

LES RAPPORTS NORD-SUD, LA TRAITE NÉGRIÈRE ET LE FUUTA JALOO À LA FIN DU XVIII^e SIÈCLE

ROGER BOTTE

Je pars d'un constat : le Fuuta Jaloo théocratique (actuelle république de Guinée) — un État qui se constitue en Afrique de l'Ouest dans la première moitié du XVIII^e siècle — n'a pu naître, se maintenir, s'affirmer et se développer qu'en établissant un système économique fondé à la fois sur l'esclavage et la traite négrière. J'entends par là un régime où l'État et la société des hommes libres tout entière vont bénéficier des captifs, soit en les exploitant comme esclaves soit en les vendant comme marchandises. D'où une organisation particulière reposant — principalement par la guerre — sur la production de captifs pour le marché intérieur et pour l'exportation. La question de l'esclavage interne, ce que C. Meillassoux définit justement comme l'esclavagisme¹, ne sera pas abordée ici ; seules m'intéressent les relations que l'État africain entretenait avec la traite négrière atlantique² : des relations que l'on pourrait considérer comme la forme originelle des rapports Nord-Sud.

Une opinion spontanée, et communément répandue, tient l'Afrique pour absente de la pratique négrière tout en la subissant cruellement. Or, des textes récents, élargissant le champ de la réflexion, mettent en évidence une réalité plus complexe, démentent les interprétations attendues et reconnaissent au partenaire commercial africain son dynamisme, ses capacités d'initiative et d'innovation, sa part de responsabilité dans un trafic qui ne peut plus être seulement envisagé comme un appendice de l'histoire économique et commerciale de l'Europe³. Certes, la demande, ses rythmes et sa densité furent imposés de l'extérieur ; certes, la distribution des tâches dans le système économique atlantique profita surtout aux Européens⁴ mais, quelle qu'en fût la manière, il revenait au producteur local d'assurer l'offre. Observant donc les rapports à la fin du XVIII^e siècle entre un État négrier, le Fuuta Jaloo, et le marché intercontinental, je tenterai de me situer du point de vue du Sud : en l'occurrence, du côté du producteur et du vendeur de marchandises vivantes.

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

La traite négrière : un système d'échange ?

Des contacts Sud-Nord existaient avant la traite atlantique, puisque le commerce transsaharien reliait déjà l'Afrique au monde méditerranéen. Mais le déplacement, au XVI^e siècle, des circuits d'échange de la Méditerranée vers l'Atlantique et l'irruption des négriers sur les côtes occidentales d'Afrique fondent, historiquement, les rapports Nord-Sud.

Sur les faits, quelques dates. C'est à Antão Gonçalves et Nuno Tristão que revint l'honneur, en 1441, de ramener en Europe les « premiers noirs », des nomades *znaga* du Sahara occidental. Le 8 août 1444 a lieu à Lagos, en Algarve, le premier partage public de captifs — ils sont 240 —, en présence du vertueux infant Dom Henrique, instigateur et principal commanditaire des expéditions africaines. Mais c'est en 1445 qu'Antão Gonçalves, abandonnant une pratique héritée du Moyen Age (le rapt, ou *filhamento*) et inaugurée en Afrique par ses prédécesseurs, effectue la première opération de traite proprement dite (*resgate*) : il reçut contre des marchandises portugaises un lot de « dix Maures et Mauresques noirs [...], de la poudre d'or, bien qu'en petite quantité, et un bouclier et beaucoup d'œufs d'autruche dont on servit un jour trois plats à la table de l'Infant, aussi frais et aussi bons que s'ils avaient été de quelque oiseau de basse-cour ». En 1460, Petro de Cintra et Sivero de Costa découvrent les « ilhas dos Idolhos » (les îles de Los, au large de l'actuelle Conakry) et la Sierra Leone qui seront, au XVIII^e siècle, les lieux de traite privilégiés du Fuuta Jaloo. Enfin, les premiers captifs en provenance directe d'Afrique atteignent Haïti (Hispaniola) en 1518 et, en 1521, Cuba. Colomb vient à peine de toucher le Nouveau Monde⁵.

Faut-il le rappeler ? Ces déportations débutent sous le règne du paradoxe. La politique génocidaire de l'Espagne et du Portugal en Amérique stimule le zèle humaniste des missionnaires : « En 1517, le père Bartholomé de las Casas eut très grande pitié des Indiens qui périssaient dans les laborieux enfers des mines d'or antillaises. Il proposa à l'empereur Charles Quint d'importer des nègres qui peineraient à leur place... »⁶. Voici donc la « curieuse substitution » dont parle Borges, par laquelle l'Europe, d'une décision violente et unilatérale — le commerce de la pièce d'Inde —, scelle l'acte de naissance des rapports Nord-Sud avec l'Afrique. Remarquons aussitôt que, vue du Sud, l'abolition trois siècles plus tard de la traite négrière par les Anglais (mais non de l'esclavage dans les colonies) relève d'une décision du Nord tout aussi violente et unilatérale que le début de la traite même⁷.

En effet, dans ce laps de temps, des sociétés africaines — surtout côtières, mais pas seulement — se sont transformées ou édifiées pour répondre aux besoins de l'Europe et assouvir « sa faim du Nègre »⁸. Or l'abolition⁹ — de fait, la suppression brutale d'un système d'échange, source de prospérité — conduira au chaos économique celles de ces sociétés qui ne sauront pas s'adapter à la nouvelle conjoncture commerciale internationale. Le Ngaabu (Guinée Bissau) est l'exemple le plus frappant de ces sociétés qui ne se remettront pas de l'abolition. Cet État, qui vivait presque exclusivement de l'exportation du captif, était pour cette raison extrêmement vulnérable aux modifications de la demande externe. Ces changements, sur lesquels les producteurs de

captifs n'avaient aucun contrôle, vont, au Ngaabu, mettre au chômage la classe guerrière — elle s'était justement construite comme telle pour la razzia, la capture d'esclaves — et entraîner la déliquescence de l'État¹⁰.

Les formations sociales africaines qui surent s'adapter aux contraintes extérieures et réajuster leur économie en fonction de la perte que représentait la disparition de la traite — elles sont nombreuses — témoignent d'un remarquable dynamisme. Elles se reconvertissent diversement : soit dans la traite illégale, car le trafic continue (avec Cuba et le Brésil notamment), atteignant au cours des années 1830 un niveau sans précédent (135 000 déportés par an)¹¹ ; soit dans les oléagineux, afin de satisfaire aux besoins du siècle (lubrifier les machines, s'éclairer, alimenter les savonneries) : culture de l'arachide en Sénégambie et fabrication de l'huile de palme dans les États du delta du Niger (Togo, Bénin, Nigeria) ; soit dans le développement massif d'un bien de consommation « traditionnel », la kola, en Ashanti (Nigeria)¹². En Guinée, dans les « Rivières du Sud »¹³, lieux de traite du Fuuta Jaloo, la reconversion s'effectue sur deux secteurs à la fois, l'un favorisant l'autre : à la saison des pluies, les captifs sont stockés sur les plantations et employés à cultiver le riz et le coton (plus tard l'arachide) et, à la saison sèche, une fois terminée la récolte, ils sont jetés dans le circuit de la traite illégale et expédiés aux Amériques sur un navire interlope¹⁴.

Cette conversion commerciale n'était possible que si des produits suffisamment rémunérateurs s'offraient en remplacement des captifs à tous ceux qui profitaient, directement ou non, de la traite négrière. Vers 1848, le passage au commerce licite semble à peu près totalement achevé : « A Mellacorée, comme dans toutes les Rivières [...] la traite [...] a été remplacée par le commerce licite ; les indigènes achètent bien encore des captifs venant de l'intérieur [c'est-à-dire du Fuuta Jaloo], mais ce n'est plus pour les exporter, c'est pour les employer aux nombreuses cultures d'arachides qui leur rapportent de si beaux bénéfices »¹⁵. Ainsi, au moment où, en France, Victor Schoelcher et François Arago abolissent l'esclavage aux colonies, les sociétés africaines répondent à l'abolition de la traite négrière et à la demande, par les Européens, de produits de substitution par un renforcement de l'esclavage local.

A la fin du XVIII^e siècle, la traite négrière et l'esclavage sont, en Afrique de l'Ouest, les données fondamentales des rapports économiques, sociaux et politiques¹⁶. A cet égard, le Fuuta Jaloo n'innove guère. On a décrit les résultats néfastes de la traite — cette mise en dépendance — sur des pouvoirs africains confrontés à la pression de la demande d'esclaves : saignée démographique ayant pour corollaire une stagnation économique (en raison de la déportation des forces les plus productives)¹⁷, perte d'autonomie et désagrégation des sociétés ou, simultanément, renforcement de l'arbitraire et de la centralisation du pouvoir, multiplication des guerres et développement de l'insécurité, recrudescence des tensions sociales, exacerbation des tensions ethniques, répercussions corrosives sur les mentalités et, enfin, conséquences à long terme qui expliqueraient le sous-développement actuel du continent. Phénomène d'autant plus pernicieux que s'affirmait, avant le XV^e siècle, un développement économique propre à l'Afrique. Mais la traite a également des effets autrement pervers car, si elle constitue bien désormais le moteur général des sociétés sénégam-

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

biennes, refuser d'y participer revient à y participer malgré tout comme victime/marchandise, ou conduit à un processus économique de développement inégal entre sociétés prédatrices et peuples pillés. C'est pourquoi l'impact de la traite négrière diffère considérablement d'une société à l'autre, d'une époque à l'autre. De sorte qu'à la fin du XVIII^e siècle, la traite a produit *volens nolens*, et pour ne s'en tenir qu'à eux, deux types d'États négriers : ceux qui entrent à des degrés divers dans une phase de désintégration politique (c'est le cas du Kongo, des États jolof, du Galam, du Fuuta Tooro [Sénégal] et du Ngaabu) ; ceux qui, gagnant en cohésion politique et en puissance militaire, affirment leur hégémonie dans leur aire respective (c'est le cas de l'Ashanti, du Dahomey, de Segu [Mali], du Kaarta [Sénégal] et du Fuuta Jaloo)¹⁸.

Dans la zone sénégalienne, le Fuuta Jaloo se distingue par une configuration particulière qui tient en trois traits : le nombre considérable des esclaves — il dépasse de beaucoup celui des hommes libres¹⁹ —, l'importance en volume de la traite négrière avec les Européens, l'articulation réussie entre le marché négrier local et le marché négrier international. Au demeurant, les captifs ne sont pas la seule denrée d'exportation. On traite dans les « Rivières du Sud », venues du Fuuta Jaloo et d'ailleurs, toutes sortes de marchandises : ivoire, riz, bétail, or, cuirs, cire, indigo, savon, bois de teinture, pagnes, etc.²⁰. Néanmoins, à la différence du XVI^e et du début du XVII^e siècle où prévalait encore une grande diversité dans les échanges (l'or, le poivre, l'ivoire, les étoffes étaient des marchandises prisées), les captifs, sans être un produit exclusif, sont au XVIII^e siècle le principal article d'exportation.

A cela nul mystère. Le développement de l'économie esclavagiste de plantations (canne à sucre, coton, tabac, café, indigo) en Amérique du Nord et dans les Antilles exige une main-d'œuvre servile considérable. Besoins d'autant plus pressants que le taux de reproduction de la population esclave aux colonies est déficitaire (sauf en Amérique du Nord). Ainsi Saint-Domingue, la « Reine des Antilles », possession française qui fournissait à elle seule les trois quarts du sucre mondial, « “ mangeait ” ses esclaves à un rythme vertigineux, que ne pouvaient compenser ni le taux dérisoire des naissances ni les arrivages incessants et de plus en plus massifs »²¹. Pour le vendeur africain, le produit le plus recherché, le captif, devient le plus rémunérateur. Et, bien qu'il ait un coût de production, c'est aussi la marchandise la plus facile à se procurer.

Dès lors, quelle était dans ce contexte la marge d'initiative des « entrepreneurs » africains ? Sur quelles bases commerciales se fondaient des relations entre des sociétés (européennes d'un côté, africaines de l'autre) qui ignoraient le coût de production chez l'autre des biens qu'elles s'échangeaient ? Dans ce commerce fondé sur le troc, le captif était-il payé à son « juste prix » ? Bref, la traite négrière était-elle un échange inégal et qui, en définitive, dictait les termes de l'échange ?

Jihad et État négrier

L'exemple du Fuuta Jaloo permet d'esquisser quelques éléments de réponse²². Cet État s'édifie progressivement à partir de 1140 de l'hégire (1727-1728) à la suite d'une révolution islamique — elle prend la forme d'une insur-

rection des musulmans, minoritaires, et d'un *jihad* — engagée par des chefs religieux à l'encontre d'un ensemble hétérogène de populations païennes installées dans le massif futanien²³. Le régime théocratique instauré par les vainqueurs reposait sur l'Islam comme idéologie politique et comme référence juridique dans les rapports sociaux : le critère religieux, au nom duquel les Peuls musulmans et leurs alliés s'étaient emparés des pouvoirs locaux, déterminait à lui seul le statut socio-économique des hommes ainsi que les fonctions politiques, militaires et religieuses auxquelles ils pouvaient prétendre.

C'est sur ces bases que les missionnaires de l'Islam, les promoteurs du *jihad*, se constituèrent en aristocratie : ils n'avaient pas d'autre légitimité que celle qu'ils s'étaient octroyée au nom de Dieu, et qu'ils rendirent héréditaire. La contradiction des intérêts était notoire entre cette *intelligentsia*, ayant imposé sa religion — donc, sa morale et sa culture — comme étalon de la valeur et du mérite, et la masse des hommes libres, des gens de métier (ou « gens de castes ») et des esclaves. L'antagonisme entre le maître et l'esclave apparaît toutefois comme le clivage social fondamental ; il illustre à quel point la survie du pouvoir islamique dépendait de l'esclavagisme : « c'est le travail servile qui permettait à l'aristocratie de se dégager des activités de production et de se consacrer entièrement à la politique, à la razzia ou à l'exégèse des livres saints »²⁴. Simultanément, la religion comme critère de distinction, dans le temps même où elle fournissait la clef des agencements internes de la société, légitimant et organisant le pouvoir d'une minorité, définissait par homologie les conditions sociales de l'accès au savoir. En réalité, dans cet État dont l'Islam était la « raison d'être »²⁵, les lettrés n'étaient pas seulement, comme au cours du Moyen Âge européen, les producteurs naturels de l'idéologie mais ils dirigeaient l'État : ainsi la religion légitimait-elle d'autant mieux les rapports sociaux issus du *jihad* qu'il n'existait pas d'autonomie du politique à l'égard du religieux²⁶.

C'est pourquoi la distinction décisive entre musulman et non-musulman — entre libre et non-libre — va justifier la production d'esclaves pour le marché intérieur, et de captifs pour le marché international. Ceci implique le passage d'un *jihad* idéologique ayant pour objectif la conversion, et dans lequel les captifs ne sont que le sous-produit de guerres menées à d'autres fins, à un *jihad* économique visant d'abord la capture de marchandises vivantes²⁷. L'usage fait par le Fuuta Jaloo de l'opposition classique entre le domaine de l'Islam et celui de la guerre (*dar al-harb*) porte au plus haut point cette contradiction entre la vocation universaliste d'une religion et sa pratique. En réalité, le régime islamique avait besoin que se maintienne en permanence, à sa périphérie, un « domaine de la guerre » : posséder à portée de sabre une « garenne à esclaves » était même une des conditions de sa survie. Sinon, comment alimenter les circuits de la traite négrière avec les Européens ? En même temps, au sein du « domaine de l'Islam » — dans les limites de l'État par conséquent —, nul prosélytisme à l'endroit des vaincus réduits en esclavage : leur conversion, qui en aurait fait des musulmans, aurait conduit à l'effondrement du système esclavagiste.

L'exemple du Fuuta Jaloo n'autorise aucune généralisation quant au rôle joué par l'Islam dans la traite négrière en Sénégambie. D'une part, parce que des sociétés non musulmanes s'adonnent à la traite : le Ngaabu, État négrier en concurrence directe avec le Fuuta Jaloo pour l'hégémonie du trafic en Séné-

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

gambie méridionale, est un État animiste ; d'autre part parce que, depuis la seconde moitié du xvii^e siècle, des aspirations récurrentes contre la traite (mais non contre l'esclavage domestique) animent des communautés musulmanes²⁸. Ainsi Wadstrom note-t-il qu'en 1787 l'*almaami* du Fuuta Tooro « a [fait] une loi qui lui [fait] beaucoup d'honneur [...]. Il a non seulement défendu la traite des esclaves dans ses états, mais il n'a pas voulu même permettre aux François de faire passer par ses états les captifs de Galam »²⁹. Reste que, partout en Sénégal, y compris dans le Ngaabu animiste, les réseaux commerciaux sont aux mains de courtiers, les *dyula*, d'origines ethniques diverses mais tous musulmans. Héritiers de l'Islam commerçant des empires médiévaux du Soudan, les *dyula* se reconvertirent progressivement dans la traite, la greffèrent sur les circuits du commerce interrégional à longue distance (or, sel, kola, cotonnades, fer, chevaux...), la rationalisèrent, l'organisant de manière à réduire les risques inhérents à des transactions de cette nature et de cette ampleur³⁰.

Si le *jihad* permet de se livrer sereinement à la capture violente, cela ne signifie évidemment pas que le Fuuta Jaloo serait une création *sui generis* de la traite atlantique ; des motivations religieuses profondes animaient sans aucun doute les fondateurs de l'État théocratique. Mais il est clair que la révolution islamique va bénéficier de circonstances particulièrement favorables. Car si l'État ne procède pas de la demande du marché mondial en esclaves, tout indique qu'il accompagne singulièrement cette demande. En fait, la consolidation de l'État, son extension et sa croissance tout au long du xviii^e siècle correspondent à une augmentation considérable et continue, en volume et en valeur, du trafic négrier international. Comme pour l'État bambara de Segou³¹, l'accroissement de la demande en captifs et le développement de l'État vont de pair.

Cette expansion d'un État théocratique et négrier illustre la capacité de réponse d'un producteur de captifs à des prix attractifs et sa maîtrise progressive du marché. Deux périodes balisent ce processus. D'une part, les décennies 1720-1730, qui coïncident avec le début du *jihad* et où le trafic en provenance du Fuuta Jaloo par la haute Falémé alimente en majeure partie la traite à Galam : « Ces caravanes apportaient des captifs enlevés dans le pays tenda (Konyagi et Basari) et jallonké par les guerres de conquête peul [c'est-à-dire le *jihad*] »³². D'autre part les années 1750, pendant lesquelles la traite atteint un niveau jusqu'alors inégalé. C'est ainsi qu'un rapport sur la Royal African Company, une association de marchands anglais pour la traite négrière, mentionne, en 1751, un « prodigieux » commerce de captifs en Sierra Leone³³. Rien n'établit l'origine de ces captifs mais, comme le montre Rodney, tout indique qu'ils proviennent pour l'essentiel du Fuuta Jaloo³⁴.

Les termes de l'échange

Dans ces conditions, pourquoi l'année 1751 apparaît-elle comme une date charnière ? Pourquoi le Fuuta Jaloo entre-t-il à ce moment-là sur le marché comme gros exportateur de captifs ? La chronologie, fondée sur des documents locaux (*tarikhs*), met en évidence un tournant significatif : 1751 coïncide *grosso*

modo avec le terme d'une période, celle du *jihad* à l'intérieur, et marque le passage à un *jihad* à l'extérieur, reposant sur une grande expédition annuelle destinée à alimenter le marché négrier. En bref, l'arrêt du *jihad* à l'intérieur traduit la victoire définitive de l'insurrection musulmane ; il correspond à l'achèvement de la construction d'un État à l'intérieur de frontières sûres : un territoire débarrassé des animistes par le massacre, l'expulsion, l'assujettissement ou la conversion. Simultanément, cette étape de la formation de l'État marque la fin de la mise en place du système esclavagiste, ce que l'on pourrait appeler l'accumulation primitive des esclaves pour le marché interne (et qui n'exclut ni adaptations ni variations ultérieures), l'une des deux conditions de la « viabilité » du régime.

Si ces raisons structurelles expliquent, pour l'essentiel, la soudaine poussée exportatrice du Fuuta Jaloo et son entrée en force sur le marché négrier international, cette période voit aussi l'arrivée au pouvoir d'un très grand dirigeant, l'*almaami* Sori Mawdo. Redoutable chef militaire, c'est pourtant par la diplomatie qu'il impose l'hégémonie du Fuuta Jaloo dans les « Rivières du Sud » et notamment dans deux d'entre elles, le rio Nuñez et le rio Pongo³⁵. Peu important les péripéties de cette poussée vers le Sud. Désormais le Fuuta Jaloo n'est plus obligé d'aller traiter, avec toutes les incertitudes que comporte un trajet à travers des contrées souvent hostiles, à Galam, en Gambie, à Bissau ou à Sierra Leone : il obtient un accès direct à la mer — donc au marché mondial — pour écouler ses produits.

Ainsi, dès le milieu du XVIII^e siècle, ce pays se trouve en position de quasi-monopole négrier dans la région pour au moins trois séries de raisons : d'abord, parce que la pratique annuelle du *jihad* en direction des « greniers à esclaves » qu'il entretient à sa périphérie fait de lui le principal producteur de captifs de la Sénégambie méridionale ; ensuite parce que, dans l'hinterland, les dirigeants (l'*almaami* et les chefs de province) tiennent les pistes caravanières qui conduisent aux « Rivières du Sud », les débouchés du trafic, et contrôlent de ce fait les caravanes qui, venant du haut Niger ou de la haute Guinée, doivent transiter par le Fuuta Jaloo³⁶ ; enfin parce qu'à chaque saison de traite (de décembre à avril, puisque l'année commerciale correspond à l'année climatique)³⁷, l'*almaami* dépêche dans les « Rivières » deux représentants, l'un au rio Nuñez, l'autre au rio Pongo. Ils y sont chargés de la régulation des activités commerciales entre le Fuuta Jaloo, les chefs politiques locaux ou courtiers — qu'ils sélectionnent au besoin selon les intérêts commerciaux de l'État théocratique — et les négriers internationaux.

Il est évident que cette situation de quasi-monopole — production directe des captifs et maîtrise de l'ensemble du processus de commercialisation (du transport à la vente) — met le Fuuta Jaloo en mesure de maîtriser le marché négrier dans sa zone d'influence et le place, en outre, en position favorable pour discuter des termes de l'échange. De fait, les négriers qui traitent à Bissau et à Sierra Leone commencent à s'installer dans les « Rivières du Sud » et ils sont près d'une trentaine à la fin du XVIII^e siècle, au rio Nuñez, au rio Pongo et dans les autres rivières. Parmi les plus gros traitants on trouve d'abord les Européens (Dr. Walker, John Ormond, Mr. Fortune, John Irving, Mr. Ferrie, Luis Gomez, John Holeman, Wilkinson), mais aussi des Américains (Gaffery, William Skelton), des Afro-européens (Fernandez, John Pearce, David James

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

Lawrence, le fils Holeman et le fils Gomez), un Afro-américain (Benjamin Curtis, né près de Boston) et, outre les chefs locaux, un Africain d'origine non déterminée (Bashang Douglass)³⁸. Cette impressionnante mise en place d'infrastructures pour l'industrie négrière, que révèle la présence toujours plus importante des négriers internationaux, traduit sans aucun doute une augmentation significative de l'offre et appelle à son tour un accroissement du volume des transactions. Cette constante orientation à la hausse du marché souligne du même coup la montée en puissance du Fuuta Jaloo en tant qu'État négrier.

Cet État, je l'observe entre 1783 et 1800 : 1800, parce que là se situe le début de la transition entre la traite négrière et le commerce légitime, même si l'abolition n'intervient qu'en 1807 ; 1783, parce que le traité de Versailles, mettant fin à la guerre entre l'Angleterre et la France et reconnaissant l'indépendance des États-Unis, va considérablement stimuler la traite négrière : il s'agit de pallier la disette d'esclaves que la guerre a provoquée dans les colonies. En réalité, la période 1783-1793, jusqu'au début de la nouvelle guerre en Europe, constitue pour la France et l'Angleterre l'âge d'or du trafic négrier : le tournant de la reprise se situe en 1787 et le niveau antérieur (1760-1777) est atteint au début des années 1790³⁹. Ce niveau, quel est-il ? Peut-on évaluer le volume de la traite dans les « Rivières du Sud » ?

La discussion sur les chiffres de la ponction négrière, engagée par Curtin⁴⁰, continue d'alimenter une polémique féconde. Concernant les chiffres globaux, deux sources anciennes, que n'infirmant pas les travaux les plus récents⁴¹, donnent une idée de l'ampleur du trafic. En 1793, sans compter la traite américaine, 74 000 individus sont déportés par cinq nations : 38 000 par l'Angleterre, 20 000 par la France, 10 000 par le Portugal, 4 000 par la Hollande et 2 000 par le Danemark⁴². En 1800, les Français (pour peu de temps encore, puisque Bonaparte rétablira la traite le 30 floréal an X-1802), les Hollandais et les Danois ayant aboli l'esclavage, ce sont 95 000 Africains qui sont déportés par l'Angleterre (55 000), le Portugal (25 000) et les États-Unis (15 000)⁴³. Quant aux « Rivières du Sud », plusieurs sources convergentes permettent de mesurer l'ampleur du commerce négrier entre 1783 et 1788 : un « pilote » rédigé en 1783 signale une traite de 6 000 captifs par an entre le rio Nuñez et la rivière de Sierra Leone⁴⁴ ; en 1785, les états de l'entreprise Barber (de Liverpool) aux îles de Los, une maison installée là depuis 1754, révèlent un trafic de 4 000 captifs par an⁴⁵ tandis qu'en 1788, un document de la Marine royale détaillant la traite dans neuf rivières recense une activité comprise entre 4 000 et 5 000 captifs par an⁴⁶. Surtout, un journal de voyage circonstancié donne pour huit mois de traite, de septembre 1785 à avril 1786, un chiffre de 10 520 déportés⁴⁷. Parmi les sources citées, un négrier français, P. Ancel, natif du Havre, qui possède un établissement aux îles de Los et un autre sur l'île de Gambia (rivière de Sierra Leone), où il réside depuis 1782. Il y a pris la succession d'un autre négrier français, J. L. Hannibal, arrivé là dès 1772⁴⁸. On a donc affaire, avec Ancel, à un homme d'expérience, possédant une excellente connaissance du marché, et l'on peut considérer son évaluation de plus de 10 000 captifs vendus comme une information sérieuse, proche de la réalité. C'est beaucoup plus que ce qui était communément admis. Cela ne préjuge pas de variations importantes d'une année sur l'autre. Ainsi un rapport de la Sierra Leone Company daté d'octobre

1791 note-t-il, sans en indiquer les raisons, une diminution très sensible de la traite dans la rivière Sierra Leone — moins de mille captifs exportés (contre près de 5 000 en 1785-1786) — et une flambée des prix jusqu'à 25 ou 30 livres sterling par tête⁴⁹.

A ces dix années de commerce intense côté européen correspond, au Fuuta Jaloo, une période faste à peu près identique (1780-1792) qui voit l'échec définitif des tentatives de reconquête du pays par les animistes (Conde Buraama du Waasulu et Taku Baayero de Farana) : une période de production massive de captifs et de forte croissance du commerce extérieur.

Au mitan de cette période, 1783-1800, une phase de crise permet d'analyser à la fois la conjoncture sur le marché mondial, en Europe et en Amérique, et la situation sur le marché local, au Fuuta Jaloo. Cette crise se situe entre 1792 et 1796. C'est aussi le laps de temps qui correspond au règne du quatrième *almaami* du pays. Or cet *almaami*, Saadu, présente une étonnante particularité : il est le seul de toute l'histoire du Fuuta Jaloo (1727-1896) à n'avoir entrepris aucun *jihad*. Ce fait est d'autant plus singulier que l'on vient de voir le rôle déterminant de la guerre dans la production de captifs pour l'exportation. Les chroniques locales expliquent cette absence d'expéditions militaires par l'antagonisme opposant à l'époque deux partis (les Alfaaya et les Soriyaa) et qui aurait empêché l'*almaami* de quitter Timbo, sa capitale, de crainte d'y voir éclater un coup d'État⁵⁰. Certes, cet antagonisme était bien réel puisqu'un premier coup d'État échoue à la fin de 1794 et qu'un second, en juin 1796, se termine par l'assassinat de Saadu⁵¹. Cependant, l'histoire du Fuuta Jaloo est riche d'affrontements sanglants et de luttes acharnées entre les deux partis, l'organisation dualiste ou bicéphale du pouvoir relevant de la structure politique même⁵². C'est pourquoi il faut chercher ailleurs, me semble-t-il, l'arrêt, cinq ans durant, de toute expédition armée : et notamment dans la nécessité, pour l'*almaami*, de cesser la production de nouveaux captifs en raison de la dépression du marché mondial.

En fait, le règne de Saadu (1791/1792-1796) coïncide avec une conjoncture économique particulièrement défavorable : d'abord s'amplifie, sur les marchés négriers africains, le déplacement majeur de la traite en faveur des pays du delta du Niger (Togo, Bénin, Nigeria) et vers les marchés congolais et angolais nettement plus productifs⁵³ ; ensuite, l'insurrection des esclaves dans le nord de Saint-Domingue (août 1791) — une colonie qui a absorbé en 1788 et 1789 entre le tiers et la moitié de l'ensemble de toute la traite atlantique⁵⁴ —, des importations exagérées ailleurs, l'effondrement de la demande de café en France provoquent une saturation provisoire des importations négrières aux Antilles. Du reste dès la Révolution, la traite française décline fortement pour finir en 1794, à la suite de la suppression de l'esclavage le 4 février (16 pluviôse an II) par la Convention — qui, pourtant, ne dit rien de la traite des noirs. Mais surtout, l'*almaami* Saadu est confronté aux conséquences sur la traite atlantique de la guerre qui éclate en Europe, en 1793, entre la France et l'Angleterre. Alors qu'en 1792 l'Angleterre, tous ports confondus (Liverpool, Londres, Bristol), atteint son plus haut niveau de traite depuis la reprise de 1782 avec 195 appareillages pour l'Afrique, ce chiffre tombe à 72 en 1793⁵⁵. Cette année-là, alors que les débats au Parlement sur l'abolition laissent planer une grande incertitude

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

sur l'avenir de la traite, la crise financière et l'effondrement du crédit viennent freiner davantage encore les armements⁵⁶. Pour toutes ces raisons, la saison 1793-1794 est catastrophique dans les « Rivières ». La présence remarquée des négriers américains⁵⁷ ne suffit pas à compenser la défaillance des Anglais et des Français. Certes, il existe une remontée de la demande d'esclaves aux Antilles, mais les transactions sont impossibles faute de moyens de transport. Par ailleurs, les négriers résidant dans les « Rivières », bien que disposant d'importantes capacités de stockage dans leurs captivités, achètent peu ou pas du tout car ils n'ont pu renouveler, en l'absence de bateaux venus d'Europe, leur assortiment de marchandises de traite⁵⁸. Enfin, aggravant encore le marasme, l'escadre française chargée par la Convention d'attaquer les installations anglaises en Afrique détruit, en septembre 1794, les établissements britanniques aux îles de Los et dans la rivière de Sierra Leone, centres négriers en relation avec le Fuuta Jaloo (le commandant français, sur la foi de renseignements fallacieux, met également à sac les installations de la Sierra Leone Company, une organisation militant pour l'abolition)⁵⁹.

Bref, le marché, à l'ouverture de la saison 1793-1794, est extrêmement déprimé. La valeur du captif s'établit à la baisse : en décembre 1793, elle passe dans le rio Nuñez de 160 à 120 barres de fer par tête et, en mars 1794, s'effondre à 80 barres⁶⁰. Confronté à une dégradation aussi considérable des termes de l'échange — ce cours renvoie aux prix pratiqués dans les années 1740 —, l'*almaami* réagit vivement par une rétention de l'offre : sous peine de sanctions, la vente de captifs au-dessous du cours antérieur de 160 barres est interdite⁶¹. S'il ne fait pas fermer les pistes caravanières à tout commerce, c'est afin de pouvoir se procurer une denrée essentielle au Fuuta Jaloo, le sel. De fait, le déclin de la traite est immédiat puisqu'elle tombe au cinquième du taux habituel. Un négrier sur la rivière Fatala, et non des moindres, Wilkinson, déclare même vouloir abandonner le commerce. En réalité, la rétention des captifs est générale et, en 1794, un facteur blanc constate qu'aucun esclave n'a été vendu depuis un an entre le cap Verga et le cap Mount car les commerçants ont voulu réduire le prix de 10 ou 12 £ et que, en conséquence, les autochtones gardent tous leurs esclaves, les mettant à cultiver le riz, particulièrement dans les « Rivières du Sud » (« in the Susee and Mandingo countries »)⁶². De même, comme au Fuuta Jaloo, les guerres ont à peu près partout cessé car, comme le remarque le « respectable » chef Cuddy (rivière de Gambie) de passage à Freetown : « What should a man go to war for now ? There is nothing to make people go to war : no price for slaves — no ship to make them — no goods to give for them ! »⁶³. Au rio Pongo — où les négriers, en novembre 1795, s'entendent pour diminuer le prix d'achat des captifs à leurs factoreries — les pistes, cette fois immédiatement fermées par le représentant de l'*almaami*, chef de la province de Timbi Tunni, seront rouvertes fin février 1796, lorsque des divergences entre négriers sur la politique à suivre provoqueront une remontée des cours. De fait, en juillet 1796, le cours du captif s'établit à 150 barres, à peu près son cours antérieur⁶⁴.

Il est vrai que, s'agissant du cours du captif, la conjoncture s'est sensiblement modifiée en 1796 : l'escadre française chargée de la répression a disparu des côtes africaines, de même que la plupart des corsaires. En Europe, les armateurs de Liverpool, de Londres et de Bristol se sont organisés pour compenser

les effets de la guerre : l'augmentation des tonnages, l'usage de crédits à long terme, une meilleure productivité des capitaux, l'abaissement de la durée du voyage « circuieux » entre les trois continents compensent le taux prohibitif des assurances⁶⁵. Les armements dans ces trois ports passent de 92 en 1795 à 111 en 1796, pour atteindre 163 départs en 1798⁶⁶. Surtout, les Américains, profitant de leur neutralité dans la guerre et de l'ouverture d'un nouveau marché — par la *real cédula* du 28 février 1789, l'Espagne abandonne le dernier monopole de la traite et déclare libre le commerce des esclaves à Cuba, Saint-Domingue et Porto-Rico —, ont considérablement développé leur commerce et semblent avoir fait des « Rivières du Sud » leur lieu de traite privilégié⁶⁷. Si le premier voyage connu d'un négrier américain dans les « Rivières », le *Little George* de Newport, date de 1730⁶⁸, l'intérêt et le savoir-faire américains pour cette région apparaissent véritablement avec le traité de Versailles de 1783. Celui-ci, en confirmant que la côte occidentale d'Afrique entre la rive gauche de la Gambie et la rivière de Sierra Leone n'appartenait exclusivement à aucune nation, offrait à un pays accédant à l'indépendance, les États-Unis, un espace idéal au commerce⁶⁹. D'autant que dans les années 1790, au sud d'une ligne passant par la Virginie, les lois des États contre l'importation d'esclaves étaient ouvertement violées tandis que l'invention, en 1793, d'une machine à décortiquer le coton ouvrait l'ère du « coton roi »⁷⁰. Bref, en 1795, Zachary Macaulay, alors administrateur de la Sierra Leone Company, s'inquiète du nombre sans précédent de négriers américains à la côte. Le botaniste suédois Afzelius, qui étudie la flore de la région, constate de son côté (pour cette même saison 1795-1796) qu'au moins 60 bateaux, la plupart américains, se sont trouvés sur la route des îles de Los⁷¹. Parmi eux, le *Charleston* (capitaine J. Connolly), de la ville du même nom (Caroline du Sud), un bateau de 400 tonneaux qui appareille des « Rivières du Sud » le 13 juin 1795 avec environ 500 captifs chargés au rio Pongo et au rio Nuñez⁷². Mais malgré l'augmentation du nombre de bateaux à la côte (que confirme aussi la reprise anglaise) les stocks sont encore si gonflés, en juin 1797, dans la rivière Gambie qu'un bateau également nommé *Charleston* (capitaine Charles Harris) échange en deux jours sa cargaison de rhum et de tabac contre 130 captifs⁷³.

C'est dans cette conjoncture que l'*almaami* se comporte en agent économique averti, interdisant la vente des captifs à un taux jugé non rémunérateur et contribuant, ainsi, à la remontée des cours comme au maintien des termes de l'échange. Pourtant, une telle décision était rendue d'autant plus difficile que l'accumulation d'un grand nombre de captifs dans la dernière période du règne précédent, et la nécessité d'écouler des surplus que le système esclavagiste interne, saturé, ne pouvait plus absorber, poussaient à la vente. Le pays, comme le remarque un voyageur en mars 1794, regorgeait de captifs car, mis à part une contrebande au demeurant assez active, il n'en avait été vendu aucun depuis plus d'un an⁷⁴. Les mesures de sécurité prises à l'encontre de la classe servile — interdiction de danser (c'est-à-dire de se réunir), désarmement des esclaves domestiques accompagnant les caravanes dès leur arrivée sur le territoire du Fuuta Jaloo — ne parvenaient plus à désamorcer une situation devenue explosive. De fait, en novembre ou décembre 1793, une révolte éclate, aussitôt réprimée, dans la province de Timbo⁷⁵. L'alerte a été d'autant plus vive que depuis 1785, dans la rivière Mellacorée, huit cents à neuf cents esclaves,

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

retranchés dans un gros village fortifié, résistent et tiennent en échec leurs anciens maîtres ⁷⁶.

Négriers européens et négriers africains : tous négociants

Ainsi l'exemple du Fuuta Jaloo, État prédateur et non victime malheureuse de la traite, dont on a vu que l'expansion accompagnait la demande européenne en marchandises vivantes, capable, dans un contexte de crise, de refuser les termes de l'échange inégal, permet de nuancer — au moins dans ce cas et pour cette période — le modèle économique récurrent de rapports Nord-Sud nécessairement défavorables au Sud. Que penser, d'ailleurs, des conclusions inattendues de Meyer sur l'armement nantais entre 1770-1792, montrant que les voyages « circuïteux » sont moins avantageux que ceux de « droiture » ⁷⁷ ? En outre, l'analyse des comptes de l'un des principaux armateurs négriers de Liverpool, William Davenport, met en évidence un taux moyen de profit d'environ 10 % (sur 67 voyages entre 1757 et 1785) ; les négociants des autres pays d'Europe obtiennent des bénéfices bien inférieurs, ou même perdent de l'argent ⁷⁸.

Quoi qu'il en soit, si la traite négrière est bien à l'origine du sous-développement du continent africain ⁷⁹, une analyse non plus globale mais selon les temps et les lieux permet de distinguer une histoire économique autrement nuancée. Il ne faut pas se tromper d'époque : la traite n'est pas la colonisation pas plus que le capitalisme marchand n'est le capitalisme industriel. La colonisation, en imposant de nouveaux rapports économiques à l'Afrique, cessera de considérer les États et les classes sociales du continent comme des partenaires ⁸⁰. Certes, lorsqu'on dresse le bilan des pertes et profits à l'époque de la traite, ce fut pour les captifs, comme le remarque Johnson, « almost all lost, loss of freedom, loss of family and friends, and, for one in seven or so, loss of life itself » ⁸¹ — et Johnson de se demander quels bénéfices a pu retirer l'Afrique en compensation des pertes humaines.

Reprenant en partie sa démonstration, je tenterai de mesurer l'évolution de l'économie africaine, en rapport avec la traite, dans les domaines des transferts de technologie, de la nature des produits commercialisés et des termes de l'échange, dans celui, enfin, des industries artisanales locales.

Il est indéniable — et c'est probablement le handicap le plus important — que les Africains se heurtent, pendant toute la période de la traite négrière, au refus délibéré des Européens d'effectuer le moindre transfert de technologie ⁸². On connaît le rejet par l'Angleterre, vers 1804, de la demande du roi Adandozan du Dahomey en vue de l'installation d'une fabrique d'armes à feu dans son royaume ⁸³. Il est vrai qu'à cette époque et pour ce pays, gros exportateur de captifs, un tel transfert représentait la technologie la plus appropriée et la plus utile au développement du trafic négrier. Mais, déjà, le roi du Dahomey ne sortait pas de la logique du marché mondial et de la demande extérieure.

Au demeurant, notons qu'aucun des articles recherchés par le Nord (les esclaves, l'ivoire, l'or, la cire, les cuirs, les denrées alimentaires) n'a besoin pour sa transformation des compétences technologiques européennes. Ne peut-on dès lors parler de relations commerciales ordinaires ? Ce n'est déjà plus le

cas de certains produits demandés au XIX^e siècle (l'arachide, en partie, ou le caoutchouc) ; ce n'est plus du tout le cas des matières premières exploitées au XX^e siècle : de la bauxite, par exemple, que l'on trouve aujourd'hui dans les anciennes « Rivières du Sud » (Guinée maritime). Simultanément, les biens africains qui entrent dans le commerce avec les Européens sont tous des produits qui circulent déjà dans les échanges continentaux, quoique dans des proportions différentes (en particulier les esclaves). Ils ne sont donc pas destinés au profit exclusif des Européens, même si certains d'entre eux dérogent à cette règle : les bois de teinture et de construction, dont la demande augmente considérablement dans les « Rivières » à la fin du XVIII^e siècle, et surtout l'ivoire qui n'était pas, comme on le dirait aujourd'hui, autoconsommé⁸⁴.

Du côté européen — à l'exception notable des armes à feu et de la poudre — aucun des biens principaux entrant dans le commerce, qu'il s'agisse des tissus, du fer, des perles, de l'alcool ou même du tabac (qui, à la fin du XVIII^e siècle, pouvait être produit sur place), n'était une nouveauté. La différence, décisive à terme, portait sur la plus grande quantité — ou la plus grande variété — d'une même marchandise que les Européens pouvaient produire dans les manufactures, ou (pour le coton ou le tabac) grâce au système esclavagiste et à la main-d'œuvre servile importée. Enfin — et cela n'est pas le moins étonnant —, pendant les trois siècles que dure la traite négrière, la demande africaine en marchandises européennes demeure à peu près immuable si bien que de sa satisfaction dépend le succès ou l'échec de la traite⁸⁵. Cette demande commerciale quasiment inchangée sur la longue durée explique pourquoi les navires négriers, quelle que fût leur nationalité, transportaient un assortiment de marchandises sensiblement identiques ; cela permet de comprendre aussi la concurrence acharnée, entre nations négrières, dans la production des mêmes biens.

D'ailleurs, ces marchandises importées ne se réduisent pas, loin de là, à la pacotille (le terme désigne un assortiment de marchandises sans la connotation péjorative d'aujourd'hui). En tout cas, à la fin du XVIII^e siècle — ce ne fut pas toujours le cas —, les produits entrant dans les transactions avec les Africains sont de réelle valeur⁸⁶. Désormais, il faut « que les fusils partent, que les couleurs des étoffes tiennent, que le tord-boyaux enivre ». « Les noirs », dit un rapport d'experts, « se sont “ subtilisés ” »⁸⁷. Ainsi la « guinée française », une cotonnade fabriquée à Rouen, ne parvenait pas à s'imposer car elle ne possédait pas le coloris désiré, tandis que les Hollandais, capables de le reproduire, dominaient le marché. Comme étaient rejetés nombre de tissus teints et imprimés de Manchester parce qu'inférieurs aux productions indiennes⁸⁸. De sorte que l'on constate, tout au long du XVIII^e siècle, une amélioration continue de la qualité des produits en réponse aux critères et aux exigences des Africains.

Dans le même temps, la valeur de la barre — cette unité de change en marchandises/monnaies — augmente : au Fuuta Jaloo, les termes de l'échange de captifs contre des articles de traite connaissent une progression remarquable, passant de 60 barres en 1723-1724 (à Sierra Leone) à 160 barres en 1792 (aux îles de Los). La situation est identique à Galam, où le captif s'échange à 16 barres en 1714 et à 130 barres vers 1800⁸⁹. La valeur de la barre s'accroît et pourtant, en raison de la mécanisation de la production, le prix coûtant des marchandises européennes baisse. Autrement dit, les Européens préfèrent donner plus en échange des produits africains — et notamment des captifs — que de réaliser un surprofit⁹⁰.

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

C'est que les négriers du Havre, de Liverpool, de Nantes, de Newport ou de Bristol sont des négociants, donc des concurrents. Matthews le déplore : « L'effet de cette rivalité fut de changer entièrement la nature du commerce d'Afrique. Les naturels se prévalurent de l'avidité et de l'empressement avec lesquels ces aventuriers s'efforçaient de se supplanter mutuellement, et leurs prétentions en augmentèrent d'autant »⁹¹. Cette concurrence s'exerce d'abord entre nations. Dans les « Rivières du Sud », une longue rivalité oppose Français et Anglais sur la qualité des tissus : c'est Rouen contre Manchester, au bénéfice de Manchester jusqu'au milieu du XIX^e siècle⁹². Au même moment, Français et Américains s'affrontent pour imposer leurs alcools respectifs (que le Fuuta Jaloo musulman ne consomme pas, mais qui servaient dans les négociations avec les sociétés courtières) : finalement, le rhum de Rhodes Island l'emporte sur l'eau-de-vie de la vallée d'Auge⁹³. A Ngaabu, il est vrai, parce que les dirigeants préfèrent la fenouillette de l'île de Ré (une variété de pomme) à toute autre espèce, les Français, qui fournissent en outre les produits de luxe, furent un temps sans rivaux⁹⁴. Mais la concurrence est aussi individuelle, entre traitants. Elle consiste, grâce au système des « aboyeurs » (ou rabatteurs), à intercepter les caravanes avant qu'elles n'arrivent à la côte et à achalander telle factorerie par la promesse d'un meilleur prix.

Quant aux armes à feu, leur importance n'est pas aussi considérable qu'on l'a dit. Là encore, une périodisation s'impose. Si, à la fin du XVIII^e siècle, les Susu des « Rivières du Sud » sont largement armés de fusils, ce n'est pas le cas du Fuuta Jaloo, où il faut attendre le milieu du XIX^e siècle pour assister à une généralisation des armes à feu : en 1851 encore, Hecquart, témoin du rassemblement de l'armée de l'*almaami* Ibrahim, aperçoit « plus d'arcs que de fusils »⁹⁵. Dans ce cas, le cycle classique « fusils-esclaves » — pour se procurer des captifs, il faut des fusils, et les fusils s'obtiennent contre des captifs —, ne vaut pas. L'hégémonie d'un Fuuta Jaloo principalement équipé d'arcs, de flèches et de sabres sur des sociétés côtières possédant un nombre important de fusils prouve que la détention d'armes à feu ne présentait pas forcément un avantage technologique et n'influençait pas nécessairement l'équilibre des pouvoirs.

Il existait aussi en Sénégambie une classe de marchands africains professionnels, les *dyula*, qui, contrôlant l'ensemble des circuits commerciaux, avaient une connaissance pratique des différents points de traite : avec les Maures, les Français, les Anglais, les Portugais ou les autres négriers. Ces *dyula*, extrêmement mobiles, étaient capables d'anticiper le marché, de décider d'un mot d'ordre observé par tous et, si nécessaire, de transférer la traite d'un point sur un autre. Ainsi à Galam — mais cela était vrai ailleurs —, chaque fois que les termes de l'échange captif contre articles de traite baissait, les *dyula* détournaient le trafic avec les Français (Fort Saint-Joseph) vers la concurrence anglaise de Gambie⁹⁶. A Galam encore, la pression des *dyula* fut à l'origine de la fixation d'un double taux du captif, avec un tarif de haute saison, plus élevé au moment des pluies, en raison des difficultés accrues de communication⁹⁷. Ces commerçants étaient également bien informés des affaires de l'Europe : Matthews s'étonne de voir rapportée au rio Pongo, quarante jours plus tard seulement, la défaite en 1782 des Espagnols devant Gibraltar⁹⁸. Par ailleurs, à

la fin du XVIII^e siècle, les courtiers métis, la seconde génération de négriers dans les « Rivières du Sud », étroitement liés aux pouvoirs locaux, ont fait leurs études en Angleterre (les Skelton, Ormond, Holeman et Gomez fils) tandis que d'autres sont en pension à l'African Academy de Clapham, près de Londres⁹⁹. En 1783 déjà, le chef de la rivière Mellacorée a confié un de ses fils au marquis de Lajaille, de la Royale, « qui l'a amené à Brest pour y recevoir de l'instruction et apprendre la langue française. Sa Majesté pourvoit à son entretien »¹⁰⁰. Pour toutes ces raisons, les *dyula*, les courtiers et, *a fortiori*, un État négrier comme le Fuuta Jaloo étaient regardés par les Européens comme des partenaires égaux dans les transactions. D'où la différence capitale entre la traite et la colonisation : si, à l'ère de la traite, les Européens contrôlent les marchés extérieurs, ils ne cherchent à aucun moment à s'emparer des réseaux intérieurs¹⁰¹. C'est bien pourquoi le Fuuta Jaloo pouvait conserver la maîtrise de la production des captifs et de l'ensemble du processus de commercialisation.

Si les rapports Nord-Sud étaient donc bien aussi ceux-là, on ne peut tout uniment les analyser en terme de régression des forces productives locales. Au Fuuta Jaloo, la traite négrière n'a jamais été une activité exclusive, et n'a pas détourné la société — essentiellement grâce au travail servile — des autres activités de production. Mieux, elle va avoir un effet d'entraînement et, ouvrant aux produits locaux (bétail, riz, cire, cuirs, coton, indigo, savon, etc.) de nouveaux marchés, stimuler une production dont toutes les couches de la société, y compris certains esclaves, vont profiter. De ce fait, de nombreuses formes d'esclavage et d'assujettissement, souvent considérées par les anthropologues comme « indigènes », furent en réalité engendrées par la traite négrière atlantique¹⁰². Ainsi, la multiplication des villages d'esclaves n'avait pas seulement pour objectif de satisfaire les besoins de l'aristocratie : Muhammad Kaba, saisi par des voleurs et vendu à la côte en 1778 puis libéré à la Jamaïque en 1833, indique que son père avait une plantation près de Timbo (capitale du Fuuta Jaloo) « où il possédait 140 esclaves et des champs qui produisaient quantité de coton, de riz et de vivres échangés à la côte contre des marchandises européennes ou autres »¹⁰³. En fait, la traite négrière aurait été impossible sans le ravitaillement des captivités et des navires négriers en produits vivriers. Ces produits frais servaient aux besoins des équipages mais également à l'entretien de la cargaison de captifs. En 1787, aux îles de Los, le capitaine de l'*Eliza*, un négrier de Liverpool, se fournit en riz, huile de palme, vêtements et tabac pour l'« usage des captifs »¹⁰⁴.

On met en avant habituellement, afin de souligner la régression des forces productives, l'exemple de deux produits importés en Sénégambie, le fer et les textiles, dont le processus de substitution aux produits indigènes aurait été amorcé très tôt et témoignerait d'un déclin des industries locales. Or, à y regarder de plus près, la Sénégambie offre une image autrement contrastée. Certes, en beaucoup d'endroits le fer natif n'a pas supporté la concurrence du fer européen : le produit importé est moins cher et de meilleure qualité que la production locale. Mais en Gambie, à la fin du XVIII^e siècle, le fer natif circule toujours dans les échanges¹⁰⁵. Quant au Fuuta Jaloo, où l'extraction du minerai et la fonte continuent, la production locale est préférée au fer européen, exception faite de la fabrication des outils tranchants. Cette industrie, signalée par

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

tous les voyageurs au XIX^e siècle, perdue encore au début des années 1960. En réalité, au Fuuta Jaloo comme en Gambie ou au Buundu — et probablement ailleurs —, les deux produits circulaient concurremment¹⁰⁶. Mieux, s'agissant du fer européen, on se trouve en présence de l'exemple peu courant — et aujourd'hui hypothèse improbable — d'une matière première fournie par l'Europe et transformée en Afrique. Par ailleurs, si les forgerons pouvaient être vendus comme esclaves sur le marché local, ils n'étaient généralement pas cédés — du fait de leur spécialisation — sur le marché international. Une tradition de compétence technologique et de savoir-faire se maintenait ainsi sur place¹⁰⁷.

Quant aux textiles, s'il est indéniable que le Galam a perdu à la fin du XVIII^e siècle le marché maure au bénéfice des tissus européens, au Fuuta Jaloo, Watt constate en 1794 que les habitants fabriquent la plus grande part de leur habillement. Certes, il existe une demande de marchandises européennes mais, dans ce cas encore, les deux produits circulent concurremment. En fait, quelles que soient les quantités de tissus importées d'Europe et d'Inde, les « Rivières du Sud » sont toujours connues pour la vitalité et la renommée de leurs manufactures (baga, nalu et susu) dont les produits sont extrêmement recherchés par le Fuuta Jaloo¹⁰⁸. C'est qu'il existe incontestablement un marché en expansion — stimulé par les progrès, malgré tout, de l'islamisation (et donc la nécessité de se vêtir autrement) et de la mode — que ni les importations européennes ni les productions africaines ne peuvent satisfaire. Pourtant, là encore, le travail servile intervient à grande échelle : dans une région voisine des îles de Los (au Sumbuya), un chef, Fenda Muhammadu Dumbuya dit Fenda Modu, fait fabriquer par ses esclaves — il en possède, dit-on, un millier — des tissus cramoisis qu'il échange au Benna, au Fuuta Jaloo, au Solima et dans d'autres régions¹⁰⁹. Même à la fin du XIX^e siècle, la dépendance à l'égard du marché européen n'est pas totale. Des industries textiles sont encore actives et témoignent d'échanges complexes : les caravanes venant du Fuuta Jaloo au rio Pongo apportent des étoffes nommées « pagnes sarakole » en échange de coton écri américain¹¹⁰. Nombreux étaient les commerçants *dyula* d'origine sarakole (d'où le nom des pagnes) ; or, comme on le voit, ceux-ci maintinrent longtemps un débouché aux produits textiles locaux. Cette production relevait d'ailleurs largement du secteur servile, comme la culture du coton aux États-Unis, et ce n'est pas le moindre paradoxe de ces échanges d'une rive à l'autre de l'Atlantique.



Peut-on dire que les rapports commerciaux imposés par le Nord à un État négrier tel que le Fuuta Jaloo entravaient le développement du pays à la fin du XVIII^e siècle ? On a vu que cet État était en mesure de faire pencher en sa faveur les termes de l'échange, tandis que les produits importés à cette époque n'étaient pas sans valeur. La question demeure posée de savoir jusqu'à quel point le Fuuta Jaloo pouvait imposer aux Européens un juste prix du captif et des différents articles, quand les deux partenaires ignoraient chez l'autre le coût de production des biens qu'ils s'échangeaient¹¹¹. En réalité, sauf pour les victimes, aucune forme de commerce n'était aussi bénéfique pour tous que la traite négrière. Ce commerce provoqua au Fuuta Jaloo les conditions d'une extension notable des forces productives par le développement d'une éco-

nomie vivrière liée aux besoins de la traite, et en ouvrant l'accès au marché mondial à de nombreux produits. Certes, cet essor entraînait une accentuation de l'esclavagisme mais il s'accompagnait aussi, pour les hommes libres, d'une formidable poussée de la culture religieuse.

Cependant cette logique commerciale, encourageant l'accroissement de biens importés que l'on ne peut désormais acquérir qu'en intensifiant la chasse à l'homme, conduisait-elle à une subordination du commerce extérieur à la traite négrière européenne ? Sans doute est-ce là le point le plus funeste du trafic puisque les négriers européens ou leurs courtiers n'achetaient de produits qu'à concurrence du nombre de captifs qu'ils pouvaient obtenir. C'est ainsi qu'ils mirent en échec, dans les « Rivières du Sud », les tentatives de la Sierra Leona Company de pratiquer un « commerce légitime »¹¹². Mais le Fuuta Jaloo lui-même était-il acquis aux idées abolitionnistes ?

Par ailleurs, l'existence d'un double marché, interrégional et international, où circulaient les mêmes produits permettait au Fuuta Jaloo de définir une politique d'équilibre entre les deux secteurs. Car si, parmi les denrées importées, on trouvait des biens européens (dans cet ordre : tabac, perles, tissus, fusils, poudre, papier, etc.)¹¹³, ce sont des produits manufacturés localement (le sel, la kola et l'huile de palme) qui venaient, et de très loin, en tête des échanges. Le Fuuta Jaloo finançait l'acquisition de ces produits locaux par des articles (les captifs) vendus sur le marché international. Or, au double marché correspondait un double système monétaire : sur le marché international les transactions s'effectuaient en barres, principalement entre les Européens et les sociétés courtières ; sur le marché interrégional, le système des échanges reposait sur le sel et le riz et, plus généralement, sur un troc produit contre produit, plusieurs biens pouvant au besoin intervenir comme monnaie courante. Les négriers des « Rivières » effectuaient la plus grande partie de leurs transactions avec le Fuuta Jaloo en produits locaux (notamment le sel). Ils devaient se les procurer au préalable auprès des sociétés côtières.

Le principal avantage de ce double système pour le Fuuta Jaloo tenait au fait que les produits importés (tabac, tissus, fusils, etc.), directement échangés contre des captifs, n'avaient qu'une importance secondaire dans l'économie du pays. Ceci implique que l'esclavagisme était probablement le mode de production dominant et qu'il était capable de se perpétuer indépendamment de son insertion dans le système du commerce international : en effet, les captifs mis sur le marché international par le Fuuta Jaloo étaient, si l'on peut dire, des captifs surnuméraires par rapport aux besoins économiques intérieurs.

Il y avait, au bout du compte, une relative autonomie entre les deux secteurs économiques. Cette autonomie constituait, du point de vue du développement des rapports Nord-Sud, un avantage considérable : les soubresauts éventuels du marché international ne pouvaient avoir, à la fin du XVIII^e siècle, d'effets durablement déstabilisateurs sur l'économie du Fuuta Jaloo. Il suffisait, comme le fit l'*almaami* Saadu, d'arrêter momentanément le *jihad* pour réguler le marché.

Roger BOTTE
Centre d'Études africaines
EHESS-CNRS

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

NOTES

* Je remercie Boubacar Barry, Serge Daget, Annik Le Pape et Emmanuel Terray de la lecture critique qu'ils ont bien voulu faire de la première version de ce texte.

1. C. MEILLASSOUX, *Anthropologie de l'esclavage. Le ventre de fer et d'argent*, Paris, PUF, « Pratiques théoriques », 1986, 375 p.

2. Pour une vue d'ensemble sur les traites (atlantique, transsaharienne et orientale), voir F. RENAULT et S. DAGET, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1985 ; P. MANNING, *Slavery and African life. Occidental, oriental, and African slave trades*, Cambridge, Cambridge University Press, « African studies series, 67 », 1990. Pour une synthèse sur la traite atlantique, voir I. et J. L. VISSIÈRE, *La traite des noirs au siècle des Lumières. (Témoignages de négriers)*, Paris, A. M. Métailié, 1982 ; et sur le système de lois « négricides » de la France, L. SALA-MOLINS, *Le code noir ou le calvaire de Canaan*, Paris, PUF, « Pratiques théoriques », 1987, 292 p.

3. Je pense en particulier au travail précurseur de M. JOHNSON « The Atlantic slave trade and the economy of West Africa », dans R. ANSTEY et P. E. H. HAIR édés, *Liverpool, the African slave trade, and abolition*, Liverpool, Historic Society of Lancashire and Cheshire, « Occasional series 2 », 1976, pp. 14-38. Voir également P. E. H. HAIR, *The Atlantic slave trade and Black Africa*, Liverpool, Liverpool University Press, « Liverpool historical essays », (1989 1^{re} édition 1978).

4. Dans la finance, les transports maritimes, les industries manufacturières, l'exploitation des mines, l'agriculture de plantations, voir J. E. INIKORI, « La traite négrière et les économies atlantiques de 1451 à 1870 », dans *La traite négrière du XV^e au XIX^e siècle*, Paris, UNESCO, « Histoire générale de l'Afrique. Études et documents, 2 », 1979, pp. 58-91.

5. A. DE CA' DA MOSTO, *Relation des voyages à la côte occidentale d'Afrique, 1455-1457*, C. SCHEFER éd., Paris, E. Leroux, 1895, pp. 181-188 ; F. LATOUR DA VEIGA PINTO (avec la collaboration d'Antonio CARREIRA), « La participation du Portugal à la traite négrière », dans *La traite négrière du XV^e au XIX^e siècle*, pp. 124-154 ; D. P. MANNIX et M. COLEY, *Black cargoes. A history of the Atlantic slave trade 1510-1865*, New York, The Viking Press, 1962 ; G. E. DE ZURARA, *Chronique de Guinée*, L. BOURDON éd. et trad., Dakar, IFAN, « Mémoires de l'IFAN, 60 », 1960, pp. 79, 84, 92, 108-109, 132.

6. J. L. BORGES, *Histoire de l'infâmie. Histoire de l'éternité*, Paris, UGE, « 10/18 », 1964, p. 13. Voir également R. COUPLAND, *The British anti-slavery movement*, Londres, Frank Cass, 1964, p. 18 (1^{re} édition 1933). En fait, dès 1511, Ferdinand le Catholique avait déjà permis l'importation d'esclaves africains à Hispaniola où la population, en quinze ans, était passée d'un million à 60 000 personnes. En 1517, Charles Quint, « como el trabajo de un negro era más útil que el de cuatro Indios », autorise une importation annuelle de 4 000 Africains à Hispaniola, Porto Rico, Cuba et à la Jamaïque.

7. *Anti-slave Trade Act* du 25 mars 1807, prenant effet au 1^{er} janvier 1808. Aux États-Unis, l'abolition décrétée quelques mois plus tard prit également effet au 1^{er} janvier 1808. Je me réfère à une idée exprimée par S. DAGET, « Rôle et contribution des États côtiers dans l'évolution des rapports entre Africains et Européens du xv^e au xix^e siècle », *Annales de l'Université d'Abidjan*, 13, 1980, pp. 330-331.

8. B. BARRY, *La Sénégalie du XV^e au XIX^e siècle. Traite négrière, Islam, conquête coloniale*, Paris, L'Harmattan, 1988, p. 103.

9. Parmi les écrits en faveur de l'abolition et du commerce légitime, voir le beau texte de WADSTROM qui coïncide avec la période et la région étudiées : C. B. WADSTROM, *Observations sur la traite des nègres (...) en 1787 et 1788*, Paris, Gahey, 1790. Remarquons que le discours anti-traite n'était pas nécessairement un discours anti-esclavagiste et encore moins anticolonialiste, cf. G. VERMÉE, « Avancées et limites des discours anti-esclavagiste et anticolonialiste des philosophes des Lumières », dans *Esclavage, colonisation, libérations nationales. De 1789 à nos jours*, Actes du colloque organisé les 24, 25 et 26 février 1989 à l'Université Paris VIII par l'AFASPA et le Comité 89 en 93, Paris, L'Harmattan, 1990.

10. Sur le Ngaabu, voir D. T. NIANE, *Histoire des Mandingues de l'Ouest. Le royaume du Gabou*, Paris, Karthala/Arsan, 1989 ; M. MANÉ, « Contribution à l'histoire du Kaabu, des origines au xix^e siècle », *Bulletin de l'IFAN*, série B, 40, 1, 1978, pp. 87-159.

11. C. LLOYD, *The Navy and the slave trade. The suppression of the african slave trade in the nineteenth century*, Londres-New York-Toronto, Longmans, Green and Co, 1949, pp. 24-61 (rééd. 1968).

12. Sur les problèmes de la transition au commerce légitime, voir G. E. BROOKS, « Peanuts and colonialism : consequences of the commercialization of peanuts in West Africa, 1830-1870 », *Journal of African History*, 16, 1, 1975, pp. 29-54 ; C. COQUERY-VIDROVITCH, « De la traite des esclaves à l'exportation de l'huile de palme et des palmistes au Dahomey : XIX^e siècle », dans C. MEILLASSOUX éd., *L'évolution du commerce africain depuis le XIX^e siècle en Afrique de l'Ouest/The development of indigenous trade and markets in West Africa*, Londres, IAI/Oxford University Press, 1971, pp. 107-123 ; I. WILKS, « Asante policy towards the Hausa trade in the 19th century », dans C. MEILLASSOUX éd., *ibid.*, p. 127 ss.

13. « Rivières du Sud », ainsi dénommées au XVII^e siècle par rapport à la localisation de Saint-Louis et de Gorée (Sénégal) pour désigner le rio Compony, le rio Nuñez, le rio Kapatchez, le rio Pongo, le rio Forécariah, la Mellacorée, les Scarcies et d'autres rivières se jetant dans l'océan Atlantique entre la Guinée portugaise et la Sierra Leone. Les Anglais établis au sud, en Sierra Leone, parlent eux de « Northern Rivers ».

14. S. M. WALKERS, *Missions in Western Africa...*, Dublin, William Curry, Jun. and Company, 1845, p. 256. Ce système fonctionnait déjà à l'époque de la traite légale, comme le note J. MATTHEWS, *Voyage à la rivière de Sierra Leone sur la côte d'Afrique (...) 1785, 1786 et 1787*, Paris, Hautbout l'Aîné, an V. Voir également O. GOERG, « Deux modalités d'adaptation à l'abolition de la traite atlantique : le rio Nuñez et le rio Pongo (actuelle Guinée) », dans S. DAGET éd., *De la traite à l'esclavage*, Actes du Colloque international sur la traite des Noirs, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique/Société française d'histoire d'outre-mer, vol. II, pp. 557-573 ; B. L. MOUSER, *Trade and politics in the Nuñez and Pongo rivers, 1790-1865*, Bloomington, Indiana University, Ph. D. thesis, 1971.

15. E. BOUËT-WILLAUMEZ, *Commerce et traite des noirs aux côtes occidentales d'Afrique*, Paris, Imprimerie nationale, 1848 (rééd. 1978).

16. B. BARRY, « Traite négrière et esclavage interne en Ségambie au XVIII^e siècle », dans S. DAGET éd., *De la traite à l'esclavage*, vol. I, pp. 213-222.

17. Sur les effets contradictoires de la traite et des disparités démographiques en fonction du contexte, voir C. COQUERY-VIDROVITCH, « Traite négrière et démographie. Les effets de la traite atlantique : un essai de bilan des acquis actuels de la recherche », dans S. DAGET éd., *De la traite à l'esclavage*, vol. II, pp. 57-69.

18. A. BATHILY, *Les portes de l'or. Le royaume de Galam (Sénégal) de l'ère musulmane au temps des négriers (VIII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 346.

19. J. WATT, *Journal of Mr. James Watt, in his expedition to and from Teembo in the year 1794*, Oxford, Bodleian Library, ms. Afr. s. 22, f^o 72, estime leur nombre, selon des indications recueillies sur place, à cinq captifs pour un homme libre. Sur l'esclavage au Fuuta Jaloo, voir M. S. BALDÉ, « L'esclavage et la guerre sainte au Fuuta-Jalon », dans C. MEILLASSOUX éd., *L'esclavage en Afrique précoloniale*, Paris, Maspéro, 1975, pp. 183-220.

20. Sur l'historique du commerce légitime, voir W. RODNEY, *A history of the Upper Guinea coast, 1545-1800*, Oxford, Clarendon Press, 1970, pp. 152-170 ; pour le détail des échanges commerciaux rivière par rivière à la fin du XVIII^e siècle, cf. S. M. X. GOLBERRY, *Fragmens d'un voyage en Afrique fait pendant les années 1785, 1786 et 1787*, Paris, Treuttel et Würtz, 1802, vol. II, pp. 227-286 ; MATTHEWS, *Voyage à la rivière de Sierra Leone*, pp. 12-23.

21. J. FOUCHARD, « La traite des Nègres et le peuplement de Saint-Domingue », dans *La traite négrière du XV^e au XIX^e siècle*, p. 279.

22. Pour les sociétés côtières servant d'intermédiaires dans la traite négrière, la discussion est déjà largement engagée : voir B. L. MOUSER, « Landlords-strangers : a process of accommodation and assimilation », *The international Journal of African historical Studies*, VIII, 3, 1975, pp. 425-440 ; C. RIVIÈRE, « Les bénéficiaires du commerce dans la Guinée précoloniale et coloniale », *BIFAN*, série B, XXXIII, 2, 1971, pp. 257-284.

23. Sur la société issue du *jihad*, voir R. BOTTE, « Révolte, pouvoir, religion : les Hubbu du Fūta-Jalon (Guinée) », *Journal of African History*, XXIX, 3, 1988, pp. 391-413 ; Id., « Pouvoir

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

du Livre, pouvoir des hommes : la religion comme critère de distinction », *Journal des Africanistes*, 60, 2, 1990, p. 37-51 ; W. RODNEY, « Jihad and social revolution in Futa Djallon in the eighteenth century », *Journal of the Historical Society of Nigeria*, IV, 2, 1968, pp. 269-284.

24. BALDÉ, « L'esclavage et la guerre sainte », p. 204.

25. N. LEVTZION, « Islam and State formation in West Africa », dans S. N. EISENSTADT, M. ABITBOL, N. CHAZAN éd., *The early State in african perspective*, Leyde, E. J. Brill, 1988, p. 104.

26. Contrairement, semble-t-il, à ce que dit Bourdieu du champ religieux, P. BOURDIEU, « Genèse et structure du champ religieux », *Revue française de Sociologie*, 12, 1971, pp. 295-334. Le phénomène touche, historiquement, toutes les sociétés islamiques puisque séparer strictement religion et politique est une idée étrangère à l'islam, cf. B. ÉTIENNE, *L'islamisme radical*, Paris, Hachette, 1987, spécialement p. 21.

27. Sur la nature économique du *jihad* et sa relation avec la traite atlantique, voir W. RODNEY, « African slavery » ; Id., « Jihad and social revolution » ; B. BARRY, « The subordination of power and the mercantile economy : the kingdom of Waalo 1600-1831 », dans D. CRUISE O'BRIEN éd., *The political economy of underdevelopment*, Londres, Sage, 1979, pp. 39-63 ; M. A. KLEIN, « Social and economic factors in the Muslim revolution in Senegambia », *Journal of African History*, 13, 3, 1972, pp. 419-441.

28. Depuis la guerre dite de *Surbubba* (entre 1673 et 1677) dans cinq royaumes de la vallée du fleuve Sénégal (le Fuuta Tooro, le Waalo, le Jolof, le Kajoor et le Bawol). Mais là, il semble bien que le commerce de la gomme ait été plus rentable que celui des captifs. Sur l'aspect anti-traite du mouvement, voir J. BOULÈGUE, « L'expression du refus de la traite négrière dans les sociétés sénégalaises (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans *De la traite à l'esclavage*, vol. I, pp. 247-252.

29. WADSTROM, *Observations sur la traite des nègres*, pp. 178, 205-206 ; Archives nationales, Colonies, C⁶ 20¹, f^o 22.

30. Sur l'organisation du commerce négrier africain, voir M. GUEYE, « La traite négrière à l'intérieur du continent africain », dans *La traite négrière du XV^e au XIX^e siècle*, pp. 156-170.

31. R. L. ROBERTS, *Warriors, merchants and slaves : the State and the economy in the Middle Niger valley, 1700-1914*, Stanford, Stanford University Press, 1987.

32. BATHILY, *Les portes de l'or*, p. 264 ; AN, Col., C⁶ 8, 10 juillet 1725 ; P. D. CURTIN, *Economic change in precolonial Africa. I. Senegambia in the era of the slave trade*, Madison, University of Wisconsin Press, 1975, p. 178.

33. Captain NYE, *Inspection of George Island, Sierra Leone, 1751*, cité par RODNEY, *A history of the Upper Guinea coast*, p. 237.

34. RODNEY, *op. cit.*, pp. 238, 255. Sur ce tournant, voir également W. MCGOWAN, *The development of european relations with Futa Jallon and the foundation of french colonial rule, 1794-1897*, Londres, University of London, Ph. D. thesis, 1978, pp. 68-69.

35. MCGOWAN, *op. cit.*, notamment pp. 38-44, 65-74, 103-106 ; M. SAINT-PÈRE, « Petit historique des Sossos du rio Pongo », *Bulletin du Comité d'Études historiques et scientifiques de l'AOF*, 13, 1930, pp. 40-45.

36. Sur la question des pistes caravanières, voir W. MCGOWAN, « The establishment of long-distance trade between Sierra Leone and its hinterland », *Journal of African History*, 31, 1, 1990, pp. 25-41 ; MOUSER, *Trade and politics*, notamment chap. V ; A. WANN et B. BA, *Les relations entre le Futa-Dyalo théocratique et les principaux royaumes de la Basse-Côte des origines à l'implantation coloniale*, Conakry, Institut polytechnique Gamal-Abdel-Nasser, mémoire, 1974, multigr.

37. Car la saison des pluies rend le commerce intérieur presque impossible, voir J. METTAS, « La traite portugaise en haute Guinée, 1758-1797 : problèmes et méthodes », *Journal of African History*, 16, 3, 1975, pp. 347-348.

38. B. L. MOUSER, « Women slavers of Guinea-Conakry », dans C. C. ROBERTSON et M. A. KLEIN éd., *Women and slavery in Africa*, Madison, University of Wisconsin Press, 1983, pp. 320-339 ; MOUSER, *Trade and politics*, pp. 20-39 ; A. ARCIN, *Histoire de la Guinée française*, Paris, Challamel, 1911, pp. 207-208, 228-229.

39. Pour la France, voir J. METTAS, « Honfleur et la traite des Noirs au XVIII^e siècle », *Revue française d'Histoire d'Outre-mer*, 60, 218, 1973, pp. 5-26. Cette ville, cinquième port négrier français entre 1783-1792, avait pour site privilégié de traite les îles de Los et la rivière de Sierra Leone. Voir également A. EVERAERT, « Les fluctuations du trafic négrier nantais, 1763-1792 », *Cahiers de Tunisie*, 43, 1963, pp. 37-62 ; J. METTAS, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, S. DAGET éd., Paris, Société française d'histoire d'outre-mer/P. Geuthner, 1978, 2 vols ; J.-M. DEVEAU, *La traite rochelaise*, Paris, Karthala, 1990, pp. 22-23 ; J. MEYER, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, EPHE/SEVPEN, 1969, pp. 122-128 ; R. STEIN, *The French slave trade in the eighteenth century : an Old Regime business*, Madison, University of Wisconsin Press, 1979, pp. 42-47, 209, 211.

40. P. D. CURTIN, *The atlantic slave trade : a census*, Madison, University of Wisconsin Press, 1969.

41. Pour les traites anglaise, française et américaine, la mise au point la plus récente est celle de D. RICHARDSON, « Slave exports from West and West-Central Africa, 1700-1810 : new estimates of volume and distribution », *Journal of African History*, 30, 1, 1989, pp. 1-22. Pour les traites danoise, hollandaise et portugaise, la meilleure synthèse reste celle de P. E. LOVEJOY, « The volume of the Atlantic slave trade : a synthesis », *Journal of African History*, 23, 4, 1982, pp. 473-502.

42. B. EDWARDS, *Histoire civile et commerciale des colonies anglaises dans les Indes occidentales*, Paris, Dentu, an IX (1801), p. 204. RICHARDSON, *op. cit.*, tableau 4, p. 10, indique 761 000 déportés pour la décennie 1790-1799.

43. *Minute of conferences in London on slave trade*, Feb. 1819, cité par J. BANDINEL, *Some account of the trade in slaves from Africa*, Londres, Longman, Brown and Co., 1842, p. 105.

44. AN, Col., C¹⁸ 1, f^o 184.

45. Y. DEBBASCH, « L'espace du Sierra Leone et la politique française de traite à la fin de l'Ancien Régime », dans S. DAGET éd., *De la traite à l'esclavage*, vol. I, pp. 209-210.

46. AN, Col., C⁶ 29¹, f^o 147-150.

47. *Journal du voiage depuis la rivière de Gambie à la rivière de Sierra Leone inclusivement (mai 1786)*, Oxford, Bodleian Library, ms. Afr. s. 7.

48. En 1788, Ancel confirmera le chiffre de 10 000 captifs par an : cf. *Campagne de la Fauvette à la côte d'Afrique en 1787 et 1788*, 15 et 16 mars 1788, AN, Marine 4 jj 73. Voir également, AN, Col., C⁶ 18³, f^o 2, 4, 37 ; C⁶ 19², f^o 105 ; GOLBERRY, *Fragmens d'un voyage*, vol. II, pp. 252, 284-285. LOVEJOY, « The volume of the Atlantic slave trade », p. 485, indique 58 000 déportés entre 1791-1800, pour une partie de côte un peu plus étendue. En 1806, un témoin estime la traite à 5 000 captifs par an : J. CORRY, *Observations upon the Windward coast of Africa*, Londres, G. and W. Nicol, 1807, pp. 53-54.

49. *Report on the court of directors of the Sierra Leona Company to the general court, held at London, on the 19th of october, 1791*, dans C. B. WADSTROM, *An essay on colonization...*, Londres, chez l'auteur, 1794-1795, vol. II, pp. 13-14. Ce rapport est daté par erreur du 26 février 1795 dans E. DONNAN, *Documents illustrative of the history of the slave trade to America*, Washington, Carnegie Institution of Washington, 1931, vol. II, p. 618, n. 1.

50. Dakar, IFAN-CAD, fonds G. Vieillard, cahiers 5, 6, 36.

51. A. AFZELIUS, *Adam Afzelius Sierra Leone journal 1795-1796*, ed. by A. P. Kup, Uppsala, Almqvist & Wiksells, 1967, pp. 14-15 ; MCGOWAN, *The development of european relations*, pp. 188, 196.

52. BOTTE, « Révolte, pouvoir, religion » ; T. DIALLO, *Les institutions politiques du Fouta Dyalon au XIX^e siècle*, Dakar, IFAN, « Initiatives et études africaines, 28 », 1972.

53. Voir notamment R. ANSTEY, *The atlantic slave trade and british abolition, 1760-1810*, Londres, MacMillan Press, 1975, pp. 58-88.

54. CURTIN, *The atlantic slave trade*, p. 75. P. LABARTHE, *Voyage au Sénégal, pendant les années 1784 et 1785*, Paris, chez l'auteur, an X-1802, p. 208, donne les chiffres suivants sur l'introduction des esclaves à Saint-Domingue : 30 839 en 1787, 29 506 en 1788, 27 212 en 1789, sans compter la contrebande.

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

55. D. P. LAMB, « Volume and tonnage of the Liverpool slave trade 1772-1807 », dans ANSTEY et HAIR éd., *Liverpool, the African slave trade, and abolition*, tableau 3, p. 93. R. ANSTEY, « The volume and profitability of the british slave trade, 1761-1807 », dans S. L. ENGERMAN et E. D. GENOVESE éd., *Race and slavery in the Western hemisphere : quantitative studies*, Princeton, Princeton University Press, 1975, tableau 2, p. 10, produit des chiffres légèrement différents : 186 appareillages pour 1792 et 75 pour 1793.

56. J. A. RAWLEY, *The atlantic slave trade. A history*, New York-Londres, W. W. Norton, 1981, p. 207 ; B. K. DRAKE, « The Liverpool-african voyage c. 1790-1807 : commercial problems », dans ANSTEY et HAIR, *op. cit.*, pp. 126-156 ; WADSTROM, *An essay on colonization*, vol. II, p. 56.

57. R. ANSTEY, « The volume of the North American slave-carrying trade from Africa, 1761-1810 », *Revue française d'Histoire d'Outre-mer*, LXII, 1975, p. 56 (numéro spécial, *La traite des Noirs par l'Atlantique : nouvelles approches*) ; MCGOWAN, *The development of european relations*, p. 140.

58. G. E. BROOKS, *Yankee traders, old coasters and African middlemen*, Boston, Boston University Press, 1970, pp. 54-55, note la pénurie de marchandises américaines à Sierra Leone ; MCGOWAN, *The development of European relations*, p. 177 ; MOUSER, « Trade, coasters, and conflict », p. 56.

59. Les pertes des négriers lors de l'attaque de l'escadre française furent estimées à 400 000 £ : *Rapport de la Sierra Leona Company (26 février 1795)*, dans WADSTROM, *An essay on colonization*, vol. II, p. 288.

60. WATT, *Journal*, f^o 70, 90. Selon chaque région de la côte existait, établi d'un commun accord, un étalon de valeur qui servait de référent monétaire pour le commerce entre Africains et Européens. C'était tantôt la barre de fer, comme ici (du Sénégal au cap Mesurado), tantôt le paquet, la pièce, l'acquêt d'or, etc. La barre de fer s'impose dès le xvii^e siècle comme l'unité de base pour les transactions commerciales. Toutes les marchandises ont une valeur rapportée à la barre de fer, qui est parfois utilisée pour le paiement effectif et se trouve souvent remplacée par d'autres biens de valeur équivalente. J. B. L. DURAND, *Voyage au Sénégal...*, Paris, H. Agasse, an X (1802), vol. II, p. 224, note en 1788 que « la barre est une monnaie nominale évaluée en Afrique, 4 livres 16 sols, et qui coûte en Europe un peu moins de moitié de cette somme ».

61. WATT, *Journal*, f^o 70 ; MCGOWAN, *The development of european relations*, p. 140.

62. *Rapport de la Sierra Leona Company*, dans WADSTROM, *An essay on colonization*, vol. II, p. 117.

63. *Ibid.*, p. 116, voir également p. 77.

64. MCGOWAN, *op. cit.*, p. 195 ; MOUSER, *Trade and politics*, pp. 56-57. Presque dans le même temps (mai 1795), à Freeport au rio Pongo, la factorerie de la Sierra Leona Company offre quatre à six barres pour une tête de gros bétail et une à deux barres pour une chèvre ou un mouton, tandis que le riz blanc s'échange contre un volume équivalent en sel, ou contre 30 à 40 barres par tonneau : MOUSER, *op. cit.*, pp. 59-61. Ces prix sont à peu près équivalents à ceux pratiqués à Bissau en 1792 ; voir J. MONTEFIORE, *An authentic account of the late expedition to Bulam on the coast of Africa*, Londres, J. Johnson, 1794, p. 20.

65. DRAKE, « The Liverpool-african voyage », pp. 128-129.

66. ANSTEY, « The volume and profitability », tableau 2, p. 10.

67. Pour des données numériques sur la traite nord-américaine, voir ANSTEY, « The volume of the North American slave-carrying trade », p. 65 ; RICHARDSON, « Slave exports from West and West-Central Africa », pp. 1-22.

68. T. T. HAMM, *The American slave trade with Africa, 1620-1807*, Bloomington, Indiana University, Ph. D. thesis, 1975, p. 154. Pour l'ensemble de l'armement américain vers l'Afrique, depuis 1645, voir le dénombrement de W. E. B. DUBOIS, *The suppression of the African slave trade to the United States of America, 1638-1870*, New York, Dover publications, 1970, append. C, p. 289.

69. Voir les articles 9, 10, 11, 12 et 19 du traité dans *Notices statistiques sur les colonies françaises*, Paris, Imprimerie royale, 1839, vol. III, pp. 152-154 ; également DURAND, *Voyage au Sénégal*, vol. I, p. xxxviii ; GOLBERRY, *Fragmens d'un voyage*, vol. I, pp. 40, 44-45, 57.

70. S. ABRAMOVA, *Afrique. Quatre siècles de traite des noirs*, Moscou, Éditions du Progrès, 1988, pp. 107-108 (1978 pour l'édition russe) ; MANNIX et COLEY, *Black cargoes*, p. 187.

71. AFZELIUS, *Sierra Leone journal*, p. 137 et également pp. 44, 60, 134, 156 (note 7r) ; ANSTEY, « The volume of North American slave-carrying trade », p. 56. Voir aussi DONNAN, *Documents illustrative of the history of the slave trade*, vol. II, pp. 99, 101.

72. J. HAWKINS, *A history of a voyage to the coast of Africa...*, Philadelphia, chez l'auteur, 1797, pp. 12, 150, 173.

73. Il prend également à son bord le célèbre voyageur Mungo Park. Mungo PARK, *Voyage dans l'intérieur de l'Afrique*, Paris, FM/La Découverte, 1980, p. 345. Dans cette rivière, le *Charleston* semble être le premier bateau à accoster depuis plusieurs mois et le prix des esclaves y est « très bas », *ibid.*, pp. 334, 336.

74. WATT, *Journal*, f° 70 ; AFZELIUS, *Sierra Leone journal*, p. 14, fait le même constat.

75. WATT, *op. cit.*, f° 71, 73, 83.

76. AFZELIUS, *Sierra Leone journal*, pp. 54, 122, 123, 126, 130 ; T. M. WINTERBOTTOM, *An account of the native Africans in the neighbourhood of Sierra Leone...*, Londres, J. Hatchard and J. Mawman, 1803, vol. I, pp. 154, 158 (rééd. 1969).

77. MEYER, *L'armement nantais*, p. 249.

78. D. RICHARDSON, « Profitability in the Bristol-Liverpool slave trade », *Revue française d'Histoire d'Outre-mer*, 62, 226-227, 1975, pp. 301-308. Cependant, Williams a calculé que sur 878 bateaux partis de Liverpool entre 1783 et 1793, le bénéfice moyen (pour 303 737 captifs déportés) était de 30 % : G. WILLIAMS, *History of the Liverpool privateers and letters of marque with an account of the Liverpool slave trade*, Londres, William Heinemann, 1897, p. 596 (rééd. 1966). Voir également ABRAMOVA, *Afrique*, pp. 84-85.

79. W. RODNEY, *How Europe underdeveloped Africa*, Londres, Bogle-L'Ouverture Publications/Dar es-Salaam, Tanzania Publishing House, 1972.

80. C. MEILLASSOUX, « Consommer la rupture », dans M. H. PIAULT éd., *La colonisation : rupture ou parenthèse ?*, Paris, L'Harmattan, 1987, pp. 47-48.

81. JOHNSON, « The Atlantic slave trade », p. 29.

82. RODNEY, *A history of Upper Guinea coast*, p. 184, note pour la Sierra Leone, comme rare exemple de fourniture de biens de production, l'exportation de grands plateaux de cuivre servant dans le processus d'évaporation du sel. Le pape Nicolas V, consacrant le monopole du Portugal sur les côtes d'Afrique par la bulle *Dum diversas* (1452) puis par la bulle *Romanus Pontifex* (1455), précisait que les Portugais pourraient y faire du commerce avec les habitants, sauf celui du fer et des armes qu'il était interdit de livrer aux « infidèles ». Comme on le sait, ce monopole fut mis en échec par les autres nations et l'embargo sur le fer et les armes non respecté. Sur *Dum diversas* et *Romanus Pontifex*, voir A. BRÁSIO, *Monumenta missionária africana. Africa ocidental (1342-1499)*, Lisbonne, Agência geral do Ultramar, 1958, Segunda série, vol. I, pp. 269-273, 277-286.

83. RODNEY, *How Europe underdeveloped Africa*, p. 123.

84. Sur l'importance du bois, voir notamment GOLBERRY, *Fragmens d'un voyage*, vol. II, p. 42 ; sur l'ivoire, cf. PARK, *Voyage dans l'intérieur de l'Afrique*, pp. 300-304. Pour la seule rivière Mellacorée, 700 défenses sont commercialisées annuellement dans les années 1790 : AFZELIUS, *Sierra Leone journal*, p. 125.

85. RENAULT et DAGET, *Les traites négrières*, pp. 87-89. S. DAGET, *La traite des Noirs*, Rennes, Ouest-France Université, 1990, tableau pp. 113-116.

86. J. SURET-CANALE, « La Sénégambie à l'ère de la traite », dans Id., *Essais d'histoire africaine*, Paris, Éditions sociales, 1980, p. 99. Toutefois, l'auteur ajoute aussitôt que ces produits de « consommation » (armes à feu, alcools, pacotille) « ne semblent pas avoir été susceptibles de contribuer en quoi que ce soit au développement économique de l'Afrique » (p. 105). Voir également, du même auteur, « Contexte et conséquences sociales de la traite africaine », *op. cit.*, pp. 73-96.

87. GASTON-MARTIN (MARTIN, Gaston dit), *Négriers et bois d'ébène*, Grenoble, Arthaud, 1934, p. 19.

L'AFRIQUE, XVI^e-XVIII^e SIÈCLES

88. AN, Col., C⁶ 23, s. d. ; ABRAMOVA, *Afrique*, pp. 47-48, 56, 58-60 ; JOHNSON, « The Atlantic slave trade », p. 16. Voir également L. CRÉTÉ, *La traite des nègres sous l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 1989, p. 76 : « les Guinéennes en toiles blanches (contrefaites de l'Inde) qui ont été tirées de Rouen, se sont trouvées mal teintes, de bleues elles sont devenues vertes à l'arrivée en Guinée, ce qui a causé un préjudice considérable à ceux qui en ont fait venir pour leurs cargaisons » (*Mémoire sur le commerce de Guinée*, 22 nov. 1767, ms AD Loire-Atlantique, C 882, f^o 268).

89. A. JONES, *From slaves to palms kernels. A history of the Galinhas country (Africa) 1730-1890*, Wiesbaden, Franz Steiner, « Studien zur Kulturkunde, 68 », 1983, p. 31 ; BATHILY, *Les portes de l'or*, p. 279 ; DURAND, *Voyage au Sénégal*, vol. II, p. 43.

90. JOHNSON, *The Atlantic slave trade*, pp. 23-24. Sur la concurrence entre nations, le déplacement de l'équilibre des échanges en faveur des Africains et l'apparition d'un marché « libre » sur lequel les prix obéissent avant tout à la loi de l'offre et de la demande voir, pour la Côte de l'Or à la fin du XVII^e siècle, E. TERRAY, *Une histoire du royaume abron du Gyaman. Des origines à la conquête coloniale*, Paris, Université de Paris V, thèse d'État, 1984, vol. I, pp. 259-265.

91. MATTHEWS, *Voyage à la rivière de Sierra Leone*, p. 119. Voir également, SAVARY DES BRUSLONS, *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle et des arts et métiers*, Copenhague, C. et A. Philibert, 1759-1762, vol. III, article « Nègres », pp. 1096-1097.

92. A ce moment, le courant s'inverse : C. DE KERHALLET, « Côte occidentale d'Afrique. Le rio Nuñez », *Annales maritimes et coloniales*, IV, 1847, p. 197, note que « la ville de Rouen a fait (...) d'immenses progrès et introduit des améliorations incontestables dans ses tissus, qui sont remarquables par leur bonne qualité, le choix des dessins et la modicité de ses prix (...). Aucune autre nation ne peut soutenir la concurrence ».

93. HAMM, *The American slave trade*, pp. 32, 66-67 souligne l'importance pour l'expansion du commerce américain du développement d'une industrie du rhum en Rhodes Island dans les années 1730.

94. DURAND, *Voyage au Sénégal*, p. 234.

95. H. HECQUARD, *Voyage sur la côte et dans l'intérieur de l'Afrique occidentale*, Paris, Benard, 1855, p. 264. Sur la diffusion de l'armement, voir MATTHEWS, *A voyage to the river Sierra Leone*, p. 78 ; RODNEY, *A history of Upper Guinea coast*, p. 177.

96. BATHILY, *Les portes de l'or*, p. 272. Voir également WADSTROM, *Observations sur la traite des nègres*, p. 176 ; C. BECKER et V. MARTIN, « Kayor et Baol : royaumes sénégalais et traite des esclaves au XVIII^e siècle », *Revue française d'Histoire d'Outre-mer*, 62, 226-227, 1975, p. 284. NIANE, *Histoire des Mandingues*, p. 114, remarque qu'« il y avait aussi des marchands [africains] interlopes qui cassaient les prix fixés par les gros marchands ou *banna* ['cossus'] ».

97. BATHILY, *op. cit.*, p. 272.

98. MATTHEWS, *Voyage à la rivière de Sierra Leone*, p. 70.

99. MOUSER, *Trade and politics*, pp. 34-36. Une métisse, miss Elisabeth (Betsy) Heard, chef de Bereira — un important terminal caravanier — qui a étudié plusieurs années à Liverpool, est véritablement la providence des Européens : elle héberge Watt à l'issue de son voyage au Fuuta Jaloo en 1794 ; en janvier 1796, elle aide Afzelius à classer son herbier de plantes médicinales. D'ailleurs, un bateau négrier de Liverpool à la côte en 1798, le *Betsy* (propriétaire R. Leigh and Co.), chargé de 317 captifs, semble porter son nom. Voir AFZELIUS, *Sierra Leone journal*, p. 52 ; DONNAN, *Documents illustrative of the history of the slave trade*, vol. II, pp. 642-645 ; MOUSER, « Women slavers of Guinea-Conakry », pp. 321-325 ; WADSTROM, *An essay on colonization*, vol. II, p. 77 ; WATT, *Journal*, f^o 123. Il est possible aujourd'hui de retrouver les descendants de ces familles. C'est ainsi qu'à Bakia, rio Pongo, les Camara actuels sont des Gomez.

100. AN, Col., C⁶ 18³, f^o 148. DURAND, *Voyage au Sénégal*, p. 26, signale que le fils du chef de l'île de Gambia (rivière de Sierra Leone) fut de même mis en pension à Brest de 1785 à 1787. A l'époque cela n'a plus rien d'exceptionnel puisqu'on sait que, dès 1492, un Sénégalais avait fait éduquer son fils au Portugal : cf. A. LUTTRELL, « Slavery and slaving in the Portuguese Atlantic (to about 1500) », dans C. FYFE éd., *The transatlantic slave trade from West Africa*, Edinburgh, University of Edinburgh, Centre of African Studies, 1965, pp. 61-79.

101. Sur la destruction des réseaux d'échange précoloniaux, voir O. GOERG, *Commerce et colonisation en Guinée (1850-1913)*, Paris, L'Harmattan, 1986.

102. W. RODNEY, « African slavery and other forms of social oppression on the Upper Guinea coast in the context of the Atlantic slave trade », *Journal of African History*, 7, 3, 1966, pp. 431-443 ; Id., « Jihad and social revolution », p. 283.

103. R. R. MADDEN, *A twelvemonth's residence in the West Indies*, Londres, James Cochrane and Co., 1837, vol. II, pp. 196-198.

104. D. RICHARDSON, « The costs of survival : the treatment of slaves in the middle passage and the profitability of the eighteenth-century British slave trade », dans *De la traite à l'esclavage*, vol. II, p. 174.

105. DURAND, *Voyage au Sénégal*, vol. I, p. 151 ; PARK, *Voyage dans l'intérieur de l'Afrique*, pp. 54, 62, 334, 335.

106. B. APPIA, « Les forgerons du Fouta-Djalon », *Journal de la Société des Africanistes*, 35, 2, 1965, p. 329 ; CURTIN, *Economic change in precolonial Africa*, p. 210 ; A. LAMBERT, « Voyage dans le Fouta-Djalon », *Revue maritime et coloniale*, II, 1861, pp. 21-22 ; G. T. MOLLIN, *Voyage dans l'intérieur de l'Afrique (...) en 1818*, Paris, Arthus Bertrand, 1820, pp. 210-211 ; RODNEY, *A history of Upper Guinea coast*, p. 186 ; WADSTROM, *An essay on colonization*, vol. I, p. 41.

107. JOHNSON, « The Atlantic slave trade », p. 32.

108. AFZELIUS, *Sierra Leone journal*, p. 112 ; BATHILY, *Les portes de l'or*, p. 328 ; R. CAILLIÉ, *Voyage à Tombouctou*, Paris, FM/La Découverte, 1979, vol. I, p. 279 ; JOHNSON, *op. cit.*, pp. 16-17, 20-21 ; MOLLIN, « Voyage dans l'intérieur », p. 19 ; GOLBERRY, *Fragments d'un voyage*, vol. II, p. 228 ; MATTHEWS, *Voyage à la rivière de Sierra Leone*, pp. 14-18.

109. « Richard Bright journal, september and october 1802 », dans B. L. MOUSER éd., *Guinea journals. Journeys into Guinea-Conakry during the Sierra Leone phase, 1800-1821*, Washington, D. C., University Press of America, 1979, pp. 80, 87 ; G. BROOKS et B. L. MOUSER, « An 1804 slaving contract signed in Arabic script from the Upper Guinea coast », *History in Africa*, 14, 1987, p. 344.

110. A. LE SAVOUREUX, « Le rio Pongo : commerce et coutumes », *Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Paris*, V, 1882-1883, pp. 391-394.

111. Sur la formation du prix des esclaves sur le marché intérieur, voir E. TERRAY, « Réflexions sur la formation du prix des esclaves à l'intérieur de l'Afrique de l'Ouest précoloniale », *Journal des Africanistes*, 52, 1-2, 1982, pp. 119-144.

112. Voir WATT, *Journal*, notamment f° 39, 62, 74, 75, 85, 102, dont la mission était d'établir des relations commerciales normales (c'est-à-dire excluant les captifs) avec le Fuuta Jaloo ; AFZELIUS, *Sierra Leone journal*, p. 83 ; MCGOWAN, « The establishment of long-distance trade », pp. 25-33 ; MOUSER, « Trade, coasters, and conflict in the rio Pongo », pp. 56-61.

113. Londres, Public Record Office, CO 267-1 5174, *The Royal Gazette and Sierra Leone Advertiser*, 11 novembre 1820 ; WATT, *Journal*, f° 30, 31 ; WINTERBOTTOM, *An account of the native Africans*, p. 172.