723, les négriers anglais acquéraient le cinquième de leurs esclaves sur la baie de Loango au XVIIIe siècle. Notons toutefois que la destruction du fort de Cabinda eut de lourdes conséquences. L'historien anglais, Herbert. S.Klein a déclaré que : « Cabinda était la troisième zone d'influence de traite négrière des Anglais » (H.S.Klein, 1972, p.896). C'est Ouidah (actuel Bénin) qui était le fort le plus efficace de la traite anglaise, mais malheureusement, les britanniques abandonnèrent Ouidah en 1727 quand le royaume d'Agaja attaqua ce fort.

Au XVIIIe siècle, les esclaves coûtaient moins cher à Loango par rapport à Ouidah et la Côte d' Or (D.C.Litfield, 1981, p.46). On peut aisément comprendre les écrits du professeur Toyin Falol (2007, p.226) quand il déclare que : « Au XVIIIe siècle, en Amérique du nord et du sud, et dans la Caraïbe, Loango était devenue une

importante source de main d'œuvre du nouveau monde ».

En Octobre 1726, William Boys navigua à bord du « Luxborough Galley » pour Cabinda ou ce navire anglais acquit 600 esclaves pour la Jamaïque, mais le 1/3 de la cargaison périt.

En 1743, John Newton (1725-1507), marin négrier anglais, visita les côtes de l'actuel Gabon. Le « Royal George », commandé par Nicholas Skottowe, en 1764-6, alla se procurer des esclaves à Cabinda, pour l'île de Saint Helena. Ce navire accoste à Cabinda entre le 26 février et le 29 avril 1765 et acquit 236 esclaves¹¹.

En 1770, une expédition envoyée depuis Luanda rapporte qu'il y avait 17 navires sur la côte du Loango : 9 français, 4 anglais et 4 néerlandais.

En février 1783, le capitaine Charles Wilson accoste sur le site de Loango en provenance de Liverpool avec le navire « Brig Madampookata » et il enlève 237 esclaves pour les Amériques. Dom Francisco Franque, 1^{er} Boma Zanei-Mvimba avec le prince José du Ngoyo, que le roi du Portugal avait élevés au rang de barons de Cabinda parce qu'ils alimentaient le commerce lusitanien en bois d'ébène, ces deux notables du Ngoyo se familiarisèrent plus tard avec les commerçants anglais. Ils leur avaient tellement fourni des pièces d'Indes, que ces derniers transformèrent leurs noms et leurs personnes en « King Franque » et « King Jack » (R.Batsikama, 1999, p.133).

Les grandes familles du Cabinda, « Nsambo », « Npuna » et « Nkata Kolombo » ont été sponsorisées par la montée des Franque dont la figure dominante fut Francisco Franque, le « Prince Marchand » selon l'expression de Phyllis.M.Martin» (P.M.Martin, 1977), qui s'est enrichi à partir de son alliance sur la traite négrière avec les Anglais et Brésiliens trafiquants d'esclaves. Le prince Vaba de Malemba était un grand ami des commerçants anglais (D.C.Littefield, 1981, P 44) et dans le musée maritime national de Londres (Angleterre), il y a un portrait d'un certain « Vabia », alias « John Sawyer, Meluca (Mafuka) de Malemba (Malemba) en compagnie de l'une de ses concubines tenant un enfant.

Cette image représente bel et bien le prince Vaba (R.Blyth, 2007, p. 242). 20 000 esclaves étaient transportés par les nations européennes annuellement sur la baie de Loango. Mais 14 000 à 18 000 étaient probablement la moyenne à partir de 1765 (H.Thomas, 1997). De 1660 à 1793, près d'un million d'esclaves ont été exportés depuis la côte du Loango. Effectivement selon Jan Vansina, entre 1660 et 1793, le volume des esclaves exportés avait augmenté à Loango.

Entre 1685 et 1705, le site de Loango exportait en moyenne 6000 esclaves/an et elle chutera à 2000 durant les décennies suivantes. Entre 1775 et 1793, il y a eu le « peak » absolu avec 13 500/an (J.Vansina, 1990, p. 204). D'autres sources documentaires parlent du premier « peak » atteint sur le site de Loango entre 1685-1705 avec une moyenne 6 000 esclaves exportés par an.

L'histoire générale de l'Afrique éditée par l'UNESCO (Tome, V, p.265) à propos des

chiffres de la baie de Loango, donne 100 esclaves/an dans les années 1639 et 12 500/an durant la période 1762-78 et 13 000-14 000/an, entre 1780 et 1790. Plus de la moitié d'un million de captifs de la baie de Loango sont partis pour les Amériques, en moins de 40 ans.

La compétition entre Anglais, Français et Néerlandais sur la baie de Loango, se passait sur les trois principaux ports : Loango, Malemba et Cabinda.

Au XVIII^e siècle, le trafic négrier était arrivé jusqu'à l'estuaire de l'actuel Gabon. Le père Dieudonné Rinchon, nous a informés que le site de Cabinda fut surnommé « Le paradis des esclaves ». Les esclaves transportés dans les navires anglais portaient la lettre « DY » en hommage à son gouverneur, le Duc de York qui succéda à son frère au trône du Royaume Uni en 1685, devenant le roi Jacques II. D'autres esclaves avaient l'initiale RAC (Royal African Company : Compagnie royal d'Afrique). La grande Bretagne fut la nation qui emporta de l'Afrique, le plus grand nombre d'esclaves, devenant au XVIII^e siècle, la première puissance de la traite des noirs sur l'atlantique. Il est à se demander si c'est à cause de la baie de Loango en Afrique centrale où se trouvait « Le paradis des esclaves » que les Anglais sont devenus les plus grands dans le commerce des pièces d'indes.

111OR/L/MAR/B/17/H Official Journal of Royal George; /OR/G/32 and /OR/G/35 Administrative records for St Helena and Fort Marlborough

En tout cas, il y a plusieurs indices pour affirmer que la baie de Loango, notamment les sites de Cabinda, Malemba et Loango furent des sources majeures d'approvisionnement des captifs, à côté de Cape Coast (Côte d'or) et Ouidah (Baie du Benin).

Pour Alicia Marie Bertrand (A.M.Bertrand, p. 119), en 1726, les commerçants anglais déclarèrent que « Le grand commerce des esclaves se passait là où la RAC n'avait plus de forts, comme à Anom abu, Cabinda, Ouidah et Calabar ». Si on considère les chiffres du trafic négrier sur la baie de Loango, déjà cités et que nous les comparons au trafic négrier anglais en Afrique de l'ouest nous pouvons avoir la contribution de la baie de Loango au trafic des Anglais. Sur la base des statistiques présentés par Alicia Bertrand, il se dégage que la baie de Loango a fourni 20 % des captifs africains à la traite négrière anglaise en Afrique.

Entre 1720 et 1732 par exemple, la RAC a enlevé près de 2000 esclaves par an sur la baie de Loango contre 2900 sur la baie du Benin et 5000 sur la côte d'or. Tandis que les commerçants anglais ont enlevé 24 500 esclaves sur la baie de Loango entre 1720 et 1730 contre 2000 captifs en Sierra Leone, 43 000 sur la côte d'or, 25 000 sur la baie du Biafra et 21 000 sur la baie du Bénin. Donc, Loango, Cape Coast et Ouidah furent les points forts de la traite anglaise sur la côte atlantique de l'Afrique. La baie de Loango se situe en troisième position pour la traite anglaise sur la côte atlantique de l'Afrique. Au total, la Royal African Company (RAC), a transporté 5

000 esclaves/an le long de l'atlantique.

Entre 1672 et 1689, ce sont environ 90,000-100 000 esclaves. Entre 1680 et 1688, elle a sponsorisé 249 voyages en Afrique. De 1676 à 1700, ce sont 176,000 esclaves importés aux îles Britanniques (R.Blackburn, 1998).

Entre 1700 et 1750, plus de 45 000 Africains furent importés en Virginie où la population esclave était approximativement de 100 000 au milieu du XVIIIe siècle. La majorité des captifs en Virginie venaient de l'Afrique selon les évidences gardées par la Royal African Company (W.C.Rucker, 2006) et 20% furent originaires de l'Afrique centrale. Paul E. Lovejoy a estimé qu'entre 1701 et 1800 environ 40% de captifs africains furent transportés dans des navires anglais¹², la majorité des captifs arrivés dans le nouveau monde après 1720 et 1730 furent transportés dans des navires anglais.

Après 1720, c'est la baie de Loango, qui était la plus active avec les négriers français, néerlandais et anglais, Toyin Falola nous a certifié sur la base des chiffres que Loango était à cette époque l'une des sources majeures de provenance du bois d'ébène nécessaire aux colonies anglaises.

L'influence commerciale anglaise pour la traite négrière était ressentie depuis le Sénégal, jusqu'à l'embouchure du fleuve Congo. De la baie donc de Loango, les navires anglais chargés de bois d'ébène vont transporter hommes et femmes en Amérique.

Un témoignage datant de 1708, du Lieutenant Général Sir Francis Nicholson (J.K.Thornton, 1992), gouverneur du Maryland (1694 – 1698), Gouverneur de la Virginie (1698 – 1705) et gouverneur de la Caroline du Sud (1721 – 1725), nous dit que la Royal African Company, transportait des captifs de l'Afrique Centrale pour la Jamaïque (Port Royal et Kingston) et la Barbade(Bridgeport). Après des bateaux venaient de la Caroline du Sud, Maryland et Virginie pour acheter des esclaves, mais à partir de 1720, les bateaux négriers anglais arrivaient directement en Caroline du Sud par le Port de Charleston et Savannah puis à Port York au Sud de la Virginie et plus tard à New York et à Philadelphie.

Ces itinéraires ont également été confirmés par les travaux de Gregory E. O'Malley et David A. Johnson (G.E.O'Malley2014, p. 123).60% des captifs arrivés en Caroline du sud sont partis de la baie de Loango et de l'Angola¹³, et 20 % des captifs de la Virginie et le ¼ des captifs des colonies de New York et New Jersey. Durant la campagne d'abolition de la traite négrière (à partir du 02 Mars 1807), surtout à partir du vote de l'Emancipation Act en 1838, les navires britanniques qui sillonnaient les côtes africaines emmèneront bien sûr des captifs des navires clandestins partis de la baie de Loango pour la Casamance, Liberia, St Helena, Bahamas, Guyane anglaise et en Jamaïque. Certains esclaves capturés par la British Anty slave Trade Squadron et la British Navy seront recrutés dans l'armée Britannique (British Army).

12 Les commerçants négriers de Londres ont dominé le trafic négrier à partir de la fin du monopole de la

RAC, jusqu'en 1725. La ville de Londres était, le premier centre financier de la traite Britannique. L'historien James Rawley, pense que le rôle de Londres dans la traite négrière a été sous-estimé.

Quant à Liverpool, sa position a été significative car la plupart des bateaux négriers britanniques, ont été construits à Liverpool et Liverpool a enregistré 5300 voyages négriers.

La suprématie de Liverpool était due à la puissance de l'industrie manufacturière de sa région et le développement de l'industrie navale dans la région du Merseyside au XVIII^{em} siècle. Bristol a été prééminent pour l'approvisionnement des esclaves Africains à Saints Kitts et à la Barbade qui fut la colonie pionnière du sucre dans la caraïbe britannique et pour la Virginie (plantation de tabac).

L'historiographie britannique de la traite négrière, présente, les commerçants de Bristol, comme étant de ceux qui ont été très actifs et ayant tissé des contacts solides sur la baie de Loango en Afrique centrale, particulièrement sur le site de Loango, Cabinda et Malemba.

Les trois villes que sont Liverpool, Londres et Bristol, constituent 90 % du commerce négrier Britannique.

Ce sont donc près de 20 % des esclaves de traite des Anglais qui sont partis de la baie de Loango au XVIII^{ème} siècle et 60 % des esclaves des colonies britanniques au XIX^{ème} siècle.

Notre étude situe donc la présence des négriers anglais sur la baie de Loango de 1650 jusqu'au 1^{er} Janvier 1838, la date de l'émancipation définitive et généralisée des esclaves dans l'empire Britannique.

Les Anglais ne disparaîtront pas avec la fin de la traite négrière sur la baie de Loango, car en 1814, le capitaine James Kingston Tuckey, officier de la marine britannique, reçut la mission d'examiner les connexions possibles entre le fleuve Congo et le Niger. Tuckey a inauguré la période des « explorations scientifiques » du XIX^e siècle en Afrique centrale et australe. Thomas Edward Bowdich, un explorateur anglais, séjournera dans l'estuaire du Gabon et la région de l'Ogooué, où il recueillera des informations géographiques. Il participera à la fondation de la Société de Géographie en 1821.

Robert Bruce Napoléon Walker passera 23 ans au Gabon à partir des années 1851, menant des recherches considérables en ethnographie. A l'intérieur des terres de la baie de Loango, Sir Henry Morton Stanley est envoyé en Afrique pour rechercher l'explorateur britannique. David Livingstone traversera, lors de son deuxième voyage, l'Afrique équatoriale, d'Est en Ouest, découvrant le cours du Congo et arrivant sur les berges du fleuve Congo avant le français de Brazza.

Durant la période coloniale (XIX^e siècle), parmi les compagnies concessionnaires européennes, il y a eu des compagnies anglaises telles John Holt & Co et Hatton & Cookson de Liverpool (Angleterre) qui étaient dans l'exploitation de l'huile de palme, caoutchouc (...). Les informations du voyageur anglais Andrew Battell, resté longtemps en captivité dans la colonie de l'Angola, demeurent à ce jour des sources d'informations primordiales sur l'Afrique centrale précoloniale, dont la région de la baie de Loango. Les rapports du parlement britannique sur la traite négrière anglaise en Afrique sont des mines d'informations sur la traite négrière en général.

13 Peter H. Wood, 1974, *Black Majority, Negroes in colonial South Carolina, from 1670 through the stono rebellion*, Norton Library.

TRANSCRIPTION D'UN REGISTRE DE NAVIRE NÉGRIER ANGLAIS « LE SANDOWN » ÉCRIT PAR SAMUEL GAMBLE EN 1793 - 1794 (14)

Nom du Navire	Commandant	Ville d'enregistrement	No. D'esclaves	Lieu d'embarquement	Acheteur
Union	Captain Thompson	London	530	Annamabou	Hibbert & Foster
Elizabeth Anderson	Captain Bowie	London	369	Sierra Leone	Taylor Ballatine.
Golden Grove	Captain Proudfoot	London	400	Annamabou	Going to Old Harbour
Countes Galvez	Captain Hoskins	London	330	Annamabou	Lind & Lemkee
Express	Captain Chaster	London	137	Annamabou	Mr Donald
Spy	Captain Wilson	London	400	Angola	Gone to Market
Sandown	Captain Gamble	London	212	Rio Nuñez	J & A Kennedy
Hornett	Captain Carson	Bristol	400	Bannas	Taylor B and Company
Robust	Captain Shaw	Liverpool	160	Old Calabar	Linda & Lake
Nancy	Captain Merritt	London	328	Angola	Taylor B and Company
Molly	Captain Grier	London	418	Angola	Linda & Lake
Diana	Captain Evans	London	390	Angola	Aspinall & Mandy
Jimmy	Captain Pearson	London	237	Isles de Los	Rainford & Company
Bolton	Captain Lee	London	418	Angola	Linda & Lake
Mary & Ann	Captain Lang	London	163	Angola	Taylor B and Company
Ranger	Captain Gardner	London	181	Angola	Rainford & Company
Bridget	Trefall	London	360	Angola	Aspinall & Mandy
Total			5432		

14 Transcription effectué par le Royal Museum Greenwich (Musée Maritime national) de Londres (Angleterre) et envoyé par poste électronique à l'auteur le 21 juin 2017. Le mot Angola désigne la région d'Afrique centrale. 15 Echanges avec Harriet Braine, Archives assistant, Royal Museum Greenwich (Musée Maritime National) de Londres (Angleterre), par poste électronique, le 21 juin 2017. 16 Echanges avec The référence Staff, Rhode Island Historical society de Providence (RI), Etats Unis d'Amérique, par poste électronique le 27 juin 2017

Selon Harriet Braine¹⁵, au niveau des archives du musée maritime national de Londres (Angleterre), il y a plusieurs registres de navires négriers et plusieurs collections d'objets sur la traite négrière, mais il est difficile de trouver des informations sur une localisation exacte comme « Cabinda », « Malemba », « Fort Mayumba », et « Loango ». Les indications mentionnent pour la plupart « Angola » « Afrique centrale » ou « Afrique de l'ouest » etc. La même préoccupation a également été exprimée par la société historique¹⁶ de l'état du Rhode Island, qui nous a signalé que les registres des navires de traite négrière indiquent simplement « West Africa », « West Indies », « Coast Wise » etc.

Néanmoins, Braine nous a signalé qu'il y a une carte de la baie de Cabinda, par J.Kipp à partir de 1732. On trouve également dans ce musée maritime national, une carte néerlandaise de 1704-1726 de la baie de Loango.

Braine insiste sur le fait que le registre de Samuel Gamble est l'une des premières sources sur la traite négrière en Afrique au sein du musée. Au niveau du site « slavevoyages.org »¹⁷, il y a près de 152 résultats de recherches des navires anglais quittant la Grande Bretagne pour les cotes de l'Afrique centrale atlantique entre 1720 et 1806. En utilisant spécifiquement « Cabinda », « Malemba », « Mayumba » et « Loango », comme principal endroit d'achat d'esclaves, on trouve 64 résultats¹⁸.

TABLEAU DU NOMBRE D'ESCLAVES EMBARQUÉS SUR LES CÔTES AFRICAINES, PAR AN PAR LA ROYAL AFRICAN COMPANY OU COMPAGNIE ROYALE D'AFRIQUE ENTRE 1720 ET 1732(A.M.BERTRAND,2011,P 123)

Années	Gambie	Sierra L	Wind Ward Coast	Gold Coast	Baie du Benin	Baie du Biafra	Côte d'Angole ¹⁹ (y compris Baie de Loango)	Afrique de l'est	Totaux
1720	169			533					702
1721	378	231		944	500		736		2,789
1722	607			1,326	385				2,318
1723	359	63		632	1,182		620		2,856
1724	503			705	906		414		2,528
1725		42		500					542
1726	50								50
1727	50								50
1728				121					0
1729	61								182
1730									0
1731				331					331
1732		336	0		2,973	0	1,770		0
TOTALS	2,177			5,092				0	12,348

<http://1717www.slavevoyages.org/voyages/q4xj2TTi>

18 <http://www.slavevoyages.org/voyages/NwOBafi5>

19 La côte d'Angole, selon le marin Français Degranpré est un terme générique qui servait à désigner, le littoral partant du Cap Lopez à Benguela, incluant donc la baie de Loango et celle du Kongo et la colonie de l'Angola. C'est sur la baie de Loango que les anglais, ont le plus opéré. Donc les chiffres suivants, sont majoritairement des chiffres du trafic négrier des Anglais sur la baie de Loango.

TABLEAU DE LA SOMME DES ESCLAVES EMBARQUÉS SUR LES CÔTES AFRICAINES, PAR AN PAR LES COMMERÇANTS ANGLAIS ENTRE 1720 ET 1732 (A.M.BERTRAND, 2011, P 124)

Années	Sénégalie	Sierra Leone	Winward Coast	Gold Coast	Baie du Benin	Baie du Biafra	Afrique centrale Et St Helena	Afrique de l'est	Autres Afrique
1720	169			6,634	367	1,391	386	674	179
1721	131			3,498	500	933		841	
1722	107			3,227	2,192	564	400		
1723	494		237	709	3,083	642	2,059		
1724	516		354	1,462	2,893	560	2,823		153
1725	610			2,454	1,255	818	2,802		
1726	970	399	191	2,376	2,107	2,333	1,366		1,847
1727	605	938		2,346	1,707	272	1,158	412	3,245
1728	993	476	615	2,380	781	865		450	3,486
1729	845	280	163	4,221	1,493	3,883	953		2,841
1730	366	25		5,864	2,939	5,163	6,441	597	2,715
1731	1,974	401	659	4,901	1,271	3,800	3,194		3,833
1732	1,376		240	3,373	1,114	4,422	2,845		3,842
TOTAUX	9,156	2,519	2,459	43,445	21,701	25,646	24,477	2,974	22,141

CONCLUSION

La Grande Bretagne a été l'une des nations présentes sur la baie de Loango pour le trafic négrier. La baie de Loango a eu une expansion massive du commerce négrier opéré par les Anglais, Français, Néerlandais, Brésiliens et Cubains entre 1660 et 1850.

Les années 1700 à 1760, indiquent les années repères de la période de la traite intensive (apogée) sur la côte du Loango.

Entre temps, au XVIII^e siècle, la Grande Bretagne devint la première puissance négrière du monde et ses années d'or se situent entre 1730 et 1740, au moment où les Britanniques sont très actifs sur la baie de Loango. Curieusement, la majorité des esclaves arrivés dans le nouveau monde après 1720 et 1730 furent transportés dans des navires britanniques²⁰ et l'historiographie de la traite négrière en Amérique anglaise notifie bien Loango comme une source majeure de peuplement des colonies britanniques du nouveau monde. La baie de Loango a donc contribué à la montée de la Grande Bretagne comme première puissance négrière du monde du XVIII^e siècle, comme elle a d'ailleurs contribué à la montée des Pays Bas comme première puissance négrière du monde du XVII^e siècle.

Les structures économique et sociale de la Grande Bretagne ont subi des métamorphoses qui ont conduit vers une prospérité économique réelle avec la traite négrière transatlantique, particulièrement durant la période de leur présence sur les côtes du Royaume de Loango. La traite négrière a été importante pour le développement de l'économie et des finances britanniques, même les institutions d'assurance ont supporté la traite négrière, beaucoup d'affaires ont été financées par les profits issus du commerce négrier. La famille anglaise Barclays qui possédait des plantations en Jamaïque a accumulé des capitaux qui leur ont permis de monter la Barclays Bank, l'une des premières banques transnationales du XX^e siècle. La baie de Loango, partagée aujourd'hui entre les républiques d'Angola, Congo démocratique, Gabon et Congo, a contribué à la prospérité économique du Royaume Uni de Grande Bretagne au XVIII^e siècle en pleine révolution industrielle.

En 1944, Éric William (E.William, 1944 et B.Solow, 1985) affirmait que la traite des noirs aurait été « Une des principales sources de l'accumulation du capital qui, en Angleterre, a financé la révolution industrielle ». Il semble en effet que des armateurs aient bien avancé de l'argent à James Watt à qui on attribue traditionnellement la paternité de la machine à vapeur. Des riches planteurs ont financé des entrepreneurs de la révolution industrielle.

Une part importante des capitaux nécessaires au développement de l'industrie cotonnière du Lancashire (Angleterre) provenait de l'activité du port de Liverpool, principal pôle de la traite. Le capital commercial de la région de Glasgow, développé grâce au commerce du tabac, lui-même lié à l'esclavage, trouve un emploi considérable dans l'industrie après 1730. Les armateurs anglais de la traite négrière

ont été les acteurs de la révolution industrielle.

Les profits de la traite ont eu un impact significatif sur le volume de l'investissement industriel. La baie de Loango a fait partie donc des enjeux géostratégiques de la révolution industrielle en Angleterre.

La baie de Loango doit être considérée comme une structure importante de l'économie britannique du XVIII^e siècle, au même titre que la côte d'or, et celle du Bénin. Après donc les Néerlandais et les Français, les Anglais ont dominé la côte la plus active de la traite négrière transatlantique, qui n'est autre que la baie de Loango. Cette domination anglaise s'est allongée jusqu'en 1800 (D. Richardson, F.R. Dasilva, 2014, p. 203), affranchissant 1838 avec la traite illégale, mais surpassée entre 1800 et 1867 par les Portugais- brésiliens et les Hispano- cubains.

La traite négrière a aussi marqué l'histoire politique du Royaume Uni de Grande Bretagne. Jacques II, le duc de York et roi d'Angleterre était monté sur le trône en 1685 après avoir été la grande figure du lobby esclavagiste du début du commerce négrier Britannique.

20 En 1734, le gouverneur coloniste de New York se lamenta de l'importation trop grande de noirs, surtout à partir de 1740 quand les britanniques font le maximum sur la baie de Loango, New York devint un grand port d'arrivés des esclaves en provenance de l'Afrique et de la caraïbes. New York aura la plus grande colonie d'esclaves au nord du Maryland. Entre 1732 et 1754, les esclaves africains constitueront plus de 35% des immigrants arrivés par le port de New York. Dans l'ouvrage collectif sous la direction du professeur Ira Berlin(2005), il est écrit que « En 1737, ¼ de la population servile de New York était originaire de l'Afrique centrale » .Cynthia Van Zandt(2008) a déclaré que le Kikongo et le Kimbundu furent les dialectes africains les plus parlés dans le New York Colonial, tandis que le dialecte « Ngullah » des afro-américains de la caroline du sud est constitué de 40% des mots du Kikongo selon les travaux du linguiste Lorenzo.D.Turner(1949).