

Maria R. Turano  
Università del Salento

*L'abolitionnisme britannique dans les relations  
anglo-portugaises: le cas de la colonie  
portugaise du Cap-Vert*

**Abstract**

*Maria Rosaria Turano (1945-2009) wrote an article taking stock of the situation in Cape Verde concerning the issues of slavery and slave trade. She focused on the relations between Portugal and Great Britain, whose Parliament had outlawed the slave trade in 1807. The British tried to control the illegal trade across the Atlantic Ocean, and to this end they created a number of Anglo-Portuguese mixed commissions. One of these commissions was set up in Boa Vista, and here, Henry William Macaulay, the British commissary judge, played an important role. Hence, the publication of his letter to the Portuguese Governor General as an appendix for the essay: a letter that is important to the understanding of the relations between Portugal and Great Britain, as well as relations within Cape Verde society in the 19<sup>th</sup>-century.*

*Portugal et Grande-Bretagne: politique conflictuelle de lutte  
contre le commerce des esclaves*

À la fin du dix-huitième siècle, les Portugais contrôlaient environ 25% de la traite négrière transatlantique. On craignait que le pourcentage n'augmente avec la guerre, l'éloignement temporaire des Français et la disparition des négriers

britanniques. Les premiers pas vers une politique de contrôle de la traite par les Britanniques furent entrepris pour tenter de persuader le Portugal à supprimer ce commerce ou au moins de rester dans les territoires habituels, sans expansion sur les côtes laissées par les Britanniques. Avec l'avancée de Napoléon I au Portugal (1807) le gouvernement était arrivé dans une situation de dépendance totale et la famille royale s'était même enfuie au Brésil.

Face à la faiblesse du gouvernement portugais, le gouvernement britannique reprenait ses revendications abolitionnistes: en 1810 fut signé un premier traité, confirmé au Congrès de Vienne, où il y avait une déclaration de principe à propos de la condamnation du commerce des esclaves et de l'esclavage même. Le traité imposait au Portugal la suppression même de la traite<sup>1</sup>: le Prince Régent D. João déclarait être "plenamente convencido da má politica do comércio de escravo"<sup>2</sup> et s'engageait à coopérer avec l'Angleterre en faveur de la cause humanitaire, prenant des décisions efficaces pour une suppression progressive. Toutefois, il réservait à ses sujets le droit de continuer les opérations dans les zones de la côte d'Afrique appartenant au Portugal (ou dans celles sur lesquelles le Portugal avait des revendications). Entre temps la réalité était bien différente, comme en témoigne l'affirmation suivante: «Dom João must have realized that, after his arrival, the import of slaves had increased in Brazil (from, say, ten to twenty thousand a year), a good business in which he himself is said to have invested»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Article 10 du Traité d'alliance et d'amitié du 19.2.1810.

<sup>2</sup> João P.Marques, *Os Sons do silêncio: o Portugal de Oitocentos e abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 1999, p. 123.

<sup>3</sup> Hugh Thomas, *The Slave Trade*, New York, Simon&Schuster, 1997, p. 574

Le traité de 1810 s'était avéré être une arme importante dans les mains des abolitionnistes britanniques: il donnait, entre autres, un certain pouvoir aux forces navales contre les esclavagistes portugais et brésiliens qui naviguaient entre l'Afrique et le Brésil. Même si le traité limitait le commerce aux domaines portugais et n'obligeait pas l'adoption de mesures, ni donnait un droit d'action aux navires anglais, les abolitionnistes donnaient au texte un sens plus élargi, en fournissant à la *Royal Navy* des motivations pour commencer la patrouille et peut-être la capture de navires négriers dans l'Atlantique.

En effet après l'entrée en vigueur de l'*Abolition Act* en 1808, la *Royal Navy* avait commencé une attaque systématique contre la traite. Initialement, la marine britannique n'intervenait pas contre les navires portugais sur les côtes d'Afrique, soit parce qu'elle n'avait pas la disponibilité d'une flotte qui pouvait patrouiller à tapis, soit parce que les négriers brésiliens n'étaient pas actifs dans cette zone, mais aussi parce que le Portugal était un allié de Londres et qu'il n'y avait pas la moindre base légale pour la capture des navires négriers. L'attention était concentrée sur la Sierra Leone et les zones voisines, où la menace principale était constituée par les Etats-Unis qui, contre les lois de leur pays, étaient entrés sur le marché avec des drapeaux et de faux documents (habituellement espagnols). Le Portugal pratiquait le trafic dans les *Rios da Guinée*.

En janvier 1815 à Rio de Janeiro la Grande-Bretagne et le Portugal signaient un traité interdisant la traite négrière dans les territoires portugais au nord de l'Equateur. Conformément à ce traité, le Portugal recevait £ 300.000 en guise de compensation pour tous les navires saisis jusque-là et par un prêt de £ 600.000; le Portugal, de sa part, s'engageait de se retirer complètement du trafic. Les navires considérés comme suspects seraient jugés par

les commissions mixtes luso-britanniques au Sierra Leone et à Rio de Janeiro, créées à la suite de ce traité<sup>4</sup>. Les navires des deux puissances auraient un pouvoir de contrôle réciproque.

Seulement en 1817, par un accord signé à Londres à la suite du traité de 1815, l'abolition commençait à avoir quelques points fermes. L'interdiction, conformément à ce traité, comme nous l'avons vu, ne concernait que le territoire au nord de l'Equateur, tandis que le commerce continuait entre le Brésil, l'Angola, le Congo et le Mozambique (les deux derniers pays cités étaient devenus les plus grands fournisseurs d'esclaves). Ce traité consolidait donc l'axe Angola-Brazil: en effet, le Brésil essayait de continuer le commerce légal, appliquant les traités de 1815 et 1817, en passant au sud de l'Equateur<sup>5</sup>.

La Convention de 1817 fut une légère extension du traité de 1815<sup>6</sup>. Les navires trouvés avec des esclaves à bord seraient saisis et leur capitaine envoyé au tribunal au Sierra Leone ou à Rio, où ils seraient jugés par les commissions mixtes en place.

<sup>4</sup> Dans ce cadre juridique international la Grande-Bretagne a installé avec d'autres pays des commissions mixtes qui ont fonctionné de 1819 à 1871 et qui furent le principal instrument de contrôle avec l'objectif suivant. Elles consistaient de tribunaux permanents mixtes, composés pour la moitié de membres britanniques et pour l'autre moitié de membres de l'autre pays avec qui elle avait conclu une convention. Ces tribunaux jugeaient les bateaux qui continuaient à pratiquer le commerce des esclaves, devenu illégal. Grâce à l'activité de ces commissions 600 capitaines ont été condamnés et environ 80.000 esclaves libérés.

<sup>5</sup> Après ce traité l'importation d'esclaves au Brésil connaîtra une croissance de 25 bateaux par an avec une charge d'environ 400 esclaves. Cfr. Hugh Thomas, *op. cit.*

<sup>6</sup> Les règles du commerce et les droits de la Grande-Bretagne et du Portugal furent ainsi fixés: les navires de guerre des deux pays pourraient, dehors des ports, bloquer et fouiller les navires soupçonnés de traite des esclaves en provenance de la côte de l'Afrique de l'Ouest.

Les navires seraient vendus et les esclaves trouvés à bord libérés comme *emancipados* et utilisés comme des servants ou des travailleurs libres chez des personnes d'une intégrité morale ou dans les travaux publics. Le Portugal avait accordé le droit de 'visite' et la création de commissions mixtes, mesures qui se seraient vite avérées insuffisantes.

Deux mois après le traité, le gouvernement portugais promulguait une loi nationale qui punissait les trafiquants clandestins et les capitaines, avec la confiscation du navire, de lourdes amendes et l'exil au Mozambique. Le résultat de ce traité: le trafic en provenance du Mozambique se développait encore plus. Le trafic légal, toutefois, au sud de l'Equateur continuait et les esclaves *emancipados* n'avaient pas un grand avenir: les Britanniques les revendaient pour sept ans<sup>7</sup>.

Au début des années 1820, il était généralement assumé que l'odieux commerce ne pourrait être combattu que par une action coordonnée de tous les pays concernés, mais cette coordination se révélait pratiquement impossible à réaliser<sup>8</sup>.

Par la loi de 1820, qui assimilait la traite des esclaves à la piraterie, il était possible de lutter contre ce commerce, mais dans la pratique avec des restrictions: les navires possédaient souvent deux ou trois versions des documents qui pouvaient être utilisés selon l'occasion.

Lisbonne, à cette période, tenta à maintes reprises de transférer le siège de la Commission mixte de Sierra Leone au Cap-Vert. La capture et la condamnation de navires négriers contribuaient au peuplement des territoires où ils venaient d'être jugés, où les esclaves libérés restaient encore pour accomplir un

---

<sup>7</sup> João P. Marques, *op. cit.*

<sup>8</sup> Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2005.

apprentissage de quinze ans, un système qui permettait le recrutement de Noirs, sans frais et sans inconvénient. La demande (pour transférer cette commission) ne fut cependant pas acceptée.<sup>9</sup>

Ainsi, au début des années 1820, il paraissait que la politique des abolitionnistes britanniques était arrivée dans une impasse. Dans l'ensemble, le trafic avait augmenté. Le commerce Portugais était le pire problème, car dans certains cas leur commerce était encore légal et le volume de leur commerce dépassait celui de tous les autres pays ensemble.

La solution du problème de la traite négrière se révélait beaucoup plus difficile de ce que beaucoup d'abolitionnistes avaient imaginé, et paradoxalement ce commerce était alimenté par la vitalité économique de la Grande-Bretagne. En fait - et cela était l'une des grandes contradictions de la nouvelle ère abolitionniste et libérale - la lutte contre la traite, menée par les gouvernements à Londres, se faisait simultanément avec la conquête commerciale de nouveaux marchés en Amérique latine et les produits manufacturés britanniques occupaient une place clé dans les exportations en provenance de Rio de Janeiro vers la côte africaine<sup>10</sup>. Mais le problème le plus important était l'essor

---

<sup>9</sup> Christopher Fyfe, *A History of Sierra Leone*, London, Oxford University Press, 1962.

<sup>10</sup> Hugh Thomas, *op. cit.* La présence des entreprises britanniques signifiait la présence de produits très rentables, mais aussi et surtout une voie d'accès pour le plus grand centre financier du monde, ses compagnies d'assurance et ses capitaux: la traite des esclaves a été un type d'entreprise dont le revenu était perçu à long terme, d'où l'importance du crédit, le mécanisme central de la traite au dix-neuvième siècle. Les sociétés britanniques, prêtes à attendre jusqu'à deux ans pour le paiement des marchandises, contrairement, fâcheuse ironie, les abolitionnistes tentant d'arrêter le trafic vers le Brésil et Cuba. Ce dernier était réorganisé avec l'appui indirect des capitalistes et des marchands

du trafic brésilien: avec la résurgence du commerce brésilien, le rôle du Portugal avait de nouveau gagné en importance, non seulement parce que les principaux négriers de Rio et de Bahia étaient portugais, mais parce que la plupart des entreprises naviguait sous le pavillon portugais et avec la connivence des autorités<sup>11</sup>.

Les négociations abolitionnistes anglo-portugaises ne commencèrent sérieusement qu'en octobre 1835 mais s'arrêtèrent peu de temps après à cause d'un nouveau changement de gouvernement à Lisbonne. En mars 1836 fut présenté un nouveau projet de loi abolitionniste très ambitieux. Le gouvernement chuta de nouveau. Bien que le projet de loi fût bloqué, le traité avec la Grande-Bretagne était encore ouvert et l'accord était presque négocié à la fin du mois d'avril. Les éléments du traité étaient les suivants: l'abolition complète de la traite négrière dans les territoires portugais, l'obligation de promulguer des lois similaires à celles anti-traffic de la Grande-Bretagne, le maintien du droit de 'visite', la création d'un plus grand nombre de commissions mixtes pour un jugement rapide et sans appel des capturés.

A la satisfaction des Britanniques, le traité comprenait également une clause sur l'équipement et une autre sur le démantèlement de navires condamnés. Le seul point sur lequel il n'y avait pas encore d'accord était le nombre d'esclaves domestiques pouvant accompagner leurs seigneurs en voyage par mer entre les territoires portugais. Quoi qu'il en soit, tout semblait procéder pour dépasser cette question et pour procéder

---

britanniques: cette participation était un des canaux les plus vitaux de l'économie de la Grande-Bretagne.

<sup>11</sup> David Eltis, *Economic Growth and the Ending of Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987.

à la signature, quand la révolution de septembre (1836) au Portugal porta la gauche au pouvoir.

Le 10 décembre 1836, le gouvernement portugais approuva une ordonnance, préparée par Sá da Bandeira, qui prévoyait l'abolition du commerce des esclaves dans les territoires portugais. Cette ordonnance laissait ouvert la possibilité pour les colons de transporter un petit nombre d'esclaves en transit entre les territoires portugais. Néanmoins, l'ordonnance constituait un pas en avant et en plus était bien vue par les Britanniques<sup>12</sup>, même si en réalité c'était un mouvement stratégique.

Sá da Bandeira ordonna aussi que les commandants des navires de la marine eussent à bord une copie de la loi anti-esclavagiste en recommandant au ministre de la Marine d'insister pour que les autorités coloniales fassent appliquer l'ordonnance du 10 décembre 1836. En effet, les capitaines des navires dépendaient directement des gouverneurs des colonies respectives et étaient obligés de se conformer à leurs directives. Mais les sanctions étaient très rares, tardives et sélectives, malgré les plaintes britanniques et l'identification des coupables<sup>13</sup>.

L'abolition de la traite des esclaves au Portugal avait ses supporters, ses adeptes, c'est-à-dire ceux qui voulaient la transformation de la politique commerciale du Portugal vers l'Angola, qui devait remplacer le rôle du Brésil, désormais perdu, en canalisant le flux des Portugais vers ce pays avec une politique de type colonial. Mais pour développer cette politique les moyens de contrôle étaient nécessaires: le gouvernement

---

<sup>12</sup> *Documentos acerca do Trafico de a escravatura extraídos nos Papeis relativos a Portugal apresentados ao Parlamento Britannico*, Lisboa, 1840

<sup>13</sup> Valentim Alexandre, "Portugal e abolição do tráfico dos escravos 1834-1851", in *Análise Social*, 26,111,1991



portugais affirmait ne pas pouvoir contrôler avec sa flotte le commerce illicite des esclaves (même si il l'avait voulu vraiment). Le manque de ressources est un des mythes les plus persistants dans l'histoire de l'abolitionnisme portugais, une excuse pour cacher pour longtemps le manque de volonté de supprimer le trafic ou de convertir les colonies africaines en une priorité nationale<sup>14</sup>.

Au début d'avril 1838 Sá da Bandeira était disponible à rouvrir les négociations sur l'abolitionnisme avec les Britanniques qui proposaient un projet de traité 'pas ouvert à la négociation', mais qui devait être seulement signé. La position britannique devenait de plus en plus radicale et le Portugal avait de grands problèmes internes.

Le groupe le plus clairement opposé à la suppression était, bien sûr, celui des négriers. Ensuite, il y avait un groupe de personnes indirectement impliquées dans les activités des négriers au niveau d'une administration corrompue et des couches inférieures de la société de Lisbonne: par exemple la vente de leur protection, le passage de faux documents dans les bureaux ou, plus simplement, les intérêts directs comme l'équipement des bateaux. Il y avait aussi ceux qui investissaient leurs capitaux dans ces entreprises. Il y avait sans doute l'influence des négriers sur des personnages importants du monde politique portugais, de manière directe ou de manière indirecte, par personnes interposées.

---

<sup>14</sup> Ibidem.

En attendant les négociations<sup>15</sup>, la traite provenant du Congo et de l'Angola continuait malgré les efforts de la Grande-Bretagne et les déclarations de principe du Portugal, à propos desquelles Lord Palmerston disait: «The plain truth is that the Portuguese are of all European nations the lowest in the moral scale ...»<sup>16</sup>, révélant non seulement un préjudice mais aussi une volonté de chasser les esclavagistes non seulement dehors la mer, mais aussi de leurs possessions en Afrique. Pour mettre un terme aux négociations qui se prolongeaient, Palmerston publia le 24 août 1839 un *Act* qui autorisait la marine britannique à bloquer les navires portugais, les capturer et les traduire devant un tribunal britannique<sup>17</sup>.

Le 3 juillet 1842 fût enfin signé un traité qui, dans l'article 1, déclarait la traite négrière un acte de piraterie punissable dans tous les territoires des deux parties et pour tous les sujets. L'article 2 établissait le droit de contrôle sur les navires des deux parties<sup>18</sup>. L'article 6 établissait encore deux ou plus commissions mixtes pour résoudre les cas plus rapidement, conformément aux règlements et instructions, en annexe au traité et, enfin, la déclaration de la reine du Portugal, où le trafic était proclamé comme un acte de piraterie<sup>19</sup>.

---

<sup>15</sup> Les pressions sociales aussi, en dehors et dedans le Portugal, y étaient sensibles: la reine envoya par exemple une lettre à un groupe portugais antiesclavagiste "Amis des esclaves" en 1840 qui soulignait l'égalité des hommes devant Dieu, en condamnant le trafic et l'esclavage considérés comme un péché. T.T. M.N.E., Doc. n. 62, "Varia escravatura", c. 930.

<sup>16</sup>R. Coupland, *The British Antislavery Movement*, London 1964<sup>2</sup>, p. 3.

<sup>17</sup>J. Duffy, *A Question of Slavery: Labour Policies in Portuguese Africa and British Protest (1850-1980)*, Oxford University Press, Oxford, 1967; S. Miers, *Britain and the Ending of the Slave Trade*, London, 1975.

<sup>18</sup> Avec les instructions en annexe.

<sup>19</sup> Doc. n° 99, *Diario do Governo*, n.192, 16.8.1842.

Conséquence du traité anglo-portugais de 1842: quatre commissions mixtes, deux dans les territoires britanniques et deux dans les territoires portugais furent installées. Le gouvernement britannique choisissait Spanish Town (Jamaïque) et Cape Town (Afrique du Sud), tandis que Lisbonne choisissait Luanda (Angola) et Boa Vista (Cap-Vert)<sup>20</sup>. Peu de cas ont été traités par ces commissions, de sorte que, le 30 septembre 1851, le gouvernement britannique a supprimé les commissions mises en place en Jamaïque et au Cap-Vert, fermeture qui avait déjà été discutée en 1847.

Les îles du Cap-Vert, dans cette perspective géopolitique de contrôle, jouaient un rôle très important, tant en raison de leur emplacement stratégique au milieu de l'Atlantique, au carrefour des routes maritimes entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques, tant en raison de l'existence d'une relation étroite avec la côte frontalière de Guinée-Bissau où la traite était beaucoup pratiquée.

## *2 La commission mixte à Boa Vista et la correspondance de Henry William Macaulay<sup>21</sup>*

La commission mixte luso-britannique s'installait officiellement à Boa Vista le 7 juin 1843. Elle était composée du commissaire juge Ladislão Benvenuto dos Santos (capitaine de frégate), de l'arbitre Hipólito José Xavier d'Almeida et du consul-général de la Grande-Bretagne John Rendall, qui

---

<sup>20</sup> La procédure de ces commissions mixtes était réglementée par un Annexe B, annexé au traité, alors qu'un Annexe A était adressé à la procédure de la marine pour l'accompagner dans ce rôle particulier.

<sup>21</sup> Henry William Macauley était le fils de Zachary Macaulay, gouverneur de Sierra Leone et infatigable abolitionniste. Le frère de Henry William était le grand historien Thomas Babington Macaulay.

représentait les membres britanniques qui n'étaient pas encore présents, et du secrétaire João Antonio Martins<sup>22</sup>. L'arbitre anglais, Charles Pettingal Esquire, arrivera avec son navire de guerre *Star* le 28 novembre 1843, en prenant ses fonctions le 5 décembre 1843 lors de la première séance de la commission mixte.<sup>23</sup> Le commissaire juge britannique Henry William Macaulay arrivera l'année suivante, le 8 février 1844. Le commissaire arbitre, Hipólito José Xavier d'Almeida, et le secrétaire Joaquim Martins, appartenaient à deux des plus importantes familles Cap-Verdiennes de Boa Vista.

Au début du XIXe siècle tout le commerce de l'île de Boa Vista était en effet dans les mains de ces deux familles, Almeida et Martins<sup>24</sup>. Pendant les premières années du XIXe siècle, le conseiller Manuel Antonio Martins avait fait construire sur la petite île en face de Sal Rei, le fort Duque de Bragança, afin de défendre l'île en cas d'attaque de pirates, un bassin artificiel pour les salins, dont il avait le monopole et un quai en pierre, unique dans l'archipel jusqu'à 1840. À partir de ces modernisations, Sal Rei avait connu un grand développement: la famille Martins, comme on peut le comprendre, était considérée dans l'île comme une 'institution'. 'A propos de Manuel Martins, le voyageur Bowdich écrivait en 1823: «Este homem tinha e pelo número dos seus escravos, e por suas propriedades

---

<sup>22</sup> Torre do Tombo. Ministério Negócios Extranjeros (abrégé T.T.M.N.E), doc.off. du 8 juin 1843, Acte d'installation, annexé à la lettre de Ladislão Benvenuto dos Santos, au Secrétaire d'État des Affaires Étrangères José Joaquim Gomes de Castro.

<sup>23</sup> T.T.M.N.E., doc off. du 7 décembre 1843, Premier acte de la Commission mixte avec en annexe la lettre du 7 décembre de Ladislão Benvenuto dos Santos au Ministre des Affaires Étrangères J. J. Gomez de Castro.

<sup>24</sup> J. Bowdich, "Retrospectiva. Uma estadia na Boa Vista em 1823", in *Raízes*, n. 4, 1976.

nas diferentes ilhas e pela extensão do seu comercio, adquirido uma influência e uma autoridade que tornavam puramente nominais as do Governador das Ilhas de Cabo Verde»<sup>25</sup>. Un autre voyageur, Brunner, écrivait en 1840 que l'île entière de Boa Vista appartenait à Martins et que sa maison était la plus belle de l'île<sup>26</sup>. Vers 1850, Travassos Valdez<sup>27</sup> indiquait que la famille Martins était parmi les plus riches et les plus influentes, ainsi que celle de Hipólito José Xavier de Almeida, Gertrudes Ferreira Almeida, Maria das Dores Almeida, Izabel Almeida Vieira et José Narciso Cibrão<sup>28</sup>. Jusqu'en 1856, date très proche de l'abolition de l'esclavage dans les colonies portugaises, Hipólito José Xavier de Almeida possédait encore des esclaves.

L'installation de la commission mixte se justifiait par le fait que l'impact de l'abolition au Cap-Vert avait eu comme effet la relance de la traite mais de manière clandestine: le volume des affaires provenant de ce commerce s'était accru énormément et sous le drapeau Cap-Verdien se cachaient beaucoup d'autres nationalités.

Cette commission mixte travailla très peu et mal, vu la coïncidence aussi avec une épidémie de fièvre jaune où le

---

<sup>25</sup> Ibidem, p. 124: «Cet homme, pour le nombre de ses esclaves, pour ses propriétés dans les différentes îles et pour l'ampleur de son commerce, avait acquis une influence et autorité qui rendaient purement nominaux celles du gouverneur des Îles du Cap-Vert».

<sup>26</sup> S. Brunner, *Reise nach Senegambien und den Insel des Grünen Vorgebürges*, Bern, 1840, cité par KASPER, *Ilha da Boa Vista. Capo Verde*, Praia, ICI, 1987

<sup>27</sup> F. Travassos Valdez, *África Ocidental Noticias e Considerações*, Lisboa, Agencia Geral do Ultramar, 1970.

<sup>28</sup> Ce dernier fera partie des témoins du rapport sur la mort de l'esclave appartenant à Martins.

commissaire Charles Pettingal Esquire et sa fille<sup>29</sup> perdirent leur vie. En réalité on note un seul procès, notamment contre le brigantin «Leão».<sup>30</sup> Ce procès et le séquestre du bateau appartenant à cette commission mixte sont les deux faits remarquables de toute l'existence de la commission à Boa Vista.

Entre le commissaire juge Macaulay et les autorités Portugaises et Cap-Verdiennes s'ouvre une correspondance, jusque aujourd'hui inédite, notamment avec le Gouverneur-Général, les vice-gouverneurs, le chef de la douane et d'autres personnages, correspondance qui est un témoignage précieux pour ce qui concerne les relations luso-britanniques, la manière de travailler des commissions mixtes, les interconnexions illégales et clandestines de la part Portugaise/Cap-Verdienne, la poussée du commerce clandestin, les attitudes officielles et réelles des élites: toute la vie politique et sociale du Cap-Vert avec ses hypocrisies et son banditisme autour du commerce négrier. 'A travers la lecture de cette correspondance nous avons une vue sur l'impact de l'abolition dans la colonie du Cap-Vert. D'un côté il y avait la mise en place d'un système de contrôle, mais d'autre part les mêmes protagonistes de ce système de contrôle pratiquaient l'esclavage et la traite clandestine.

Le cas du séquestre du navire britannique à Boa Vista en dotation à Henry William Macaulay<sup>31</sup>, commissaire juge

---

<sup>29</sup> La pierre tombale des deux malheureux Anglais est conservée dans l'île de Maio.

<sup>30</sup> Maria R.Turano, «La commission mixte à Boa Vista et l'unique procès célèbre», *Actas do Colloquio Trabalho forçado africano*, Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, Porto, Campos das Letras, 2007.

<sup>31</sup> H.W. Macaulay avait servi au Sierra Leone comme commissaire juge dans la commission mixte luso- britannique et grâce à son précieux travail il avait reçu en don un navire de la part de l'amirauté britannique.

britannique dans la commission luso-britannique de l'île en 1843, est un exemple, d'une part des rapports contradictoires et conflictuels en ce qui concerne la lutte contre la traite des esclaves entre la Grande-Bretagne et le Portugal, et, d'autre part, de l'implication des cadres administratifs et des élites du Cap-Vert dans des situations liées à l'esclavage et à la traite<sup>32</sup>.

De quoi s'agissait-il? Le navire, attribué à la commission mixte, arrivait au port de Boa Vista le 17 mars 1845, accompagné du navire de guerre britannique *Growler*. Le bateau fut immédiatement séquestré, inclus des effets personnels de Macaulay: une boîte avec des documents confidentiels de valeur et des papiers de bureau (pour les travaux de la commission mixte), tout cela sous le prétexte de quelques illégalités commises à l'arrivée dans le port.

Dans un premier moment Macaulay fait ses doléances au directeur de la douane Feliz José da Costa et au gouverneur de Boa Vista, Joaquim Pereira da Silva; mais le ton arrogant des deux et l'inefficacité de ses demandes le poussent à s'adresser directement au Gouverneur-général, Francisco Bastos de Paula, en lui remettant toute la correspondance entre les deux parties de façon que le gouverneur-général puisse prendre connaissance des documents et prendre les mesures nécessaires, à savoir la restitution des biens confisqués et éviter la répétition de telles actions<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> T.T.M.N.E., lettera del Commissario Macaulay annessa alla lettera del 5 settembre 1844 di L.B. dos Santos al *Ministério dos Negócios Estrangeiros*.

<sup>33</sup> Macaulay explique les circonstances du fait que «the Boatmen were directed to carry up to the Custom House for examination the several articles which weresent on shore from the “Growler” when they as well as the Mixed Commission boat were seized and detained. However, to the strong remonstrances and protests of the British Council, the public dispatches and captain Buckle’s clothes were given up, after a detention of fifteen hours»

La boîte contenait la documentation officielle mentionnée par Macaulay (les trois autres étaient des biens personnels du commissaire juge) avec une importance particulière à cause des informations secrètes et confidentielles. Il y avait un certain nombre de dossiers sur le commerce des esclaves avec des informations des commissaires britanniques des commissions mixtes sur les fonctionnaires publiques et les citoyens ordinaires; encore un dossier sur le Portugal, avec des notes sur les ports britanniques et les ports portugais. Ces documents contenaient également des informations secrètes à l'usage des navires de la marine britannique sur les bateaux négriers et d'autre correspondance officielle<sup>34</sup>. Comme on peut le voir, il y avait de quoi pour stimuler la curiosité des 'zélés' fonctionnaires Portugais/Cap-Verdiens et des 'tuteurs' de la loi.

La façon de procéder et les manières incorrectes dans le milieu Cap-Verdien faisaient écrire Macaulay: «We have both had an experience of many years in the practical operation, in foreign parts, of the Treaties between Great Britain and Portugal on the subject of the Slave Trade, and we assert with confidence that this is the first time, during a period of twenty-six years, that such an attempt has been made; and that Boa Vista is the only place where such an indignity has been offered either to one or the other of the High Parties who have contracted those treaties»<sup>35</sup>.

Pendant ce temps, le navire restait bloqué, en dépit d'une correspondance serrée de mise au point des faits de la part de

---

mais que le navire et les petites boîtes étaient restées séquestrées à la douane (I.A.H.P., lettre de Macaulay du 31 mars 1845 au Gouverneur-Général).

<sup>34</sup> Arquivo Historico Nacional, Praia - Cap-Vert (A.H.N.), SGG-CX73, lettre de Macaulay du 3 juillet 1845 au directeur de la douane.

<sup>35</sup> A.H.N., SGG-CX73, lettre de Macaulay du 5 août 1845 au Gouverneur-Général.



Macaulay, qui était confronté avec l'attitude pédante, arbitraire, tendancieuse et fondamentalement injuste de la part des autorités. Cependant le bateau ne fut pas restitué car on devait attendre la procédure judiciaire. Le dernier témoignage concernant le séquestre du navire de la commission mixte est un long document de 29 pages où Macaulay faisait une sorte de résumé de toute l'affaire.

Macaulay reprend dans ce document l'ensemble de la question, point par point, en soulignant ce qu'était la vraie question, à savoir la persistance de la traite illégale et la connivance des autorités, masquée par ignorance: «On the general subject (discussed by your Excellency) of the Slave Trade alleged to be carried on in the Cape Verde Islands and in the neighbouring settlements of Cacheu and Bissao, [...] we cannot however omit pointing out the extreme inaccuracy of your Excellency's information, that no person in this Province has been engaged either directly or indirectly in Slave Trade since the year 1840!! The next door neighbour of the British Commissioner has only returned to this Island within the last few months from confinement at Porto Praia, for having (much within the period mentioned by your Excellency) shipped Slaves in open day from the shore of this Island; and he was, on his return here, received with discharged of Fireworks Excellency wishes to know the particulars of the crime of which this person was guilty, we beg to refer your Excellency to Colonel Pereira, to Señ de Souza, or to other persons resident here who were concerned in his prosecution»<sup>36</sup>. En fait, dans cette île du Cap-Vert, la traite continuait à être pratiquée. Le trafic était loin d'être éradiqué.

---

<sup>36</sup> A.H.N., SGG-CX73, lettre de Macaulay du 10 octobre 1845 au Gouverneur- Général.

En ce qui concerne l'esclavage et la traite, il accusait l'apparat du gouvernement que la véritable cause de tout l'incident de la plainte déposée par les commissaires britanniques, le jour même où commença le séquestre, sur la mise à mort d'un esclave appartenant à un fonctionnaire de la commission mixte et de la volonté exprimée publiquement de consigner le tueur présumé à la justice, question qui touchait étroitement les grandes familles de l'île<sup>37</sup>.

La condition de l'esclave, à l'époque, n'était pas seulement marquée par le travail lourd (la durée moyenne de vie de travail était environ 8-10 ans), mais aussi par les peines et les tortures. 'A partir du moment où l'esclave était marqué à feu (le *carimbo*) comme signe de propriété, son corps pourrait être soumis aux plus cruelles tortures: la flagellation aux fers qui perforaient la chair, la coupure des membres, du nez ou des oreilles.

L'esclave Boaventura, appartenant à Martins et mentionné par Macaulay, décéda des conséquences d'une punition sauvage sur la place publique «... a horrivel catastrophe que logo seguio as scenas brutaes que foram publicamente exhibidas durante os dias próximos passados. O jovem e bem conhecido escravo "Boaventuras", que foi levado de dia pelas ruas desta Villa, amarrado com huma corda que foi repetidamente açoutado na mais cruel maneira; e da qual os padecimentos ainda agora felizmente acabarão com a morte. [...] Não posso crer que a morte deste pobre escravo seguida como foi logo ao cruel maotrato que lhe foi imposto a vista de immenso povo, séja permittida a ser abaffado sem uma devassa»<sup>38</sup>.

<sup>37</sup> A.H.N., SGG-CX73, letter de Macaulay du 10 septembre 1845 au Gouverneur-Général.

<sup>38</sup> A.H.N., SGG-CX73, lettre de Macaulay du 17 mars 1845 au lieutenant-colonel. Joaquim Pereira da Silva, gouverneur de Boa Vista. La version originelle en anglais n'existe pas, seulement la traduction en portugais.

L'esclave appartenait au même Martins, secrétaire de la commission mixte et membre du *Comité des Noirs libérés*. Ce *Comité* était composé de droit par les quatre commissaires de la commission mixte plus Martins, le colonel Pereira<sup>39</sup>, gouverneur de Boa Vista, qui, comme nous l'avons vu, était impliqué dans une procédure judiciaire pour traite des esclaves, tout comme le commissaire-arbitre Almeida.<sup>40</sup>

Pour revenir au cas de la mort de l'esclave, Macaulay, en tant que membre du *Comité*, voulait une clarification sur la responsabilité de Martins, qui ne pouvait pas continuer à être un membre du *Comité* s'il était, en quelque sorte, impliqué dans la torture qui avait causé la mort; il demandait également que le

---

<sup>39</sup> A propos du fonctionnement du *Comité des esclaves affranchis*, le lieutenant-colonel Pereira da Silva dans une lettre adressée au ministère des Affaires étrangères soulignait les incohérences dans l'application des lois anti-traite: les noirs libérés par les navires britanniques étaient envoyés aux colonies britanniques, tandis que ceux qui étaient libérés par les navires portugais ne pouvaient pas être utilisés dans les territoires portugais, si non dans un rayon de 20 miles du siège de la commission mixte, «Parece, portanto, — écrit Pereira — que nesta differença de procedimento não se encontra perfeita reciprocidade em que se acha baseado aquelle Tratado, em quanto que o Governo de Sua Magistade Fedelissima não disponha dos negros capturados pelos Cruzadores Portuguezes, para as Colónias, onde melhor convier empregalos, a exemplo do Governo de Sua Magestade Britannica; alem disto, sendo esta Ilha bastantemente árida, parte do seu terreno não é susceptivel de cultura, e por isso não é possivel que nella possa distribuir-se nos diversos mistéres mais de cem negros; ao passo que nas differentes Ilhas deste Archipelago collocadas a maior distancia do que a estebelecida no mencionado artigo podem destrubuir-se mil e quinhentos» T.T. M.N.E., lettre de Joaquim Pereira da Silva du 14 mars 1845.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

coupable soit puni et que le militaire Eça, l'exécuteur de la punition, soit traduit devant la justice<sup>41</sup>.

Les autorités Portugaises/Cap-Verdiennes n'étaient pas prêtes à mettre en discussion un des membres des plus importantes familles de Boa Vista. Pour cette raison le gouverneur chercha de déculpabiliser Martins, avec le prétexte que celui-ci, lors des faits, n'était pas présent dans l'île. La mort de cet esclave Boaventura devait apparaître comme accidentelle: l'esclave était 'justement' puni en raison d'un vol de biens de son propriétaire.

En examinant l'acte de sa mort, on apprend «que la mort de l'esclave était accidentelle et non la conséquence du châtiment»: Martins a été jugé irresponsable. Le rapport médical avec le certificat du décès, daté du 17 mars 1845, est un exemple de partialité, de fautes de procédure, de preuves truquées et en général un témoignage de brutalité et de violence, qui mérite d'être cité dans son intégralité<sup>42</sup>. Ce rapport contenait également

---

<sup>41</sup> «Eu proponho que a devassa [...] tome lugar immediatamente [...] perante o Juiz Ordinário, por o pedido official em união formal da junta de Superintendência, os quais produzirão e examinarão as testemuhas que elles considerarem necessarias para demonstrar os factos do caso, para se poderem decidir o quanto foi implicado o Curador no allegado assassino do defunto escravo, que he universalmente attribuido nesta Ilha as crueldades praticadas contra o dito escravo pelo Ajudante d'ordens de V<sup>a</sup> Ex<sup>a</sup>, o Senhor Eça» A.H.P., lettera di Macaulay del 22 marzo 1845 al Ten. Col. Joaquim Pereira da Silva [seulement en version portugaise].

<sup>42</sup> «Eu Escrivano com o Juiz Ordinario deste julgado Ignácio Correa Garralhal, o Sub-Delgado Francisco José Narciso Cibrão e o Cirurgião Hipólito José Xavier d'Almeida unico que a nesta Ilha; ao qual o dito juiz deferio o juramento dos Santos Evangelhos encarregando-o que debaixo do mesmo examinasse o Cadaver do Escravo Ventura, que presente se achava, e declarasse o numero e qualidade das feridas que elle tinha se eram mortaes, ou perigosas, o instrumento com que forão feitas; e bem assim se a morte resultou necessariamente das feridas, o proveio de circunstancias

le témoignage de trois jeunes esclaves qui disculpa entièrement Martins en déclarant que l'esclave dans la journée précédente ne donna pas signe de mort!

Insatisfait de la façon dont ce cas mortel avait été enquêté avec un rapport 'pollué', Macaulay s'adressa cette fois-ci au gouverneur-général Francisco da Paula Bastos pour qu'il ouvrit une procédure judiciaire, civile ou militaire, contre Eça, militaire avec des responsabilités particulières: il était «charged with the Police of Boa Vista. [...] an officer of the Military, upon whom rest all the police duties of that Island»<sup>43</sup>. Les protestations et les sollicitations de Macaulay n'avaient pas d'effet: tout le dossier fut 'oublié'.

Toute cette histoire du séquestre du navire, de la saisie des documents secrets et de l'enquête faussée sur la mort de

---

accessorias. E sendo por elle aceite o dito juramento assim o prometteo cumprir. E passando a examinar o Cadaver de dito Ventura que se achava estirado em cima de uma cama dentro de uma loja, declarou que a morte do dito Ventura proveio de uma constipação levada ao grão de uma completa interrupção na circulação do sangue, o que bem se mostrava pela contração dos tendões que apresenta os membros poucas horas depois da morte; que as pizaduras que encontrava em as nádegas ou assento jamais podião procourar lhe a morte por que mostravão terem sido feitas com uma corda de pequeno calibre, que só pizou as partes carnozas em pequena circunferencia, que elle vio o dito Ventura depois de ter levado os ultimos açoutes e examinando-o o achou sem febre, nem outra qualquer doença, e só a parte onde levou os açoutes com pequena sarjas, e parecia que não tinha levado mais que contro e cinquenta a duzentos açoutes; e por achar ser tão simples o estado em que achou a pizaduras, só mandou em um lado lavar com cozimento de malva e em outro umtar com banha de porco, o azeite dôce, e que não lhe encontrava mais pizaduras, contusões, ou feridas; e que nada tinha a declarar...» T.T. M.N.E., Acte du décès du 17 mars 1845.

<sup>43</sup> A.H.N., SGG-CX73, lettre de Macaulay du 31 mars 1845 au Gouverneur-Général.

l'esclave permet de mettre la lumière sur l'archipel en ce qui concerne la situation de l'impact de l'abolition et de l'application des lois.

Les autorités gouvernementales, politiques et militaires, étaient en même temps fortement impliquées. Le gouverneur de Boa Vista, Pereira, cachait des preuves, ne répondait pas aux nombreuses lettres de Macaulay, lui-même étant impliqué dans des procès sur la traite des esclaves. Le gouverneur-général défendait la conduite du directeur de la douane, c'est à-dire le double séquestre, soit des documents secrets (ici il s'agit aussi d'une opération d'espionnage pour prendre connaissance des données sur les navires négriers des Cap-Verdiens/Portugais), soit du bateau qui aurait aidé la commission mixte dans l'exercice de son travail.

Un petit groupe oligarque contrôlait le système politique, social et économique: les Martins, les Almeida et d'autres qui avaient des rôles et des fonctions différents. Le subdélégué du tribunal, Francisco José Narciso Cibrao, appartenait à une des familles les plus riches, le gouverneur Pereira était nommé comme membre du *Comité des Noirs libérés* par le gouverneur-général, d'Almeida avait plusieurs rôles de contrôle. Egaleme nt les militaires utilisaient la violence et la brutalité comme méthodes, comme en témoigne le meurtre d'un esclave par le militaire Eça.

Les autorités gouvernementales, politiques et militaires étaient en même temps complices et corrompues. La connivence entre les autorités Portugais, les cadres administratifs et les élites Cap-Verdiennes était forte et de 'secours mutuel' et révèle une double face: un soutien de façade et une opposition réelle à l'abolition.

## *Bibliografia*

1. AA.VV., *Documents relatifs à la répression de la traite des esclaves*, Bruxelles, Académie Royale de Belgique, n. d. 1912-13; 1892-93; 1894-96; 1897-1899; 1900-02; 1903-05; 1906-08; 1909-11.
2. ABRAMOVA, “Les aspects idéologiques, doctrinaux, philosophiques, religieux et politiques du commerce des esclaves noirs”, in UNESCO (ed.), *La Traite négrière du XVe au XIXe siècle, Histoire générale de l’Afrique*, Etudes et Documents, Paris, 1979.
3. ALMADA, J. de, *Apointamentos históricos sobre a escravatura e o trabalho indígena nas colónias portuguesas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1932.
4. Id., “Aperçu historique sur l’abolition de la traite des Nègres au Portugal et dans les colonies”, présenté à la Commission d’experts en matière d’esclavage de la S.D.N, in *Tratados aplicáveis ao Ultramar*, vol. I, Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1937.
5. *Aperçu historique sur l’abolition de la traite des Nègres au Portugal et dans les colonies*, in *Tratados aplicáveis ao Ultramar*, vol. I, Lisboa, Agência Geral das Colonias, 1932.
6. ANSTEY, R., “Travaux publiés, en anglais surtout, sur le commerce des esclaves dans l’Atlantique, son abolition et sa suppression”, in *Etudes d’histoire africaine*, 5, 1973.
7. Id., *The Atlantic Slave Trade and British abolition, 1760-1810*, Atlantic Highlands, MacMillan, 1975.
8. ARCHIVES HISTORIQUE NATIONAL (CAP -VERT) / INSTITUTO ARQUIVO HISTÓRICO NACIONAL (CABO VERDE), *Découverte des îles du Cap Vert / Descoberta das ilhas de Cabo Verde*, Praia-Paris, AHN – Sépia, 1998.
9. ARRIAGA, J. de, *A Inglaterra, Portugal e as suas colónias*, Lisboa, 1882.
10. BARCELLOS, C.J. de S., *Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné*, História e Memórias de A.P.C., Ciências Morais, Políticas e Belas Letras, Lisboa, Tipografia da Academia Real das Ciências

(vol. I: 1899; vol. II: 1902; vol. III: 1906; vol. IV: 1910; vol. V: 1911; vol. VI: 1912; vol. VII: 1913).

11. BETHELL, L., “The Mixed Commission for the Suppression of the Trans-Atlantic slave trade in the nineteenth century”, *Journal of African History*, VII, I, 1966.
12. Id., “The Mixed Commissions”, in *Journal of African History*, VII, 1, 1966.
13. BOUET-WILLAUMEZ, E., *Commerce et traite des noirs aux côtes occidentales d’Afrique*, Paris, Imprimerie Nationale, 1898.
14. BOWDICH, J., “Retrospectiva. Uma estadia na Boa Vista em 1823”, em *Raízes*, nº4, 1976.
15. BOXER, C.R., *Race Relations in the Portuguese Colonial Empire 1415-1825*, Oxford Univ. Press, 1963; trad. in portuguese *Relações Raciais no Império Colonial Português*, Porto, Ed. Afrontamento, 1977.
16. BRAUDEL, F., “Histoire et sociologie”, in GURVITCH, G. (dir.), *Traité de sociologie*, Ed. PUF, t. I, Paris, 1967.
17. Id., *Ecrits sur l’histoire*, Paris, Ed. Flammarion, 1969.
18. BRITO, A., SEMEDO, J.M., *Nossa terra, nossa gente*, Praia, PFIE Cabo Verde, 1995.
19. CAPELA, J.V., *As burguesias portuguesas e a abolição do tráfico da escravatura, 1810-1842*, Porto, Afrontamento 1979.
20. CAPELA, J., *Escravidão em Portugal, a empresa do saque, o abolicionismo (1810-1875)*, Porto, Ed. Afrontamento, 1974.
21. CARREIRA, A., *O tráfico português de escravos na costa oriental africana nos começos do século XIX*, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1979.
22. Id., “A Influência do Atlântico na Formação em Cabo Verde”, in *Actas do II Colóquio Internacional da História da Madeira e do Atlântico*, Funchal, 1990, Lisboa, C.E.H.C.A., nº 228, 1991.
23. Id., *Cabo Verde. Formação e extinção duma sociedade escravocrata (1460-1978)*, Ed. Imprensa Portuguesa, Lisboa 1972.



24. Id., *Panaria Caboverdiano-Guineense. Aspectos históricos e sócio-económicos*, Porto, Imprensa Portuguesa, 1968.
25. Id., “O tráfico clandestino de escravos na Guiné e em Cabo Verde no século XIX”, in *Raízes* (rev.) n°5/6, Ano 2, Praia, 1978.
26. Id., “O tráfico de escravos nos Rios de Guiné e ilhas de Cabo Verde (1810-1850)” (subsídios para seu estudo), Lisboa, Ed. Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Centro de Estudos de Antropologia cultural, n° 14, 1981.
27. CARVALHO, H.M., “Política externa portuguesa relacionada com o Atlântico”, in *Cabo Verde, Guiné, São Tomé e Príncipe*, Instituto Superior de Ciência Sociais e Política Ultramarina, Lisboa, 1966.
28. CASTRO, A. de, *A Dominação Inglesa em Portugal*, Porto, Ed. Afrontamento, 1972.
29. CHELMICKI, J.C.C., VARNAGHEN, F.A., *Corografia Caboverdiana ou Descrição Geográfico-Histórica da Província das Ilhas de Cabo Verde e Guiné*, t. I (voll. I-II), Lisboa, Typ. de L.C. da Cunha, 1841.
30. CLARKSON, T., *The History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the Slave Trade by the British Parliament*, vol. 2, London, 1808.
31. CORREIA E SILVA, A.L., *Combates pela história*, Praia, Spleen edições, 2005.
32. Id., *Histórias de um Sahel insular*, Praia, Spleen edições, 1995.
33. COSTA, A.J.S., “A ilha de Boa Vista”, in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 6ª série, n° 7, 1886.
34. COTTIAS, M. *La question noire*, Paris, Bayard, 2007
35. COUPLAND, R., *The British Antislavery Movement*, London, Oxford University Press, 1933.
36. COURINHA, R.J.S.M.R., *Abolição da escravatura e do tráfico de escravos em Cabo Verde (séc. XIX)*, Lisboa, 2002.
37. DE ALBUQUERQUE L., MADEIRA SANTOS, M.E. (eds.), *História Geral de Cabo Verde*, Voll. 3, Lisboa-Praia, 1991-2002.

38. DIENE, D. (ed.), *La chaîne et le lien*, Paris, Unesco, 1998.
39. *Documentos acerca do tráfico da escravatura extraídos dos papéis relativos a Portugal, apresentados ao Parlamento Britânico*, Lisboa, 1840.
40. EFFERNAN, W., “The Slave Trade and Abolition in Travel Literature”, in *Journal of History of Ideas*, 34, 1973.
41. ELTIS, D., *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford Univ. Press, 1987.
42. ELTIS, D., WALVIN, J., GREEN-PEDERSEN (eds.), *The Abolition of the Atlantic Slave Trade. Origins and Effects in Europe, Africa and the Americas*, Madison, Wisconsin Univ. Press, 1981.
43. FAGE, J.D., “Slavery and the Slave Trade in the Context of West African History”, *Journal of African History*, 3, 1969.
44. FERRONHA, A.L., *O comércio português dos escravos*, Lisboa, Universidade Aberta, 1994.
45. FYFE, C., *History of Sierra-Leone*, London, Oxford Univ. Press, 1967.
46. GRAY, R., “Fra Girolamo Merolla da Sorrento, the Congregation of Propaganda Fide and Atlantic Slave Trade”, in MARAZZI, U., *La conoscenza dell’Asia e dell’Africa in Italia nei sec. XVIII e XIX*, 2 vol., Napoli, 1984.
47. INIKORI, J. E., “La traite négrière et les économies atlantiques de 1451 à 1870”, in UNESCO (ed.), *La traite négrière du XVe au XIXe siècle*, Paris, 1979.
48. KASPER, J.E., *Ilha da Boa Vista. Cabo Verde, Praia*, ICL, 1987.
49. LAW, R., (dir. publ.), *From Slave Trade to “legitimate” Commerce; the commercial Transition in nineteenth Century in West Africa*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995.
50. LEVEEN, *British Slave Trade Suppression Policies, 1821-1865. Impact and Implications*, New York, Arno Press, 1977.
51. LIMA, A.G., *Boa Vista, Ilha da Morna e do Landú*, Praia, ISE, 2002.

*L'abolitionnisme britannique dans les relations anglo-portugaises: le cas de la colonie portugaise du Cap-Vert*

52. LINDQUIST S., *Exterminez toutes ces brutes*, Paris, 1998.
53. LLOYD, C., *The Navy and the Slave trade*, London, 1968.
54. LOPES, J. filho, *Cabo Verde. Abolição da escravatura*, Praia, Spleen Edições, 2006.
55. LOVEJOY, P., HOGENDORN, J.S., *Slow Death for Slavery: the Course of Abolition in Northern Nigeria*, New York, Cambridge Univ. Press, 1993.
56. M'BOKOLO, E., *Mirambo, un grand chef contre les trafiquants d'esclaves*, Paris, ABC, 1976.
57. MARINHO, J.P., *Primera Parte do Relatorio de Alguns Acontecimentos Notaveis em Cabo Verde, Reposta a Diferentes Acusações Feitas Contra o Brigadeiro*, Lisbon, 1838.
58. MARQUES, J.P., *Os sons do silêncio: o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências sociais, 1999.
59. MEDINA, J., CASTRO HENRIQUES, I., *A rota dos escravos: Angola e a rede do comércio negreiro*, Lisboa, 1996.
60. MIERS, S., *Britain and the Ending of Slave Trade*, London, Longman, 1975.
61. MIERS, S., KLEIN, M. A. (eds.), *Slavery and colonial Rule in Africa*, London, Frank Cass, 1999.
62. MILLER, J.C., "The Slave Trade in Congo and Angola", in KILSON, M., ROTBERG, R. (eds.), *The African Diaspora: Interpretative Essays*, Cambridge, 1976.
63. MOTA, A.T. da, "O centenário da morte de Honório Barreto", in *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, XIII, 50, April 1958.
64. MÚRIAS, M., *Portugal e o Tráfico de Escravatura*, Lisboa, Ed. A.G.U., 1938.
65. NABUCO, J.T., *O abolicionismo*, Londres, Typ. de Abraham Kingdon, 1883 (Ed. Massangana, 1988).

66. NORTHRUP, D., “The compatibility of the Slave and Palm Oil Trade in the Bight of Biafra”, in *Journal of African History*, Cambridge, vol. 6, n.1, 1965.
67. Id., *The Atlantic Slave Trade. Problems in the World History*, D.C. Heath, 2001 (2ème ed.).
68. NWAUWA, A. O., “The British Abolition of the Slave Trade: A Reappraisal of the humanitarian and economic Controversy”, in *Africa quaterly*, Vol. 31, nr. 3-4, 1991.
69. OLIVEIRA, F. M. G. de, *A abolição do tráfico de escravos nas relações diplomáticas Portugal-Inglaterra (1810-1851)*, Lisboa, 1996.
70. PELISSIER, R., “Cape Verde Islands”, in *Africa South of the Sahara*, Europa Publications, 1972.
71. PEREIRA, A.D., *A importância histórica da Cidade Velha, Praia*, Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, 2004.
72. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, O., *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004.
73. RICHARDSON, D., “Cape Verde, Madeira and Britain’s Trade to Africa 1698-1740”, in *Journal of Imperial and Commonwealth History*, 22, I, 1994.
74. ROBELO, M. dos Anjos da Silva, *Relações entre Angola e Brasil, 1808-1830*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1970.
75. SENA, M. R. Lucas de, “Dissertação sobre as Ilhas de Cabo Verde, Janeiro 1818”, *Manuscrito Azul*, n°248, Academia das Ciências de Lisboa.
76. TAVARES L.H.D., *Comércio proibido de escravos*, S. Paulo, Ed Ática, 1988.
77. TEMPERLEY, H., *British Antislavery 1833-1870*, London, Longman, 1972.
78. TRAVASSOS VALDEZ, F., *Africa ocidental. Notícias e considerações*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1864.
79. TURANO M.R., “La commission mixte à Boa Vista et l’unique procès célèbre”, *Actas do Colloquio Trabalho forçado africano*,

*L'abolitionnisme britannique dans les relations anglo-portugaises: le cas de la colonie portugaise du Cap-Vert*

Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, Porto,  
Campos das Letras, 2007.

80. UNESCO (ed.), *(La) Traite et l'esclavage dans le monde lusophone. Cahiers des anneaux de la mémoire*, n° 3, Paris, 2002.
81. UNESCO (ed.), *Histoire Generale de l'Afrique. Etudes et documents 2, La traite négrière du XVIe au XIXe siècle*, Paris, 1999 (dernière édition).
82. VERGES, F., *Abolir l'esclavage: une utopie coloniale*, Paris, Albin Michel, 2001.
83. WALKER, J. W. St. G., *The Black Loyalists: The Search for a Promised Land in Nova Scotia and Sierra Leone, 1783-1870*, New York, Africana, 1976.
84. WALVIN, J., *The Abolition of slave trade*, Oxford University Press, 1987.
85. WARD, W.E.F., *The Royal Navy and the Slavers: The Suppression of the Atlantic Slave Trade*, new ed., New York, Pantheon Books, 1969.

Paul Vandepitte a relu le texte et introduit des corrections, tout en tenant compte de quelques indications linguistiques de Kathleen Gyssels - 8 avril 2011

**Henry William Macaulay: letter to the Governor-General  
Portuguese of Cape-Verde**

**British Commissioners' Office  
Boa Vista, October 10th 1845**

Sir,

We have the honor to acknowledge your Excellency's two letters of the 10<sup>th</sup> ultimo on the subject of the seizure of the mixed commission boat, which we have been prevented from replying to earlier, owing to the illness and absence of the British Commissioner at the North side of the island.

Our reply would have been very short but for two reasons; first, the unfounded charges made by the custom-house against the character and honour of the British commissioners; and secondly, your Excellency not having found time or inclination to read the inclosures<sup>1</sup> in the letter to which your Excellency replies.

The custom-house asserts and your Excellency repeats the assertion that in a box of papers addressed to Her Majesty's commissioners on the public service were found paper and ink for the private use of one or both of the commissioners, this charge of fraud being founded apparently in the fact that some bottles of ink and some letter-paper and note-paper were amongst the stationery sent to us by Her Majesty's government. We deny in the most positive manner that either of us has received one sheet of paper or one drop of ink for private or personal use, in the manner described, since we arrived in the

---

<sup>1</sup>Inclosure = enclosure

island. The Foreign Department of Her Majesty's Government, to whom this letter will be sent, will know whether this denial of ours is true or false; and it will know also that there is no fabrication or fancy so remote from reality that it may not be formed into an assertion by the custom house of Boa Vista, and made the ground of accusation against British functionaries.

The custom house further accuses the British commissioner of «mental reservation» (meaning thereby falsehood) in declaring that their boxes of champagne wine (which Her Majesty's sloop «Growler» had brought with other things for that gentleman from Sierra Leone) were fruits. The articles received from the «Growler», and sent to the custom house, consisted of two baskets of oranges, pine-apples, and shaddocks; three boxes of champagne; a box of arrow-rost; and a box of dispatches<sup>2</sup>. These articles, together with the boat in which they came on shore were seized by the custom house; and a short note was thereupon addressed to the director of the custom house by the British commissioner, requesting him to state «the grounds on which he had thought it right to seize and obtain the boat belonging to the mixed commission and some boxes of fruit etca sent on shore from Her Majesty's sloop «Growler». The custom house has not thought it beneath it, first, to misquote this sentence, by leaving out the etca (et cetera) and then to found on the misquotation an accusation of falsehood. It had equal reason of course for saying that the arrowroot<sup>3</sup> and the dispatches were

---

<sup>2</sup>Dispatch box: a box for holding official papers and transporting them from place to place

<sup>3</sup>Arrowroot: one of the many plants that the European settlers and explorers discovered in the New World. The Arawak called this plant *aru-aru* (meal of meals) because this plant had a big nutritive value and also medical applications.

described by the British commissioner as fruits; but that did not suit its purpose. Permit us here to observe that a perusal by your Excellency of inclosure n° 1, the note referred to would have prevented your Excellency from adopting and repeating this absurd caluning<sup>4</sup>.

We are told the British commissioner has not dared to assert that “the sun was still shining» when the seized boat reach the wharf. Had your Excellency read inclosure n° 3, it would have been seen that the British commissioner asserts, on the contrary, that the whole of the afternoon referred to «was overclouded, and no sun was visible».

An argument is then gravely advanced that, even if the fort had not made it sun-set before the mixed commission boat passed the isles, the sun may still have set before the boat reached the wharf, as «the distance between the isles and the shore implies a navigation of more than a quarter of an hour»! We differ from your Excellency with regard to the distance; but we hardly expected that the detention or restoration of a valuable boat, belonging to the British and Portuguese governments, would have been made to depend on the miserable question whether eight, ten, twelve, or fifteen minutes!!, would be occupied by the said boat in passing from one point to another.

With regard to the disputed questions, whether it was past sun-set, whether it was still day-light, and whether it was a quarter when the mixed commission boat reached the wharf, before or a quarter after, six p.m., we can only repeat that it was not after sun set, and that it was still broad day-light; and we can

---

<sup>4</sup>Caluning = calumn(ing).



only refer your Excellency to the testimony of the gentlemen formerly mentioned, namely Her Majesty's Consul, Her Majesty's commissioners, and captain Claude Buckle of Her Majesty's Royal Navy, who was here a few days after we had mentioned his name to your Excellency in connection with this subject.

The British commissioners had stated that, owing to the violence of the wind and sea on the afternoon when the mixed commission boat was seized, captain Buckle preferred coming on shore in the said boat (owing to its being large and powerful) to making use of «his own gig». Whereupon your Excellency enters into a curious argument to prove that the gig of a captain of a sloop of war must be «larger and stronger» than the mixed commission boat, which your Excellency evidently is not aware, was lately the double-ranked eight-over cutter of a British frigate.

Your Excellency declares your inability to pass over our inaccurate assertion that the British commissioner «sent to the custom house the articles which came in the mixed commission boat, on the occasion of her being detained, when it was the guard of the wharf who seized them». We repeat that, although the guard, on the boat reaching the wharf, gave the usual intimation respecting the custom house, the British commissioner did order the boatmen to carry up to the custom house the articles which had arrived in the boat; nor was one word uttered by the guard about a seizure, until after the things had been carried away from the wharf. For the correctness of this statement we refer to the gentlemen already mentioned. Indeed it is unreasonable to suppose that, if the custom house

had already made a seizure of these things, whilst on the wharf, the British commissioner would have been at the expense and trouble of doing the duty of the Seizers, and converging the seized articles to the custom house. The fact is that, previous to the announcement that a seizure had been made, the guard was engaged in a discussion with the British Consul, as to the propriety of sending up to the custom house the carpet-bag and uniform of the commander of Her Majesty's sloop «Growler».

Here we feel called upon to notice the evident desire of the custom house to make it appear that the British commissioner endeavoured on the occasion when the mixed commission boat was seized, as well as on the two other occasions cited by himself to evade the payment of the proper duties.

«Employing the mixed commission boat in carrying to his house articles defrauded of duties; once or twice with safety and without responsibility, performing a forbidden action; the weight of culpability belonging to the acts referred to; landing articles improperly, and giving himself the same liberty again. » Such are the terms in which your Excellency has thought it right, owing to the unjust representations which you have received, to speak of the British commissioners conduct in relation to the custom house.

It is only due to that gentleman to state (what the British residents here and the custom house itself are fully aware of) the more than ordinary scrupulosity which Mr Macaulay had always winced to comply with the regulations of the custom house in respect to duties. A compliance with those regulations (onerous and vexations as they some times are) he had always observed

and contended for, as a matter of conscience and duty and on a late occasion (which cannot be forgotten by the custom house) when every facility was afforded to him of having two common silk dresses for the honorable Mr Macaulay converged on shore without observation, he insisted on those dresses being sent to the custom house, preferring to pay upon them the enormous duty of Reals 59.984, equal to £13..12..8 Sterling, rather than sanction the irregularity which it was proposed to exercise in his favor.

Of the numerous occasions on which the mixed commission boat had visited men of war in the harbour without once having applied for or thought it requisite to obtain, a *bilhete de licença*, the British commissioners cited two instances (as being fresh in the minds of the custom house officers) viz. those of Her Majesty's S. «Penelope» and «Ranger». It will hardly be believed by those acquainted with the facts that the custom house meets our statement by insinuating, with regard to the first instance (that of her Majesty's S. «Penelope») that a permit was previously obtained; and by declaring, with regard to the second instance (that of her Majesty's S. «Ranger») that all the articles which came on shore with Her Majesty's Loanda commissioner were seized. We positively state both this insinuation and this declaration of the custom house to be equally destitute of truth. On the first named occasion, the Commodore of the British Squadron, without any permit from the custom house, brought on shore, in the mixed commission boat, all his baggage, which was passed without being examined, or going to the custom house at all; and on the second occasion the personal baggage of the Loanda commissioner was examined and passed, without being sent to the custom house; whilst the few things which that

gentleman brought from England for the British commissioner were sent to the custom house, and immediately dispatched. The «dispachs» staff is now before us. The seizure of these articles is therefore a pure invention of the custom house. Such a thing was never even hinted at, and most certainly never took place.

Here it is necessary to set your Excellency right with regard to the view which both the British and Portuguese commissioners had always entertained, up to the moment of the unjust seizure of the mixed commission boat, on the subject of *bilhetes de licença*, or permits.

In the same manner that the British, American, and other foreign consuls resident here have always hitherto exercised the privilege of sending their consular boats on board the men of war and merchant vessels of their own nations, without having previously obtained, or been required to obtain, a permit from the custom house; so the Portuguese and British commissioners considered that, in whatever related to the intercourse between the members of the mixed court on the one hand, and the British and Portuguese vessels of war and the vessels sent to the court of adjudication on the other hand, no permit from the custom house was required, to entitle the commissioners to communicate with such vessels by means of their boat. The Portuguese commissioner, captain Ladislas Benvenuto dos Santos, entirely concurred with the British commissioner in this view of the subject; and this view was acted upon from the first.

On numerous occasions had men of war lying in the anchorage been visited by the mixed commission boat, but on his single occasion had a permit been previously obtained; nor

had any intimation, verbal or written, been conveyed to the commissioners by any one of the three gentlemen who have been successively directors of the custom house since our arrival, which could lead us to imagine that they took a different view of the matter from ourselves; - until – without any previous warning, - contrary to all former precedents, - contrary to the analogy of the proceedings adopted towards consular boats – contrary to the tacit permission which the custom house itself had so long given to us, - the mixed commission boat was seized at the public wharf; and the seizure was accompanied by acts of the grossest personal insult both to the British consul and the commander of Her Majesty's sloop «Growler».

Such extraordinary proceedings necessarily led us to look for some immediate cause; and we were not perhaps very far wrong when we described those proceedings in a great measure to the denunciation made by the British commissioner, on the morning of the very day on which this seizure took place, of the murder of a slave man belonging to an officer of the mixed commission court; and to the determination publicly expressed by the said commissioner to bring the reputed murderer, if possible, to justice, intimately connected he was with all the first families of the island.

But to return to the subject of permits, - we ask; was it unreasonable in the commissioners to consider that the boat of the mixed commission was entitled to the same exemption which has been hitherto awarded to the consular boats? Has the mixed court no duties to perform? We are instructed (and we have no doubt that the Portuguese commissioners have received instructions of the same nature) to communicate constantly with

British men of war, and to give them all the information and assistance in our power. In like manner, whilst vessels are before the court for adjudication, the mixed commission boat is constantly required to convey to their duties the marshal, surgeon surveyors, and other official persons. Was it then unreasonable in the commissioners to consider themselves exempt from applying to the custom house on the occasion of every trip to be made by their boat, and before these constant and essential duties can be performed?

Sufficient, however, has been said to them that, in sending the mixed commission boat on board Her Majesty's «Growler» without a custom house permit, we acted in perfect good faith, and in strict accordance with the practice which had been sanctioned by the custom house staff.

Your Excellency states that we accuse the custom house officers, «because they had not proceeded properly on the occasion of the same boat having been employed in bringing various things on shore at the same hour from the English ships of war «Penelope» and «Ranger». On the contrary, we consider that the custom house acted perfectly right on the occasions referred to, and on all other occasions of a like nature, except on that one which has unfortunately given rise to this correspondence.

Your Excellency declares that you cannot conceive to what to attribute our mention of the uncivil conduct of Senhor Costa, the director of the custom house, on the occasion of the seizure of the boat; and yet, in the very sentence of our letter which refers to that gentlemen's conduct, we stated that we alluded to it, only

«in order to show the animus which has guided all the proceedings of the custom house from the first.»

Your Excellency adds that we «cannot possibly be ignorant that Senhor Costa received a strong reprimand» for his improper behavior, and that this circumstance was announced by the late Governor General to captain Buckle in the presence of the British commissioner. Until your Excellency's letter was read by us, we never heard that Senhor Costa had received any reprimand whatever; and all that the late Governor expressed to captain Buckle in the British commissioners' presence was his personal regret for the indignity to which captain Buckle had been subjected.

We cannot however pass from Senhor Costa without saying that it seems to us most extraordinary that your Excellency should take so much pains to defend and sanction the seizure of the mixed commission boat, at the same moment that your Excellency declares that the seizor<sup>5</sup> of that boat, this same Senhor Costa himself «has shown himself completely unfit for all fiscal employment.»

On the general question of the propriety of opening and examining boxes of dispatches and papers addressed to Her Majesty's commissioners by Her Majesty's government (which is discussed by your Excellency) it will not be necessary for us to do more in this letter than to point out that on this, as on every other subject referred to in your Excellency's letter, the custom house appears to have successfully laboured<sup>6</sup> to deceive your

---

<sup>5</sup>Seizure.

<sup>6</sup>Labored.

Excellency. From our own experience we know that it is not true «that in the custom house no parcels whatever are opened without the owner of them, or his acknowledged agent, being present at the «opening», and for this reason they «can» read papers in the custom house without the person to whom they are directed being able to oppose it.»

But even if this representation of the custom house were generally as correct as it is really incorrect, it would not apply to the present case; for the box of secret and confidential papers brought by captain Buckle, and which was seized and detained at the custom house during fifteen hours, did not require opening, but was (as we stated to your Excellency) «an open box, without lock or key, and merely covered with a sliding lid; nor were the papers contained therein altogether in the English language (as your Excellency supposes) but many of them were in Portuguese; nor were the said papers (as your Excellency presumes) «printed papers», but the whole of them were manuscript.

Connected with this subject, your Excellency advances a position which really astonishes us. It is that «no printed documents can be considered confidential, saying that print implies publicity, and that excludes confidence.

From our own comparatively limited experience of public business, we can assure your Excellency that you are misinformed with regard to the practice and proceedings of the government of England in this respect. Every day, in every Department of the government, papers are confidentially printed (in order to save the time of copying in manuscript) and then



transmitted to the different officers of government whom they may concern; and if the said officers were to betray the contents of the said papers, they would soon discover that the Secretaries of State entertain a very different opinion from your Excellency as to the confidential character of such documents.

It is true, as your Excellency observes, that many papers on the subject of the slave trade are printed and presented to parliament, and pass into the newspapers, and may be purchased by any one who has the means of the will; but there are other papers on the same subject, of which only a limited number is printed, which are not published, and which cannot be purchased; and your Excellency has correctly stated the reason why this caution is used, namely, lest they would fall «into the hands of those who are interested in escaping the result of judicial proceedings».

On the general subject (discussed by your Excellency) of the slave trade alleged to be carried on in the Cape de Verd Islands and in the neighbouring settlements of Cacheo and Bissao, we forbear to enter at present as we shall have other opportunities of addressing your Excellency upon it. We cannot however omit pointing out the extreme inaccuracy of your Excellency's information, that no person in this province has been engaged either directly or indirectly in slave trade since the year 1840!! Why, the next door neighbour of the British commissioner has only returned to this island within the last few months from confinement at Porto Praia, for having (much within the period mentioned by your Excellency) shipped slaves in open day from the shore of this very island; and he was, on his return here, received with discharges of fireworks and other marks of public

rejoicing. If your Excellency wishes to know the particulars of the crime of which this person was guilty, we beg to refer your Excellency to Colonel Pereira, to Senhor de Souza, or to other persons resident here who were concerned in his persecution.

We know that there are many persons in this province still engaged in the slave trade, and that the traffic, tho'<sup>7</sup> it has been checked, is not extinguished. After this expression of our views, your Excellency will hardly think that you are justified in charging the British commissioners with a design (tho'<sup>8</sup> your Excellency could not seriously believe that they entertained it) to take from the Portuguese government and to arrogate to themselves, the glory (yet only in prospect) of having put a complete and permanent end to the remains of the extensive slave trade which formerly disgraced this province.

The custom house denies that champagne wine which it declares to be a strictly prohibited article, is admitted and dispatched by it under the designation of «champagne cider». If this denial of the custom house be correct (as everyone knows it to be the contrary) whence comes the genuine champagne which your Excellency, as well as ourselves, has drunk at different houses which we could name, since your Excellency's arrival? We ask your Excellency, as a gentleman of honour, whether the beverage alluded to, when produced at table, is even called champagne cider. No – the custom house name is dropped as soon as it had served its purpose, and guests are simply asked to take «champagne», which, as your Excellency truly observes, is

---

<sup>7</sup>Though.

<sup>8</sup>Though.

as different from «champagne cider» as the name of St Antaõ in this province from the wine of Madeira.

We do not know that there is any other of the allegations of the custom house to which it is necessary for us to advert, whilst even those allegations which have already engaged our attention are so distorted by inaccuracy and misrepresentation, that it was sometimes difficult to recognize the event to which it was intended to refer. If, however, we have succeeded in showing the palpable (but we hope not deliberate and wilful) incorrectness of the custom house with regard to the only points of their report which have as yet been submitted to our view, your Excellency will agree with us in considering that the other parts of the same report, which we have not seen, may very properly be regarded as equally unworthy of credit.

Your Excellency deems the refusal of the Portuguese commissioners to unite with us in a joint application to your Excellency for the restoration of the mixed commission boat to be «very significant»; and you are persuaded that the Portuguese government «will give every weight to this refusal».

Although we were quite aware of the objections which prevented the Portuguese commissioners from attaching their names to the letter of the 30<sup>th</sup> august, we thought it right, on reading the above passage, to apply officially to our colleagues, asking them to state those reasons at length.

The reasons of Her most faithful Majesty's acting commissioner and acting arbitrator, for not adopting the plan proposed to them, were, as stated in writing by themselves,

three-fold; although it will be seen that the three reasons resolve themselves into one, and one which admits of easy explanation and reply. These reasons may be succinctly stated as follows:

1<sup>st</sup> That, when the mixed commission boat was seized by the custom house, the matter was not immediately brought before all the members of the mixed commission.

2<sup>d</sup> That, the British commissioners having taken the whole business upon themselves by corresponding with the custom house and the late Governor-General, the present Portuguese commissioners were ignorant of all the facts of the case, until the receipt of our letter to them of the 28<sup>th</sup> of august.

3<sup>d</sup> That, owing to their ignorance of all the steps which had been taken, the Portuguese commissioners had not written on the subject to their government; and interference at the present stage of the business would subject them to the charge of having neglected their duty before.

Your Excellency is not perhaps aware that, until a very recent period, the present acting Portuguese commissioners only held the situation of Portuguese arbitrator; and until the same period, the present acting Portuguese arbitrator held no situation at all in connection with the court. As Portuguese arbitrator, Dr Almeida was necessarily uninformed upon all matters connected with the detail of the management of the commission, except upon such matters as Senhor Ladislão, the Portuguese commissioner, chose to acquaint him with, or to make the subject of consultation.

Dr Almeida ought to know that it is only «in the case of any difference of opinion arising between the two commissioners as to the mode of proceeding in the said commission», that either the Portuguese or British arbitrator can be called upon to

interfere a happily no difference of opinion ever did arise between Senhor Ladislão and the British commissioner on the subject of the boat; and therefore Dr. Almeida was never called upon to interfere in it.

If Dr. Almeida had any right to complain on this account, the same right was proposed by the British arbitrator, Mr Pettingal, who took no more part in the matter than the Portuguese arbitrator, and whose name does not appear at the foot of a single letter in the correspondence. But the latter gentleman knew his duty better and left the discussion of the question in the hands to which the treaty and the practice of the mixed courts had consigned it.

Nor was it necessary for the Portuguese commissioner to bring the matter under Dr. Almeida's notice after he became acting Portuguese commissioner, because not a single line was written or received and not a single step was taken, in relation to the mixed commission boat, from the day of Senhor Ladislão's departure, until the proposal (which we are now discussing) was tolety<sup>9</sup> made, of a simultaneous and joint application to your Excellency of all the members of the commission.

When therefore Dr. Almeida says that he was totally ignorant of all that took place relative to the boat during the time that Senhor Ladislão was in the island, he says only that he was there in the situation of Portuguese arbitrator and it was our knowledge that he was entirely and necessarily ignorant of the particulars of this business, which produced the narrative of

---

<sup>9</sup>Totally.

events contained in the British commissioners' letter of the 28<sup>th</sup> of August.

With Senhor Ladislão, the Portuguese commissioner, the case was entirely different. He was from the first acquainted with every step that was taken and with every letter written and received, and he had several interviews with the custom house authorities on the subject.

We do not deem it necessary to make any further observations at present on the numerous matters referred to by our Excellency; but Her Majesty's government (to whom the whole correspondence will be transmitted) may perhaps consider that the word of the British Consul, of the British commissioners, and of the commander of a British man of war, is at least of equal value with that of a subordinate official in the custom house of Boa Vista; and further, they may perhaps regard the two letters from your Excellency, to which we are now replying as resembling in their tone the elaborate and exaggerated argument of an advocate against the appellants, rather than the calm and unbiassed decision of a judge, whose duty it is to administer justice impartially between two contending parties.

We have the honor to be, Sir, your Excellency's most obedient, humble servants,

H.W. Macaulay  
Charles Pettingal

Transcription of the document preserved at the *Arquivo Historico Nacional*,  
Praia – Cape Verde, n° SGG-CX72  
Paul Vandepitte, 2014

## **Attachment**

*Note on Zachary Macaulay and his two sons Henry William and Thomas Babington*

[...] Zachary Macaulay, the indefatigable abolitionist, traveled as a passenger on one English slave ship about 1795 to discover what such a voyage was like. Macaulay, characteristically, kept his notes in Greek to fool the crew. The captain “told us that a slave ship was a very different thing to what had been reported. He accordingly said a few things to the women [slaves], to which they replied with a cheer. He went forward to the forward deck and said the same things to the men, who made the same reply. ‘Now’, he said, ‘are you not convinced that Mr Wilberforce has conceived very improperly of slave ships?’” Macaulay was shown where to sling his hammock and asked if he would not mind a few slaves’ sleeping under it: the smell, he was told, would be un pleasant for a few days but, “when he got into the trade winds, it would no longer be perceived.”

An examination of the diagram of the Liverpool slave ship *Brookes* of 1790 (so called since it was owned by a famous family of builders in Liverpool of that name) and of that of the 232-ton Nantes vessel *Le Vigilant* of 1823 (owned by François Michaud) suggests that the British in the 1780s and the French in the 1820s would hold their captives in a space of five feet, three inches high by four feet, four inches wide.[...]

[...] Kilbee’s successor as British judge at the mixed court of arbitration in Sierra Leone, Henry Macaulay, son of Zachary and a brother of the historian, told a House of Commons committee that, in 1838 and 1839, there were about thirteen ships which he

thought “were not American ... but [which sailed] under American flag, and with American papers, supplied to them by American authority,” almost always in Havana. “The whole thing”, said Macaulay, “was a complete fraud .... In some cases the vessels that were boarded one day by the cruisers under the American flag, were boarded afterwards with the Portuguese or Spanish flag hoisted, and full of slaves”. But sometimes, the traders were avowedly United States citizens such as James Woodley of Baltimore who collaborated with a compatriot, William Baker, a resident of Cuba, in the dispatch of slave ships such as *La Cintra* (with a French captain) in 1819.[...]

[...] In 1845, another voice was heard: that of Macaulay, the Whig historian, who had distanced himself from his father Zachary’s concerns, and who believed that his obligations “in respect to negro slavery had ceased when slavery itself ceased in that part of the world for the welfare of which I, as a member of this House, am accountable”. He insisted on the hypocrisy of importing, for refining and re-exporting, Brazilian sugar: “We import the accursed thing; we bond it; we employ our skill and machinery to render it more alluring to the eye and to the palate; we export it to Leghorn and to Hamburg; we send it to all the coffee houses of Italy and Germany; we pocket a profit on all this; and then, we put on a pharisaical air, and thank God that we are not like those sinful Italians and Germans, who have no scruple about swallowing slave-grown sugar ...”

The complexity of these matters was seen in 1846, when the British government followed their repeal of the Corn Laws by a similar revision of the law imposing duties on foreign-grown sugar. This was, of course, an encouragement to the sugar producers of both Brazil and Cuba: Captain Matson, the



determined naval officer who had destroyed the barricoons in Cabinda, was by chance in Havana Bay on patrol at that time. He observed sharply how the price of slaves rose in consequence by 15 percent. [...]

H. Thomas, *The Slave Trade, 1440-1870*, pp. 414-415, 642, 734.

## **Annexe**

### *Note sur Zachary Macaulay et ses deux fils Henry William et Thomas Babington*

[...] Zachary Macaulay, infatigable abolitionniste, voyagea vers 1795 en passager sur un négrier anglais pour savoir à quoi ressemblait la traversée. Il rédigea ses notes en grec ancien pour n'être pas lu de l'équipage. Le capitaine «nous déclara qu'un négrier était fort différent de la légende. Il dit quelques mots aux femmes esclaves qui lui répondirent par un hurrah. Il passa sur le pont avant et dit la même chose aux hommes qui firent la même réponse. «À présent, fit-il, n'êtes-vous pas convaincu que M. Wilberforce se fait une idée tout à fait fautive des négriers?» On montra à Macaulay où installer son hamac et on lui demanda s'il ne voyait pas d'inconvénient à ce que certains esclaves dorment dessous; l'odeur, lui affirma-t-on, serait désagréable quelques jours mais «deviendra imperceptible, une fois portée par les alizés».

Si l'on examine le plan du négrier *Brookes* de Liverpool en 1790 (qui devait son nom à une fameuse famille d'entrepreneurs locaux) ou celui du bateau nantais de 232 tonneaux, le *Vigilant* de 1823 (propriété de François Michaud, qui appareilla de

Bonny, porteur de 344 esclaves, et fut intercepté par les vaisseaux anglais *Iphigenia* et *Myrmidon* sur la route de Cuba), il semble que les Anglais des années 1780 et les Français des années 1820 entassaient les captifs dans un espace de 1,60m sur 40 cm. [...]

[...] Le successeur de Kilbee au poste de juge britannique à la cour mixte de la Sierra Leone, Henry [William] Macaulay, fils de Zachary et frère du grand historien, devait déclarer devant une commission de la Chambre des communes qu'il y avait, en 1838 en 1839, quelque 13 bateaux dont il ne pensait pas «qu'ils soient des États-Unis [...] mais qui naviguaient sous la bannière étoilée, avec des documents fournis par les autorités états-uniennes», presque toujours à La Havane. «Toute l'affaire, dit Macaulay, était une parfaite hypocrisie [...]. Il arrivait que les bateaux accostés tel jour par les croiseurs sous pavillon états-unien fussent ensuite abordés sous pavillon portugais ou espagnol, et remplis d'esclaves.» Mais les négriers étaient parfois d'authentiques citoyens des États-Unis, ainsi James Woodley, de Baltimore, qui travaillait avec un compatriote, William Baker, résident de Cuba, pour dépêcher des négriers comme le *Cintra* (commandé par un Français) en 1819. [...]

[...] En 1845, on entendit une autre voix. Celle de [Thomas Babington] Macaulay, l'historien whig, qui ne partageait pas les préoccupations de son père, Zachary, parce que ses obligations «touchant l'esclavage des Noirs avaient cessé dans la partie du monde dont, en tant que membre de cette Chambre [des communes], (il) était responsable». Il s'indignait de l'hypocrisie consistant à importer le sucre brésilien, pour le raffiner et le

réexporter: «Nous importons le maudit produit; nous l'entreposons; nous employons nos talents et nos machines pour le rendre plus séduisant à l'œil et au palais; nous l'exportons à Livourne et à Hambourg; nous l'expédions dans toutes les maisons de café d'Italie et d'Allemagne; nous empochons un profit là-dessus; puis nous arborons une mine pharisienne et nous félicitons de ne pas ressembler à ces pécheurs d'Italiens et d'Allemands qui n'ont aucun remords d'avaloir le sucre cultivé par les esclaves».

La complexité de ces questions apparut en 1846 quand le gouvernement anglais, après avoir abrogé les lois sur les blés, décida de revoir aussi celle taxant le sucre importé. Cette modification, évidemment, était une excellente nouvelle pour les planteurs brésiliens et cubains: le capitaine Matson, l'officier courageux qui avait naguère détruit les barraquons de Cabinda, se trouvait par hasard en rade de La Havane. Il observe sèchement l'augmentation simultanée, de 15% du prix des Noirs déportés. [...]

Hugh Thomas, *La traite des noirs 1440-1870*, pp. 432-433, 684-685, 787-788.

