

crevaison de l'abcès, introduire une séquence expliquant sa dissimulation ou son mensonge. Ce n'est qu'au moment où ses fils crèveront l'abcès que, sous l'effet de la douleur, elle leur révélera le secret de l'existence du monstre. Cette modification de la trame africaine fait ressortir l'importance attachée à la fonction d'informatrice au point qu'il existe des versions malgaches et comoriennes qui omettent complètement la fonction de génitrice en confiant à une quelconque vieille femme le soin de fournir l'information qui mettra la héros en chemin.

Un autre thème africain est celui du faux ou de la fausse fiancée, et sur ce registre féminin de ce que N. Gueunier a appelé « la Princesse-esclave ». L'utilisation de ce thème témoigne par rapport aux conceptions d'inspiration indonésienne des récits des Princesses Universelles, d'un intéressant glissement. On comprend que les mariages par concours que la Princesse d'Argent ou Fatima imposent à leurs prétendants, ne visent qu'à découvrir parmi eux, celui qui leur est destiné. Dès l'instant où cette raison essentielle est oubliée, la conduite des Princesses est susceptible d'être attribuée à leur orgueil ou à leur prétention et, cette interprétation s'accorde avec la compréhension africaine de ces histoires de jeunes filles arrogantes, qui, par vanité gratuite, dédaignent les partis honnêtes qui s'offrent à elles pour se laisser séduire par la prestance de beaux étrangers qui sont en réalité des monstres cannibales, des êtres-à-queue ou des morts sortis de leur sépulture et ayant temporairement pris une apparence humaine. Les malheureuses seront sauvées in-extrémis par un jeune frère dernier-né astucieux.

Les récits de Princesses-esclaves se relient au précédent : dans ce cas, à l'occasion d'un déplacement, une esclave se saisit des vêtements et parures de sa maîtresse et, inversant les rôles se fait passer pour elle auprès d'un jeune prétendant. Après maintes péripéties, une ordalie accidentelle fait découvrir la vérité, quelquefois l'esclave assise entre les cornes d'un taureau (ce qui constitue dans plusieurs parties de l'île un rite de circoncision) est instantanément tué, ce qui ne tient pas au hasard lorsqu'on sait que le taureau est sans

doute le symbole le plus productif de la souveraineté tant à Madagascar qu'en Indonésie. Dans un long récit des *Angano*, l'esclave est en même temps un être-à-queue, qui découverte est mise à mort.

Je l'ai déjà rappelé, ces êtres monstrueux maléfiques sont originaires des quartiers Ouest et Sud de la Terre. Par bonheur pour les humains, s'ils sont puissants, ils sont bêtes et bornés ; ce détail est important dans la mesure où il marque la supériorité que les hommes par leur intelligence – une intelligence trop souvent confondue avec la ruse – ont sur toutes les créatures de la Surnature, non seulement sur les monstres mais également sur les Dieux dont, pareillement, la conduite mécanique est toujours parfaitement prévisible, ce qui permet aux premiers d'en triompher, alors qu'à l'inverse l'imprévisible demeure leur caractéristique fondamentale.

Pour conclure

Une conclusion ne s'impose pas. Cet article propose quelques réflexions qui, je pense en font immédiatement surgir d'autres. J'ai volontairement évité de renvoyer à chaque instant aux sources malgaches ou indonésiennes et pas davantage aux ouvrages théoriques généraux ou spécialisés. Une bibliographie plus complète se trouvera dans les bibliographies des articles et ouvrages que j'indique ci-après. A nouveau, l'absence d'une étude informée du mythe d'Ibonia, le héros culturel malgache par excellence qui renvoie aux *Zatovo* de l'Ouest et du Sud, est gênante, et il est vain en son absence de prétendre à une compréhension satisfaisante non seulement du cycle littéraire des souverains universels, mais encore de l'ensemble de la théorie malgache de la souveraineté et du pouvoir dont, bien des aspects, je le pense, doivent continuer à être pertinents de nos jours.

Paul Ottino

Professeur à l'Université
de la Réunion

Je remercie Michel Carayol de s'être donné la peine de relire ce texte et de l'améliorer.

L'Océan Indien



La Réunion appartient aux archipels du sucre et de l'esclavage. Dans les îles créoles des Mascareignes, comme dans celles des petites Antilles, l'étendue marine étreint de courtes terres. L'espace de quelques siècles, les continents sont venus y déferler. L'odeur du soleil sur la mer, la splendeur des bleus et des violets mordant le rouge des volcans et l'ocre des sables, mordant la submersion verte des cannes, des bananiers, des savanes, tout alimente le rêve. « Ile tropicale. Espace fabuleux, espace fabulé », images et senteurs somptueuses ramènent au Paradis perdu, carton-pâte des familiers des clubs de vacances, poignante utopie des premiers navigateurs.

lien et les esclaves de la Réunion

Servitude, travail, liberté



Distribution de vivres aux engages

Dans la mer des Caraïbes, les Européens avaient dû compter avec les Indiens. Aux Mascareignes, ils ne sont accueillis que par des cascades d'eau pure, des fruits sauvages, des animaux débonnaires, ici, dodos, gros dindons qu'on peut tuer d'un coup de bâton, là, autre délicat plaisir, des tortues qui se laissent à l'envie retourner sur le dos et taillader. En 1689, le marquis Henri Du Quesne prétend aller au loin fonder une République. Il a lu une description d'une « île à laquelle on donnait le nom d'Eden à cause de son excellence ». Il voudrait, avec des réfugiés protestants, y finir ses jours « hors des embarras du monde ». Cette île va, au fil de l'histoire, recevoir divers noms : Mascarin, Bourbon, Bonaparte, La Réunion.

Du Quesne n'y créera pas de république mais bien des Européens,

bien des Asiatiques, continueront à y voir qui, un Eldorado qui, un havre de paix. Pour les esclaves, en revanche, terreur, incertitude, pèsent sur la longue navigation. La mer est le chemin de la servitude. Pour certains, une fois les tâches réparties, elle devient un lieu de labeur. Sera-t-elle aussi une voie vers la liberté ? Prénance des contraintes et des mythes, les insulaires échappent difficilement à la mer, les esclaves moins que quiconque. Son empreinte survit aux mutations humaines comme si dans le tumulte des vagues le temps lui-même s'enchaînait. Le rivage réunionnais est ainsi le lieu d'étranges survivances : l'économique et le juridique en fournissent deux illustrations.

(1) 1960, p. 377-378.

(2) Vinson, 1969, p. 67 et B.O.

En 1836, la pêche côtière à Bourbon est le fait de 459 pêcheurs qui utilisent 179 embarcations et recueillent 150 tonnes de poissons. Plus d'un siècle après, en 1951, les captures n'atteignent que 149 tonnes pour 162 embarcations et 548 pêcheurs. J. Defos du Rau, qui observe leurs méthodes de travail écrit que « celles des indigènes polynésiens sont (en comparaison) hautement perfectionnées et rémunératrices » (1).

Rendant un arrêt le 24 octobre 1957, des magistrats de la Réunion se réfèrent à l'ordonnance du 5 juin 1819 qui établit des pénalités différentes pour l'homme libre et pour l'esclave : un an de chaîne pour ce dernier s'il jette à la mer des substances « capables d'enivrer ou de faire périr le poisson » ; une amende et au maximum 6 mois de prison pour la personne libre qui agirait de même. L'ordonnance détaille aussi les obligations imposées aux patrons pêcheurs pour prévenir la fuite des esclaves : pirogues numérotées, chaînes et cadenas pour les fixer à terre, fond percé « d'un trou auquel sera adaptée une gournable ». Dès la pêche finie, la pirogue doit être enchaînée et le patron emmener avec lui gournable, voiles, rames et gouvernail. (2).

On sait évidemment à la Cour d'Appel de Saint-Denis que l'esclavage est aboli depuis 1848, l'usage d'un texte antérieur à l'émancipation signifierait-il qu'on continue à rejeter inconsciemment de la société normative le pêcheur, comme on rejetait autrefois l'esclave ou celui qui, par la cueillette, échappait à la plantation, le « Petit Blanc » ? Plus simplement, peut-être a-t-on oublié de rajeunir les articles périmés d'une ordonnance. Pour ses productions comme pour sa vie légale, le rivage réunionnais serait-il tombé en léthargie pendant plus d'un siècle ?

Le péril de la mer

Traversée par le 21^e parallèle et située à 800 km à l'Est de Madagascar, la Réunion occupe seulement 2 512 km². L'île n'est en fait que la pointe émoussée d'une montagne de lave qui domine les flots de 3 000 mètres et dont les pentes s'enfoncent sous la mer jusqu'à une profondeur de cinq kilomètres. Elle ne dispose d'aucun abri naturel : aux infimes « rias » succèdent des plages de gros galets roulés inlassablement et des « quais de lave battus de plein fouet par la houle et l'alizé » (3). Cette construction volcanique reçoit le choc des lames aussi bien en saison fraîche, à cause du renforcement des alizés, qu'en saison chaude, époque des cyclones. En outre, de fortes houles d'origine australe, qui naissent, à plus de trois mille kilomètres de la Réunion, font déferler sur les côtes des vagues qui atteignent parfois neuf mètres de haut. Survenues inopinément par beau temps, ces houles peuvent provoquer des catastrophes littorales et faire sombrer au large les embarcations de pêche (4).

Qu'il s'agisse de la navigation côtière ou de l'accueil de cargaisons et de passagers lointains, le sport le dispute à l'épopée, selon une constante qui, comme pour la pêche, défie les générations. C. Wanquet évoque telle gabare du XVIII^e siècle qui ne réussit pas, en un mois, à aller de Saint-Denis à Sainte-Suzanne, deux communes du Nord de l'île distantes de moins de vingt kilomètres. Les navires viennent de Maurice en un ou deux jours, car Saint-Denis se trouve sous le vent de Port-Louis, mais le trajet en sens inverse est toujours plus long : huit jours de navigation en moyenne, et tel navire en met trente, tel autre cinquante (5).

Un voyageur du début du XIX^e siècle, Billiard, raconte son arrivée à Saint-Paul. Les navires doivent jeter l'ancre au large. On les abandonne pour d'étroites pirogues. Au niveau de la barre, des esclaves sont postés, de l'eau jusqu'au cou. Deux par deux, ils viennent se placer contre les pirogues et mettent les passagers sur leurs épaules en leur « faisant accrocher les mains à leurs cheveux crépus ». Arrivé à bon port, tout

voyageur se fait un devoir d'offrir à ses porteurs les trois sous d'un « coup de sec », c'est-à-dire d'un verre d'arack. S'il a négligé cette infime politesse, les esclaves se vengent de l'avaricieux en le laissant, lors d'un transbordement ultérieur, copieusement mouiller par les vagues (6). A Saint-Denis, le débarquement se fait par chaloupes. Celles-ci dansent devant le navire avant de danser devant un pont-volant auquel est arrimée une échelle de corde. Les voyageurs tentent de la saisir mais n'y parviennent pas toujours. C'est la mésaventure qui serait arrivée à Baudelaire en 1841. Le poète, roulé par la mer, un paquet de livres serré sous le bras, aurait été sauvé avec peine de la noyade, non sans avoir lui-même sauvé ses livres (7).

En 1828, Thomas écrivait : « L'île Bourbon n'offre pas un port dans toute sa circonférence. Elle n'a que des rades foraines, peu commodes pour l'atterrage, sans sûreté pour le mouillage, et d'où l'on est obligé d'appareiller aux moindres bourrasques ». En 1862, Maillard renchérit : « La côte n'offre aucun refuge aux navires ». Inauguré en 1884, et totalement artificiel, le port de la Pointe des Galets reste pendant longtemps un des plus onéreux et des plus dangereux du monde. Destin encore plus médiocre que celui du port de Saint-Pierre, ouvert à grands frais en 1883 et caduc aussitôt. Quant aux nombreux autres ports, rêvés, décrits ou détaillés en plan minutieux, l'île n'en porte point trace mais les dépôts d'archives en conservent le souvenir.

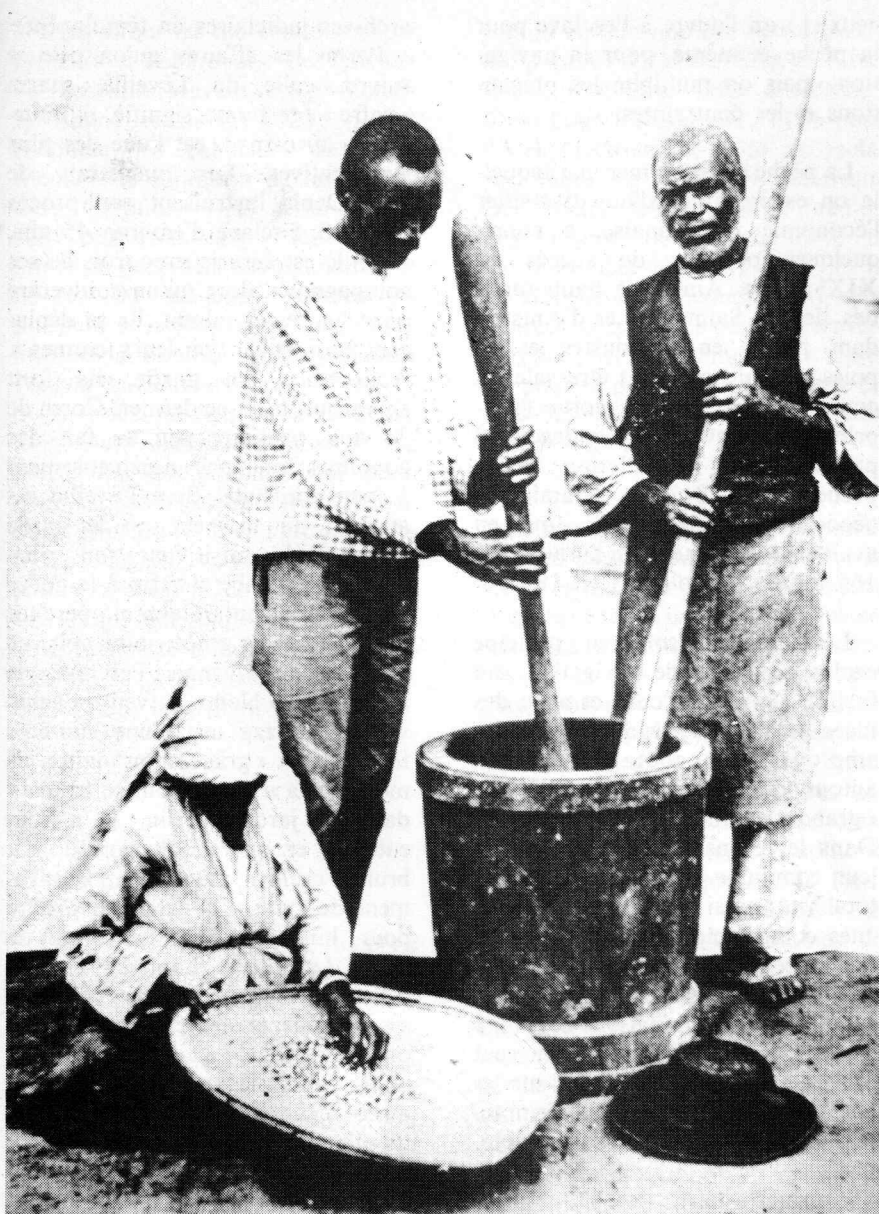
Le touriste qui ne rêve que de brunir sur des sables blancs et devant des eaux sereines fuit la Réunion pour Maurice. Il rejoint en cela l'intuition de La Bourdonnais qui, gouvernant les deux îles de 1735 à 1746, avait choisi pour l'une, la mer, les ports, les prestiges du grand commerce et pour l'autre, la terre, celle des agriculteurs. Bourbon, île grenier, île qui tourne le dos à la mer, formules souvent répétées et que le premier coup d'œil semble aujourd'hui confirmer. Où que l'on soit, l'océan apparaît vide, sauf aux alentours du modeste port actuel, ou du port de demain qui s'édifie à côté

de la Pointe des Galets, dans la baie de la Possession. Il y a quelques années encore, à Saint-Denis, on voyait passer des paquebots. Le dernier a disparu et les cargos ne font pas de détour touristique. Ebaï, le nouvel arrivant regarde donc cet océan vide, mais bruyant. On lui raconte les requins qui, ici et là, ont mangé de l'homme, les courants, les noyades. On ne se baigne plus que sur d'étroites portions de succédanés de Côte d'Azur où l'entassement des chairs fait peut-être fuir de dégoût les plus carnivores. « Ne croyez pas, Monsieur, que le bateau soit plus sûr ». Et l'on apprend qu'H. de Monfreid, l'intépide navigateur, a failli disparaître lui-même sur le *Rodali*, le voilier d'une personnalité locale. Partis pour Maurice, les voyageurs n'ont pas trouvé l'île et sont arrivés longtemps après à Tamatave, à demi-morts.

Ainsi la mer, parfois, porte vers Madagascar : leçon de prix pour des esclaves fugitifs. Nous nous demanderons si, avant Monfreid, l'expérience avait été vérifiée.

Les travaux

Au XVII^e siècle, lors de la relâche des premiers voiliers européens, puis de l'occupation de l'île par une poignée de Français et de Malgaches, la pêche est une activité d'hommes libres. Elle est pratiquée en mer ou en rivière, associée à la chasse et à la cueillette. Plus tard, tandis que la société bourbonnaise se fige, la pêche est un des moyens de survie de ceux qui se trouvent en porte à faux dans ses structures : esclaves marons et créoles pauvres. Une des formes les plus populaires en est la pêche aux « bichiques », minuscules alevins qui, juste après leur naissance en mer, se massent à l'embouchure des principales rivières. C'est au moment où ils essaient d'en remonter le cours, que les pêcheurs les capturent. Certains les prennent à la nasse, d'autres avec des petits filets à mailles très fines. La pêche est particulièrement fructueuse l'été, lors du dernier quartier de lune (vyé lin, en créole). Aucune évaluation des prises n'est possible pour le



Pilonnage du café.

XIX^e siècle. Pour les trente années qui viennent de s'écouler, les captures s'élevaient à quelques dizaines de tonnes par an. Sans doute étaient-elles plus abondantes autrefois : alors la « montée des bichiques, comme celle des tortues aux Seychelles, suspendait toute activité et, dit-on, vidait même l'église quand elle se produisait à l'heure de la messe ». (8).

(3) Loughon, 1956, p. 13. (4) Robert, 1977, p. 31 ; Loughon, p. 10. (5) 1980, p. 107, 110. (6) 1822, p. 70-71. (7) Urruty, 1968, p. 73. (8) Barat, 1978, p. 127-137 ; Chaudenson, 1974, p. 267-269. (9) Thomas, p. 255-257. (10) Robert, p. 12. (11) Betting de Lancastel, 1827, p. 155.

Moins spectaculaires mais très variées, sont les activités dont les récifs coralliens, les « platiers » ou l'eau salée fournissent l'occasion. Dans les années 1820, la consommation de sel s'élève à environ 500 tonnes par an. L'essentiel en vient de Mascate et de Pondichéry, rarement de Nantes. Un quart du tonnage est fourni localement par évaporation de l'eau de mer placée dans la partie creuse des branches de palmiers ou trouvée dans des cuvettes naturelles. A la même époque, la cuisson du corail permet aux huit chaufourneries de l'île de fabriquer annuellement 7 000 barriques de chaux, pesant chacune environ 150 kilogrammes. A cette production concourent 64 esclaves. La chaux est

obtenue dans des fours chauffés au bois. Elle est de mauvaise qualité, peu adhérente et comporte « quantité de gratons de corail, mal cuits et absolument inutiles ». Un seul habitant prend « soin de diriger lui-même les travaux de ses noirs » (9). Les blocs de madrépores sont ramassés à marée basse sur le platier. Les hommes utilisent une barre de fer et un radeau constitué d'une dizaine de hampes de « choca » (agave) assemblées par deux traverses de « filao » (*casuarina equisetifolia*). Cette technique reste employée jusqu'au milieu du XX^e siècle (Robert, p. 25).

Le lagon offre à la population côtière quelques ressources de complément : coquillages, crabes et langoustes, poulpes, poissons. Rien de comparable à ce qu'on peut trouver dans certaines îles du Pacifique ou même dans les deux autres îles des Mascareignes, où les édifications coralliennes dominent. A la Réunion, ces édifications ne représentent qu'environ 23 km, sur les 208 que compte le littoral. L'aire de pêche et de cueillette ainsi déterminée couvre 350 à 400 hectares (10). Les captures se font à la main ou à l'aide de petits filets, de « gaulettes » munies d'un fil et d'un hameçon, de foënes ou de simples tiges de fer. Le pêcheur se déplace ordinairement à pied, protégé aujourd'hui, par des chaussures, des piqûres d'oursin et de poissons venimeux. L'esclave, dont les pieds étaient obligatoirement nus, se faisait souvent blesser. Le « crapaud de mer », appelé « laff » à Maurice, causait des accidents sérieux, parfois mortels : dans une thèse de médecine qu'il consacre aux esclaves de cette île, Bonsergent écrit en 1837 que le tétanos suit fréquemment la piqûre. Le « laff », tapi au fond de l'eau enfonce sa lance érectile dans le pied qui semble le menacer, ceci « arrive chaque jour, particulièrement aux noirs pêcheurs ». Aux Mascareignes et aux Seychelles, les baigneurs peuvent aujourd'hui encore connaître semblable mésaventure.

Activité lilliputienne que celle qu'abritent les lagons. A peine plus marquante est la pêche côtière ; nous en avons évoqué les tonnages. Dans les années 1820-1830, environ 300 esclaves s'y consacrent à temps partiel ainsi qu'une centaine de

« Petits Blancs » et une soixantaine de livres de couleur. Les pêcheurs ne vont pas à plus de deux lieues au large. Ils ne disposent en effet que de pirogues à fond plat « mal voilées », dont la force va de deux à six rames. Certaines sont réalisées dans un seul tronc d'arbre creusé au feu et à la hache. On ne se sert guère que « de seines mal faites et de lignes de fond pour pêcher à une profondeur de 50 à 150 brasses » (11). A nouveau apparaît dans ce domaine, la longue stagnation des usages : jusqu'au milieu du XX^e siècle, on rencontre à la Réunion des pirogues de pêche creusées dans un tronc d'arbre. De nos jours, la pêche côtière reste fréquemment le fait, constate W. Bertile « de pauvres hères [...] exerçant souvent à la fois et par raccroc plusieurs métiers [...] ramasseurs de coraux, éleveurs de cabris à l'Hermitage, coupeurs d'aloès, gardiens de villas à Saint-Gilles, ouvriers du four à chaux, dockers au Port, planteurs de vanille à Saint-Philippe, commissionnaires, maraîchers à Saint-Paul, souvent « becqueurs de clé » (personne sans occupation fixe, vivant d'activités discontinues) en même temps que rameurs » (12). J.-F. Dupon, opposant les sociétés de pêcheurs de Maurice et de Rodrigues aux pêcheurs réunionnais, insiste aussi sur le caractère marginal de ces derniers et sur le fait que beaucoup doivent exercer de petits métiers complémentaires (13).

Les appréciations de la société réunionnaise ont finalement peu évolué dans ce domaine. Au XVIII^e et XIX^e siècle elles semblent osciller entre deux pôles : la pêche est activité de misère ou elle est « anti-activité ». La mer, les vents, le relief, la faune semblent se liguer pour rendre médiocre l'état de pêcheur : « pêcheur malheureux » mais aussi « malheureux pêcheur », considéré peut-être inconsciemment comme un obstiné de l'état de nature, un transgresseur des règles coloniales, rebelle à la plantation, cueilleur impénitent que l'on méprise s'il est libre, dont on se garde s'il est esclave car la familiarité des chemins de la mer porte en elle la menace de l'évasion. Mais ne faut-il pas vivre constamment au péril de l'esclavage ? Rares sont les domaines où l'on se passe du travail servile, la mer n'est pas de

ceux-ci : on l'ouvre à l'esclave pour la pêche et même, pour la navigation, mais on multiplie les précautions et les contraintes.

La pêche en haute mer, par laquelle on espère aujourd'hui diversifier l'économie réunionnaise, a connu quelques périodes de succès au XIX^e siècle. Ainsi, les hauts-fonds des îles de Saint-Paul et d'Amsterdam riches en langoustes et en poissons qui pouvaient être salés et conservés, tels que la morue (*poliprion*) et le snoeck (*Thyrsites atun*) provoquèrent l'installation d'une pêcherie en 1843. A. Gamin, le négociant de Saint-Denis qui en avait été le fondateur, en aurait retiré 165 tonnes de poissons en 1845.

Les esclaves sont en principe exclus de la grande navigation, qui facilite évasion et contact avec des idées pernicieuses. Mais on peut les employer au cabotage, « petit », autour de l'île et à Maurice, ou « grand » en Inde et à Madagascar. Dans le recensement qu'ils font de leur commune en 1827, les maires totalisent ainsi 667 esclaves désignés comme marins, alors qu'ils ne rencontrent que 60 livres de couleur et 34 blancs dans cette profession. A entendre les récriminations des armateurs, quand l'administration veut réduire le nombre d'esclaves sur les bateaux, on peut penser que l'emploi de marins libres est moins rentable.

Pourtant à partir de 1832, l'interdiction d'utiliser des esclaves marins est absolue : on craint le contact avec les colonies anglaises où les bruits d'émancipation se précisent. On interdit aussi aux navires britanniques dont l'équipage compterait des esclaves de relâcher à Bourbon. L'impossibilité de charger ou de décharger passagers et marchandises sans l'aide de nombreuses navettes favorise en effet contacts séditionnels et trafics illicites. Les « noirs de marine et de charroi » constituent sans doute le groupe d'esclaves dont on se plaint le plus. La plantation brise ou lamine alors que le port est une école d'insubordination. Rançon du travail rude, spécialisé, indispensable qui est le leur, rançon du large, dockers et matelots esclaves n'hésitent pas à tourner les règlements, à narguer la police. Les

archives judiciaires en témoignent.

Parmi les affaires qu'on peut y suivre, celle de Léveillé, marin « cafre » (ce terme signifie, à Bourbon, « africain »), est l'une des plus significatives. Les magistrats de Saint-Denis instruisent son procès en 1840. Esclave d'environ 45 ans, Léveillé est surpris avec trois de ses compagnons alors qu'un soir, entre onze heures et minuit, ils se déplacent pour « aller voir leurs femmes ». Apercevant un garde, ils font demi-tour, mais ce dernier, Corse de 34 ans, peut-être peu au fait des coutumes, se lance impétueusement à leur poursuite. Seul Léveillé est atteint : au moment où le garde Capazza le saisit par son gilet, l'esclave regimbe et serre à la gorge son poursuivant. Celui-ci, perdant pied, s'écrie : « grâce, mon noir, ne me tue pas », mais l'esclave de répondre : « Non, je veux t'achever ». Capazza use d'une suprême flagornerie : « grâce, mon maître, ne me tue pas ». Un témoin se trouvait dans le jardin voisin, il a tout entendu et ouvre son portail. Au bruit, l'esclave esquisse un mouvement de fuite. Le garde en profite pour lui asséner trois coups de sabre. Léveillé à l'hôpital, Capazza n'est pas félicité : on met en doute ses arguments de légitime défense, on lui reproche d'avoir blessé l'esclave au lieu de l'« amarrer ». Peut-être aussi l'énormité de l'imploration a-t-elle scandalisé les magistrats : que deviendrait le système colonial où l'on proclamerait « maîtres » des esclaves ?

La formule peut cependant se retrouver dans un autre contexte et correspondre à certaines responsabilités : il y a des esclaves « seconds maîtres », voire « patrons » de « pirogues de pêche ou de barre ». L'administration interdit qu'on leur fasse commander des embarcations plus importantes, ce qui est le signe que l'hypothèse de tels commandements est envisageable, et envisagée par des employeurs. Les archives notariales montrent, par ailleurs, la palette des responsabilités et des métiers dont la vie portuaire est l'occasion pour des esclaves : les uns sont vigies et annoncent au Capitaine du port l'arrivée des navires, d'autres encore sont charpentiers, voiliers, calfats. Les plus nombreux, occupés

à transborder les marchandises sont rameurs et débardeurs. Les travaux de réparation navale restent modestes : dans les années 1820, on peut radoubier les caboteurs de faible tonnage, à condition de les tirer à terre. Certains de ces petits navires sont construits sur place, on se limite en général à des bâtiments de 25 à 100 tonneaux. Toutes les pirogues et la plupart des chaloupes utilisées à Bourbon sont également l'œuvre de chantiers locaux. Il arrive qu'un brick prévu pour le trafic au long cours soit même construit sur place, fait exceptionnel qui peut, comme dans le cas des **Deux Clémentines** être motivé par l'attrait de la traite illégale. Les esclaves sont alors amenés à collaborer à un travail qui leur rappelle que, par des voies clandestines ou licites, eux-mêmes ou leurs ancêtres sont arrivés dans l'île à bord d'un négrier.

Esclavage

Environ 160 000 esclaves auraient été importés aux Mascareignes des origines à 1810 (14). Sur ce total, on peut penser qu'à peu près 70 000 arrivèrent à Bourbon. La période suivante qui, dès 1817, est marquée par la clandestinité du trafic, s'achève vers les années 1834-1835 et permet vraisemblablement l'entrée de 50 000 esclaves. La mer a donc conduit dans l'île du XVII^e au XIX^e siècle environ 120 000 « noirs ». Ce terme générique, employé par les contemporains comme synonyme d'esclave, englobe des ethnies fort diverses. Certains « noirs » venus de Madagascar, n'ont eu qu'un voyage relativement bref à accomplir ; ceux d'Afrique orientale ont souffert davantage de la mer. Les pourcentages de mortalité au cours de la traversée, calculés

sur un certain nombre de traites de la fin du XVIII^e et du début du XIX^e siècle, traduisent cette différence : 12 % pour Madagascar, 21 % pour l'Afrique Orientale. Pour les esclaves venus de l'Inde ou d'Afrique Occidentale, le trajet est tel que l'on peut estimer à 20 ou 25 % la mortalité des premiers et à 25 à 30 % celle des seconds. (15). Ces pourcentages établis pour des traversées licites sont certainement à majorer pour la partie du XIX^e siècle où le trafic, par sa clandestinité, devient encore plus rude.

Le transport des travailleurs sous contrat, mieux connu, donne pour la même époque, ou pour les décennies voisines, d'utiles points de comparaison. Ces travailleurs appelés engagés ou coolies sont juridiquement libres mais font l'objet d'un véritable trafic (*coolie-trade*) qui évoque à bien des égards la traite. Leur sort, sur les plantations, rappelle à tel point celui des esclaves que c'est sous ce nom que certaines traditions populaires les désignent à la Réunion. Ce trafic de travailleurs se retrouve dans diverses colonies de l'Atlantique et de l'Océan Indien. (16) ; il n'est pas étranger au Pacifique (17). L'Inde a fourni des travailleurs libres à Bourbon aux XVII^e et XVIII^e siècles mais le déferlement de la canne à sucre au XIX^e et l'abolition de l'esclavage intensifient les besoins des colons. Ceux-ci font venir quelques milliers d'engagés entre 1828 et 1848, année de l'émancipation. La plupart des affranchis préférant quitter des plantations qui leur rappellent fâcheusement leur servitude, les propriétaires sont dès lors hantés par la peur de manquer de bras. En 1849, plus de 8 000 travailleurs indiens sont introduits dans l'île, le nombre d'entrées fléchissant les années suivantes, les Réunionnais s'adressent à l'Afrique qui fournit dès 1850 quelques centaines d'immigrants ; leur nombre croît jusqu'au record de 1858. Cette année-là 10 008 Africains arrivent pour travailler dans les plantations. L'esclavage existe encore en Afrique Orientale si bien que ces engagés libres sont en réalité des esclaves qui ont été conduits, la fourche au cou, jusqu'aux navires. L'odyssée de certains de ces travailleurs, tant Indiens

qu'Africains est connue. En 1830, on entasse, par exemple, sur le **Striana Pourana** de 78 tonneaux, des marchandises et 98 coolies. Le minuscule voilier joint Yanaon à Bourbon en 105 jours. A l'arrivée, on constate que les hommes sont couverts d'une « affection galeuse affreuse ». Autre cas, celui de l'**Auguste**, il contribue aux changements d'une législation qui, à partir de 1860, protège mieux l'immigré. Ce navire, parti de Pondichéry avec 339 coolies – au lieu des 309 qu'il aurait dû, au maximum transporter – est frappé par une épidémie de choléra. L'enquête révèle que des malades ont été jetés à mer alors qu'ils étaient encore vivants ; les passagers ont été privés d'eau et de nourriture et fouettés par les officiers ; des femmes ont été violées et plusieurs en sont mortes.

Le sort des Africains semble encore plus lamentable. La plupart continuent à penser que les Européens les « engagent » uniquement pour les manger. Cette croyance contribue à la violence des révoltes auxquelles parfois les équipages succombent, mais que le plus souvent, ils répriment en les noyant dans le sang. Le trafic suscite des incidents diplomatiques avec le Portugal (affaire du **Charles et Georges** en 1857) et provoque la colère des Anglais qui affirment que le transport d'engagés africains est une traite déguisée. Les précautions sanitaires étant négligées, le **Mascareigne** introduit en 1959 le choléra à la Réunion, en même temps qu'un groupe de travailleurs qu'il venait de « traiter » à Quiloa. Le recrutement peut se faire par l'intermédiaire de boutres indiens et arabes qui conduisent leurs cargaisons humaines aux Comores ou à Madagascar. Cette première étape est souvent elle-même un calvaire pour les futurs engagés. Témoignage parmi d'autres, celui de missionnaires de Mayotte, au cours de la même année 1859 : un boutre n'ayant plus ni eau ni vivres a relâché avec près de 200 esclaves à bord ; parmi eux, il y a quelque 80 garçons de moins de 15 ans et une quinzaine de filles et de femmes. « Ils avaient été durant un mois et demi environ en proie à la faim, à la soif, à toutes les intempé-

(12) Notice sur la pêche, in Atlas..., (13) 1977, p. 466-468. (14) Filliol, 1974, p. 54-69. (15) Toussaint, 1967, p. 451-454. (16) Cf. les travaux de Tinker, Singaravélou, Dupon, Renault, Schuler, Gerbeau, etc. (17) Cf. par exemple la communication de M. Panoff au colloque Greco Océan Indien du Cnrs, Aix-en-Provence, mai 1984.

ries [...] nus comme des vers ». Débarqués sur « l'îlot Aux Morts » quelques enfants, qui en avaient encore la force, se jettent à la mer « pour étancher avec l'eau salée l'ardeur qui les dévorait ». Le P. Matthieu, qui recueille 32 enfants meurt en essayant de soigner ces « squelettes vivants » atteints de maladies contagieuses. (18). Les boutres continuent, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, à accoster à Madagascar avec leurs cargaisons d'esclaves. Selon un témoignage rapporté en 1895, on jetterait sur un îlot situé près de Maintirano les vieux et les infirmes « pour qu'ils y meurent de faim et de misère, au milieu des ossements blanchis et des cadavres en putréfaction d'autres esclaves déportés avant eux ». (20)

Coupée par des phases d'interdiction, la livraison d'immigrés africains se poursuit à la Réunion jusqu'en 1900. Elle est accompagnée, ou suivie, par l'apport d'un échantillonnage de travailleurs originaires de diverses parties du monde. Au total, les plus nombreux parmi ces engagés sont les Indiens : quand leurs derniers convois arrivent en 1885, le bilan des immatriculations s'établit à 11 813 individus. A la fin du XIX^e siècle, le consul britannique de Saint-Denis persiste à signaler à son gouvernement à la fois les pratiques coercitives en usage sur les plantations et quelques arrivées suspectes que les autorités anglaises rangent globalement dans la rubrique « slave trade » (20). L'esclavage sévit toujours, plus ou moins masqué, dans le secteur Comores-Madagascar-Afrique Orientale. Certains boutres arabes, ayant obtenu par une astuce juridique le droit d'arborer le pavillon français continuent dans cette zone à se livrer à la traite. Les clameurs anglaises conduisent plusieurs négriers devant les magistrats de la Réunion (21). En plein XX^e siècle, la toponymie reste d'ailleurs éloquente. Ainsi, Hawkins, en 1939, visite-t-il « à Ma'alla, tout près d'Aden, le plus ancien chantier naval du globe ». Là sont nées des générations de boutres. Revenu vingt ans plus tard sur les lieux, le voyageur constate que le chantier gêné par une autoroute, a déménagé : il est désormais près « d'une

digue qui relie Slave Island à la terre ferme » (22).

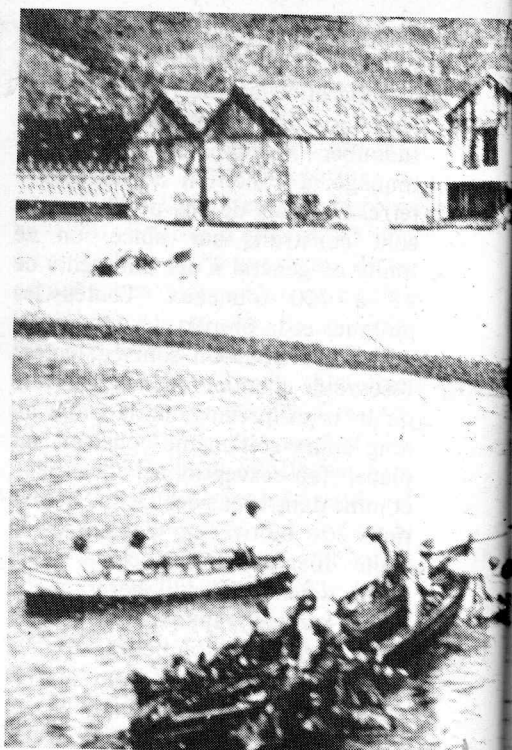
Pour les engagés, le retour au pays natal était prévu même si certains ne voulaient ou ne pouvaient en user. La coercition était parfois telle que d'aucuns fuyaient sur les routes, se pressaient aux abords des villes, couraient la campagne, affublés du nom de « marions » comme leurs prédécesseurs. La fuite des travailleurs sous contrat dépassait parfois les limites de l'île : comme l'avaient fait les esclaves, ils confiaient alors à la mer le soin de les délivrer.

Liberté

Les Indiens n'avaient sans doute l'espoir que d'un « ailleurs » hypothétique, les Malgaches en revanche savaient que la Grande Ile était à portée d'embarcation, vers le couchant. Les archives de police conservent, par exemple, la trace de l'arrivée à Bourbon, en 1833, d'une pirogue montée par des coolies indiens qui ont fui une plantation mauricienne, ou du départ de trois engagés malgaches de Saint-Paul qui, en 1857, enlèvent une pirogue « pour regagner leur pays » (ADR).

Dès 1704, les vols d'embarcations sont attestés. Ils se multiplient par la suite : « les Noirs cherchaient en s'échappant, à rejoindre « Madagascar » (23). L'aventure du Rodali n'est pas le seul indice de possibles réussites. Un retour d'esclaves au moins serait attesté (24), plusieurs sont vraisemblables. Parfois, les pirogues volées sont de forte taille : c'est le cas de celle dont s'emparent douze esclaves, dans la nuit du 8 juin 1733, après avoir franchi un kilomètre à la nage. Parfois aussi, on part avec femme, enfants, voisins et l'on prend deux embarcations (Pierre-Louis à Saint-André, le 6 octobre 1748).

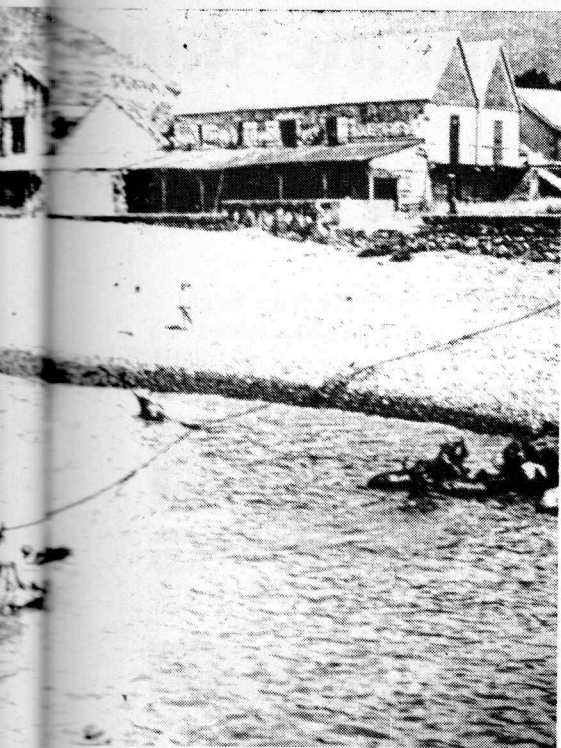
(18) AAML, 4C62C/1. (19) Vérin, 1975, t. 1, p. 196. (20) PRO, FO et P.P. (21) ADR, U 1500. (22) 1981, p. 57-58. (23) Barassin, 1953, p. 262. (24) R. Kent, Congrès de Saint-Denis, 1972. (25) AM, F 10/24. (26) ADR, C° 1035. (27) Wanquet, vol. 3, sous Benoist, 1984, p. 145.



Saint-Denis : Débarquement

L'administration redoute les départs concertés entre un grand nombre et punit à proportion : préparer une évasion vaut à l'isolé une correction et un mois de chaîne ; par gradations, on arrive à six mois de chaîne et trois corrections successives de 50 coups de fouet pour ceux qui, à 20 ou plus, auraient conçu le même projet. Si, au cours de la tentative de fuite, des violences sont exercées sur des personnes libres, la peine est la mort (Ordonnance de 1825).

Infinies sont les modalités d'évasions : certaines se produisent alors que le négrier n'a pas encore quitté le lieu de traite, et peuvent aller jusqu'à la capture du navire ; d'autres ont lieu en cours de route et il en est de rocambolesques : tel esclave amené de Bombay aux Mascareignes aurait par exemple fui sur une porte de cuisine avec une pelle à four pour pagaie (25). A Bourbon même, il est diverses possibilités de départ. Certaines sont légales, conçues tantôt comme punition (exil des esclaves dangereux à Sainte-Marie de Madagascar), tantôt comme marque de confiance (domestique, nourrice,



embarquement des bœufs au Barachois.

accompagnant les maîtres mais ceux qui oublient certaines formalités, surtout sous la Monarchie de Juillet, perdent leur esclave car le contact avec la terre de France rend libre). Les départs clandestins ne sont pas rares. On dissuade le capitaine de manquer de vigilance – voire de prêter la main à un embarquement frauduleux – en le menaçant de fortes pénalités. Des passagers clandestins arrivent pourtant à se dissimuler, même sur des navires de guerre. Ainsi, en 1815, quatre esclaves s'enfuient sur la flûte la Loire. On reçoit deux ans plus tard de leurs nouvelles, avec notification de près de deux mille francs de frais. Tandis qu'on les renvoie à leurs maîtres, l'un des hommes meurt, l'autre disparaît à l'escale de Maurice.

Mais, rêvant devant la mer, les esclaves peuvent aussi faire l'économie de telles odyssées. Le 14 octobre 1756 on en arrête qui s'étaient rassemblés à la Rivière de Figeux attendant un magicien qui les « enlèverait en lair et les ferait voler comme des oyseaux pour se rendre dans son pays... » (26). Plus tard,

rêve encore, on guette sur la ligne d'horizon les mâts d'un navire où se trouve un libérateur ; un certain Canilleau en a, piquante inversion, révélé le nom, disant que « Buonaparte doit venir pour mettre tous les noirs en liberté » (27). Un jour, le rêve se concrétise : les traditions orales rapportent que les esclaves,

en 1848, regardaient sans cesse l'Océan attendant de voir paraître le navire de l'émancipation, celui de Sarda Garriga, l'envoyé de la Seconde République ; « Papa Sarda », sinon le magicien qu'attendaient certains démunis, du moins l'un des artisans d'une plus grande justice.

Pour conclure

Déserte au début du XVII^e siècle, la Réunion a, en 1690, 314 habitants et plus de 500 000 en 1984. Au cours de ces trois siècles, l'Océan Indien est, pour elle, chemin et barrière. D'une douloureuse naissance à l'histoire, l'île garde comme un fœtus longtemps porté la marque de son environnement. L'Océan lui est pesant, non directement nourricier, arrière-faix qui l'unit à des relais par lesquels viennent les aliments et les hommes, cordon ombilical aux ramifications multiples, africaine, malgache, asiatique, européenne. Poids d'une mer le plus souvent redoutée, décriée, abandonnée à des étrangers, à quelques libertaires, à la masse des parias. Ainsi en 1827, année pour laquelle sont conservées aux Archives de la Réunion les statistiques détaillées de chaque commune, on constate que les marins ne représentent que 0,85 % du total de la population et les pêcheurs 0,50 %. Les deux catégories confondues, on arrive à 1209 individus sur un total de 90 000 habitants, dont 65 000 esclaves. Ces derniers représentent, par exemple, à eux seuls, 87,65 % des « marins » (dont beaucoup ne sont que des rameurs occasionnels sur les pirogues). Si l'on fait la part des livres de couleur, il ne reste que 147 Blancs, sur une communauté de quelque 20 000 à être recensés comme pêcheurs (113) ou marins (34).

La lenteur des progrès actuels dans les domaines de la pêche, de la navigation, du tourisme renvoie peut-être à des constantes physiques et sociologiques. Le temps ne s'est pas toujours arrêté au contact de l'eau et de la terre réunionnaises, mais force est de constater, sous-jacente aux effervescences, la présence

de rythmes océaniques millénaires plus prégnants encore dans leurs contraintes que ceux qu'un Braudel a su déceler en Méditerranée. « Ile fabulée, île fabuleuse », île à la mer lointaine, île de terriens. L'océan appartient au décor de la vie, jeu pour des privilégiés, maigre appoint pour la masse des descendants d'esclaves, de coolies, de « Petits Blancs », les broyés ou les rejetés de la plantation. « Dans les campagnes sereines, sur les immenses pentes de cannes qui descendent vers la mer, les Humiliés, des personnages de Gorki, entre l'insécurité du travail, l'alcool et l'émigration de leurs enfants détournent vers la magie ou vers la violence leur éternelle impuissance » (28). N'est-elle pas elle-même magique cette immigration vers une France fabuleuse ? Les « oyseaux » sont devenus Boeing. Mais le sort reste ironique : en mai 1984, des fugitifs africains, montés clandestinement sur un navire européen, auraient été jetés aux requins, requins d'un océan qui avait englouti en d'autres temps d'autres fugitifs africains. Et autre ironie, l'espace océanique redevient voie d'arrivée – ou de retour – plus que de départ. Pour la première fois depuis des années le solde migratoire vient de s'inverser à la Réunion. Si cette tendance se maintient, le poids démographique, la pression des chômeurs deviendront extrêmes. En période de crise économique, les puissances qui ont cautionné l'esclavage et la colonisation ne doivent-elles pas s'attendre à payer plus cher que d'autres le prix de certaines fabulations ?

Hubert Gerbeau
Université d'Aix-Marseille III