

L'Afrique dans les relations intercontinentales

Jean Devisse, en collaboration avec Shuhi Labib

L'Afrique telle que la perçoit le reste du monde

Il est difficile, pour cette période de quatre siècles, de savoir comment les Africains, à l'intérieur du continent, se perçoivent eux-mêmes, dans leurs variables référents culturels tout autant que dans leurs permanences millénaires. Il n'y faut cependant pas renoncer : cette enquête difficile est fondamentale. Nous commençons à discerner ce que des acculturations successives ont modifié, de ce point de vue, de la perception de l'espace en Afrique. Reste qu'il serait passionnant de savoir quelle conception de son environnement avait, au XV^e siècle, un marchand africain. Nous pouvons dès maintenant affirmer que les marchands du Takrūr, du Mali, précisément les *Wangara*, avaient un aperçu géographique du monde musulman, sinon du monde connu à l'époque. Au XV^e siècle, les marchands wangara¹ étaient lettrés, du moins comptait-on parmi eux beaucoup de lettrés ayant une connaissance très précise de leur environnement. Pour le Wangara, le Nord est désigné par les termes *Saheli* (le

1. Wangara: ce mot est transcrit de plusieurs manières par les écrivains de langue arabe – Wankāra, Wanghāra, Wangāra, Wangarāta, peut-être même Amdjara (Mas'ūdi au X^e siècle). Les Wangara sont parfois confondus avec Gangara, à qui l'on attribue des ruines anciennes, sans beaucoup de précision, en zone sahélienne. Les Wangara n'apparaissent réellement dans les sources arabes qu'aux XI^e et XII^e siècles. On leur attribue alors l'exploitation et la commercialisation de l'or sur le haut Niger. Au XIV^e siècle, leur nom est souvent attaché à celui de Djenné et leur zone de circulation s'étend loin vers l'est, à en croire, par exemple, Ibn Khaldūn. Par la suite, on a eu tendance à remplacer ce mot par celui de *jula*, sous lequel sont encore connus les commerçants de langue manden de la zone de savane jusqu'au Ghana.

Sahel) ou *koxodugu* (pays du sel). Des régions septentrionales venaient les marchands arabes ou berbères avec les chameaux chargés de barres de sel. Le Sud-Est est désigné par le terme de *Worodugu* (pays de la cola) ou *Tukoro* (forêt). En effet, du Sud forestier, difficile à pénétrer, provenaient les précieuses noix de cola. D'est en ouest s'étendait le « pays clair » (*gbe kan*), domaine de parcours du marchand wangara, sillonnant les pistes à pied, à dos d'âne ou à cheval.

Grâce au pèlerinage des souverains, beaucoup de Soudanais avaient, depuis le XIII^e siècle, une connaissance précise du Maghreb, de l'Égypte, voire de l'Arabie. Nous ne pouvons nous fonder sur aucune estimation chiffrée, mais les textes laissent croire qu'à la fin du XV^e siècle l'existence d'ambassadeurs noirs au Caire suppose une forte présence des Soudanais dans cette ville.

Du côté de l'océan Indien, les Zandj, les Swahili devaient avoir une solide connaissance du monde arabe oriental, de l'Inde et peut-être de la lointaine Chine.

Il est hautement probable que des marchands noirs du Soudan ou de l'Afrique de l'Est allaient trafiquer dans les villes et contrées arabes.

Dans les écoles de Tombouctou (Tinbuktu), on enseigne la géographie; nul doute qu'ici comme au Caire les manuels de base sont les mêmes. Au dire d'Al-ʿUmarī, un souverain comme Mansa Kanku Mūsā avait une claire idée de l'étendue du pays des Noirs et de la place qu'y occupait le Mali.

Nous sommes, pour le moment, mieux renseignés sur la manière dont les cultures périphériques connaissaient et surtout « regardaient » le continent africain. Parler de cultures périphériques, c'est englober sous une même dénomination le monde musulman, à la fois africain et non africain — et nous verrons de quel poids est ce constat —, les mondes asiatique, byzantin et occidental.

Les musulmans connaissent l'Afrique. Cependant, leur tradition culturelle, transmise d'âge en âge, reflète encore, au XIV^e siècle, des idées vieilles et une information incomplète. Cette vision d'école contraste, nous le verrons plus loin, avec la découverte du continent qui, déjà active au XI^e siècle, connaît, au XIV^e siècle, un essor remarquable. Même le grand Ibn Khaldūn avoue que, pour des zones entières, ses sources demeurent Ptolémée et Al-Idrīsī². Des régions équatoriales, Ibn Khaldūn écrit, avouant sa perplexité: « Les philosophes ont conclu que, du fait de la chaleur et de la sécheresse qui caractérisaient les deux premières parties du monde³, les régions équatoriales et plus au sud étaient vides d'habitants. » « L'observation et la tradition continue », remarque cependant le grand historien, « soutiennent le contraire. Comment les départager? » Ayant examiné la valeur des arguments des uns

2. Ibn Khaldūn, trad. franç. V. Monteil, 1967-1968, p. 100.

3. Dans la tradition ptoléméenne et musulmane érudite, le monde est divisé en sept parties — ou climats — du sud (région équatoriale) au nord (régions boréales). Les deux premières parties évoquées ici correspondent en gros, pour l'Afrique, aux régions équatoriale et tropicale nord.

et des autres, il conclut : « Les régions équatoriales et au-delà, vers le sud, ont peut-être une civilisation, comme on le dit, mais il s'agit de très peu de chose⁴. »

Pour comprendre, à propos de l'Afrique et des mers qui la ceinturent, l'attitude mentale des cultures issues des religions monothéistes, il convient de retenir deux séries d'idées, présentes chez tous les auteurs, juifs, chrétiens ou musulmans, durant les siècles qui nous intéressent. La première découle de la croyance que la terre est totalement ceinturée par les eaux d'un océan environnant. « L'eau s'est retirée, dit encore Ibn Khaldūn, de certaines parties du monde où Dieu voulait créer des êtres vivants et qu'il voulait peupler avec l'espèce humaine...⁵. » L'Afrique, le plus méridional des continents connus, baigne, pour l'essentiel, dans des mers très développées et encore inexplorées⁶. Accablées par le soleil, les régions équatoriales constituent sur terre et sur mer, pour les héritiers de la culture hellénistique, qu'ils soient arabes ou occidentaux, une *limite* du monde supportable par l'homme. D'ailleurs, pour tous ces héritiers des cultures méditerranéennes, « la civilisation a son siège », comme le dit encore Ibn Khaldūn⁷ « entre la troisième et la sixième partie du monde ». Ni au nord ni au sud. L'océan Atlantique et les îles qui s'y trouvent ne sont pas l'objet de connaissances de meilleure qualité dans l'enseignement traditionnel des savants de cabinet musulmans ou chrétiens⁸. Les îles Fortunées — les Canaries — constituent, dans l'Atlantique, la limite occidentale du monde connu ; elles sont, pour beaucoup d'auteurs arabes antérieurs au XIV^e siècle, inhabitées ; jadis, Dhūl-Ḳarnayn (Alexandre le Grand) les visita, sans parvenir à naviguer à leur occident, « soit à cause des hauts fonds, de l'épais brouillard, soit par crainte de s'égarer et de périr⁹ ».

Tout autre, depuis le X^e siècle au moins, est l'approche des voyageurs musulmans qui, par terre en Afrique occidentale¹⁰ et par mer le long des côtes orientales, ont progressivement pénétré au sud du tropique du Can-

4. Ibn Khaldūn, trad. franç. V. Monteil, 1967-1968, pp. 103-104.

5. Ibn Khaldūn, trad. franç. V. Monteil, 1967-1968, p. 90 et suiv.

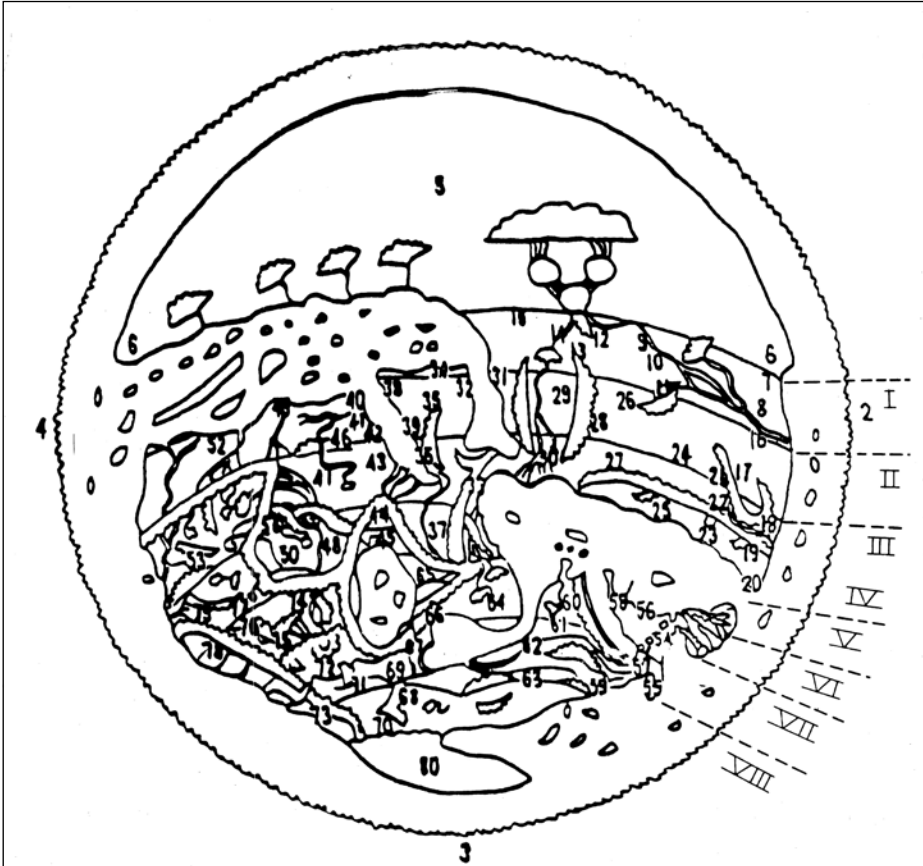
6. Ibn Khaldūn, 1967-1968, pp. 111-112. « La première partie du monde est immédiatement au nord de l'équateur. Au sud, il n'y a que la civilisation mentionnée par Ptolémée, puis des solitudes et des déserts de sable, jusqu'au cercle d'eau qu'on appelle l'Océan. »

7. Ibn Khaldūn (trad. franç. V. Monteil, 1967-1968, pp. 101-117) parle de l'Afrique occidentale que fréquentent les commerçants marocains. Dans ses parties méridionales, cet Ouest africain constitue une réserve d'esclaves « lamlam », dit-il, « qui portent des scarifications au visage. Au-delà, au sud, il n'y a plus que des hommes plus proches d'animaux que d'êtres raisonnables [...]. On ne saurait les compter parmi les êtres humains » (p. 166) : la situation de ces hommes est due « à leur éloignement de la zone tempérée [éloignement qui] leur vaut de se rapprocher, par le caractère, des animaux stupides et de s'éloigner d'autant de l'humanité ».

8. Sur les Canaries, voir, par exemple, Al-Idrīsī (J. Cuoq, 1975, p. 127), Ibn Sa'īd (J. Cuoq, 1975, pp. 202-212).

9. Ibn Sa'īd, dans J. Cuoq, 1975, p. 202.

10. Si l'on excepte l'hypothétique voyage d'Ibn Fātima le long des côtes africaines qu'évoque Ibn Sa'īd (J. Cuoq, 1975, p. 212) et quelques autres dont il sera question plus loin.



- | | | | |
|---|-----------------------|------------------------|------------------------------------|
| 1 Sud | 21 Sinhāja | 41 Mokrán | 61 Bohème |
| 2 Ouest | 22 Oued Dra | 42 Kermán | 62 Jathúliya |
| 3 Nord | 23 Ifriqiyya | 43 Fárs | 63 Jarmániya |
| 4 Est | 24 Fezzán | 44 Al-Bahlús (Parthes) | 64 Al-Baylaqán |
| 5 Vide au-delà de l'Équateur
(chaleur excessive) | 25 Jaríd | 45 Azerbáyján | 65 Arménie |
| 6 Équateur | 26 Kawar | 46 Désert | 66 Tabarestán |
| 7 Pays des Lam-Lam | 27 Désert de Bérénice | 47 Khorásán | 67 Alains |
| 8 Maghzáwa | 28 Oasis | 48 Khorezm | 68 Bashkirs |
| 9 Kanem | 29 Haute-Egypte | 49 Inde (orientale) | 69 Bulgares |
| 10 Bornou | 30 Egypte | 50 Táshkent | 70 Pechenegs |
| 11 Gaw-Gaw (Gao?) | 31 Béja | 51 Sogdiane | 71 Terre féetide |
| 12 Zagháiy (Dyagha?) | 32 Hijáz | 52 Chine | 72 Désert |
| 13 At-Tájuwih | 33 Syrie | 53 Tughuzghuz | 73 Magog |
| 14 Nubie | 34 Yémen | 54 Gascogne | 74 Ghuzz |
| 15 Abyssinie | 35 Yamáma | 55 Bretagne | 75 Túrgish |
| 16 Ghar.ª | 36 Basra | 56 Calabre | 76 Adhkish |
| 17 Lamta | 37 'Iráq | 57 France | 77 Khallukh |
| 18 Sous | 38 Ash-Shihr | 58 Venise | 78 Gog |
| 19 Maroc | 39 'Omán | 59 Allemagne | 79 Kimak |
| 20 Tanger | 40 Sind | 60 Macédoine | 80 Vide au Nord
(froid extrême) |

30 : Numéro de repérage des régions
 — — : Limites des parties du monde ou climats
 I : Numéro des parties du monde

La présentation des mappemondes, nord en bas, sud en haut, est une convention de l'école cosmographique d'Alexandrie. Elle a été maintenue par les géographes musulmans et adoptée aussi en Occident, au moins à partir du XIIème siècle.

La Terre d'après Al-Idrīsī et Ibn Khaldūn.

cer. Les informations du XIV^e siècle, dues à Ibn Baṭṭūta et à Al-ʿUmarī pour l'essentiel¹¹, montrent que de fécondes observations démentent les cheminement stéréotypés de la culture livresque. L'océan Indien a, d'autre part, fourni au monde musulman l'ensemble des connaissances asiatiques en matière de navigation et d'astronomie.

Pour les auteurs attentifs à l'Afrique occidentale surtout, le mystère dont s'entourent visiblement les cultures africaines, soucieuses d'autonomie, les freins apportés par les pouvoirs à la pénétration incontrôlée des commerçants et convertisseurs musulmans en zone sahélienne et de savane laissent entiers beaucoup de problèmes que nous aimerions voir abordés ou résolus.

Du moins, des rives de la Méditerranée à la boucle du Niger, aux sources du Sénégal et du Niger, à l'actuelle République du Tchad et au nord de l'actuelle République du Nigéria, un espace continu s'offre à la visite, à la réflexion et à la description des auteurs arabes. Ce qui leur demeure inconnu — en gros le domaine de la forêt — comporte un bien plus grand nombre de caractères insolites par rapport au « normal méditerranéen » que le désert ou la steppe. La zone forestière (et ses mécanismes climatiques si particuliers) est justement l'espace que vont découvrir les Européens qui, eux, ignorent presque totalement ce qu'est l'intérieur du continent. De cette hétérogénéité des espaces découverts par les uns et les autres, l'Afrique subit les conséquences jusqu'à nos jours.

En Occident chrétien, l'intérêt pour l'Afrique en tant que telle est faible¹². Un regard utilitaire est porté sur elle par des commerçants soucieux d'en pénétrer les secrets au-delà de l'« écran musulman ». Les uns suivent avec attention l'effort des cartographes pour rassembler les informations reçues des Arabes et venues par l'Espagne en cartes cohérentes où l'Afrique prend, au nord du tropique du Cancer, une forme à peu près convenable. Les Majorquins¹³, héritiers de la science arabe par l'intermédiaire de Juifs venus d'Espagne, concrétisent dans les plus célèbres des premières grandes cartes marines les connaissances acquises. En 1339, la célèbre carte d'Angelino Dulcert révèle aux chrétiens l'existence d'un *rex Melli* riche en or. À la fin de ce même siècle, les cartes précises des Cresques montrent clairement que la clé du Sud se trouve, pour leurs auteurs, à Tlemcen; et

11. On n'aura garde de négliger les enquêtes considérables, réalisées au X^e siècle par Al-Masʿūdi, au XI^e siècle par Al-Bakrī, au XII^e par Al-Idrīsī. Sur cette dernière, une remarquable étude de Lewicki montre bien avec quel sérieux le rassemblement des informations a été réalisé par le maître d'œuvre d'une vaste équipe; T. Lewicki, 1967, pp.41-55.

12. Voir F. de Médeiros, 1973. Le travail sera prochainement et intégralement publié. Il faut compter au nombre des curiosités pittoresques — que le latin appelle *mirabilia* — la mention de la Croix du Sud par Dante ou les allusions aux Canaries de Pétrarque (R. Hennig, 1953, pp.369 et suiv.). De même l'allusion faite, à la fin du XIII^e siècle, par Ramon Llull à « Gana » dans un roman célèbre et aux Noirs, nombreux, idolâtres, joyeux et sévères justiciers qui entourent cette ville, doit-elle être considérée, au même titre que bien d'autres détails comparables chez d'autres auteurs, comme un jeu littéraire.

13. Voir J. Vernet, 1956.

aussi que l'on commence à connaître les routes qui mènent au pays des Noirs¹⁴.

Cet effort de synthèse s'accompagne de tentatives, sans aucun doute nombreuses et probablement à tout jamais vouées à l'oubli, de pénétration vers le pays des Noirs par les voies du commerce saharien. Le voyage du Génois Malfante au Touat en 1447 appartient à cette série de « coups de sonde » suivis d'effets très médiocres¹⁵. Les Égyptiens, pour leur part, ont depuis la fin du XII^e siècle, très efficacement interdit toute pénétration chrétienne au sud du Caire et en mer Rouge.

C'est bien davantage aux musulmans qui vivent en Afrique qu'au continent lui-même que s'intéressent, longtemps, les chrétiens.

Il en est ainsi jusqu'à ce que l'expansion portugaise mette, pour la première fois, les Européens en contact avec de nombreux Noirs non musulmans. La fondation du Collège de Miramar, aux Baléares, en 1276, celle d'un centre d'études sur l'arabe et l'islam en Afrique septentrionale à la fin du XIII^e siècle, correspondent à un désir et à un espoir de conversion des musulmans, apparu chez les dominicains et les franciscains. Accessoirement, la connaissance de l'Afrique y gagne quelques traits nouveaux.

Les interventions pontificales sont totalement, étrangères au continent lui-même. Dans quelques cas, à la fin du XI^e siècle encore, elles visent à préserver les derniers vestiges d'une chrétienté d'Ifrikiya en voie de disparition. Dans d'autres, il s'agit d'assurer, par des démarches diplomatiques auprès des souverains musulmans, la vie des églises, voire des évêchés — au Maroc — créés pour le compte des collectivités européennes — marchands et mercenaires — installés au Maghreb. Parfois, ces démarches prennent un tour plus indiscret et constituent des interventions directes dans la vie du Maghreb¹⁶. Les chrétiens de la péninsule Ibérique vont donner un accent décisif à la connaissance de l'Afrique. Chercheurs de métaux précieux, adversaires des musulmans, ils croient créer avec le « prêtre Jean », vieille connaissance des croisés que le reste de l'Europe commence justement à oublier, une « alliance de revers » africaine contre l'islam.

L'Asie, quant à elle, si elle connaît la côte orientale de l'Afrique longtemps avant la grande expansion décisive du XV^e siècle, n'accorde, dans les écrits que nous possédons jusqu'ici, qu'une attention restreinte au continent africain¹⁷.

14. Bien entendu, il n'est possible ici que d'indiquer très sommairement les traits saillants de cette question. Elle a donné lieu, déjà, à de nombreuses publications. Elle mérite de retenir, à l'avenir, l'attention des chercheurs, car toutes les observations possibles sont très loin d'avoir été tirées de ces documents.

15. C. de la Roncière, tome premier, 1925, p.144 et suiv.; la version du texte publiée par de la Roncière mériterait une révision attentive à l'aide du manuscrit. Sur l'interprétation donnée de ce voyage par cet auteur, voir J. Heers, 1971, p.66 et suiv.

16. C'est le cas lorsque, en 1251, Innocent IV demande la création de places de sûreté pour les chrétiens sur la côte marocaine, ou encore lorsque, en 1290, Nicolas IV s'adresse, par encyclique, à tous les chrétiens d'Afrique septentrionale, ou encore lorsque, en 1419, Martin V s'adresse à la hiérarchie chrétienne au Maroc.

17. J. J. L. Duyvendack, 1949; T. Filesi, 1962; Chou Yi-liang, 1972.

Un espace qui s'agrandit de la diplomatie méditerranéenne aux échanges afro-européens

Naguère, les historiens ne prêtaient attention qu'aux relations diplomatiques et guerrières entre islam d'Afrique et Occident. Il est inutile, ici, de revenir sur des faits très connus. On peut simplement remarquer que, si les musulmans présentent une résistance peu coordonnée devant les assauts des chrétiens, ces derniers ne sont pas, eux non plus, en mesure d'agir de manière cohérente et unifiée. D'ouest en est, sous des dynasties diverses, régnant sur des territoires d'étendues variables, les États musulmans d'Espagne, du Maroc, de Tlemcen, d'Ifrīqiya et d'Égypte se comportent, après la disparition des Almohades, le plus souvent en rivaux. Puissant unificateur spirituel et culturel, l'islam ne constitue pas un ciment politique et militaire capable d'effacer les divergences d'intérêts des princes. Les intérêts économiques n'opposent pas moins clairement les États chrétiens, de la Castille à l'Italie, les uns aux autres, malgré leur appartenance idéologique commune.

Dans ses apparences, l'histoire diplomatique, militaire et politique de l'espace méditerranéen est, durant ces siècles, peu logique. Gênes soutient constamment le royaume de Grenade contre la Castille; Grenade, malgré ses appels, ne reçoit qu'une aide médiocre du Maroc ou de l'Égypte. La rivalité des riverains du détroit de Gibraltar dans le contrôle de cette voie d'eau essentielle, clé de la navigation vers l'Atlantique¹⁸, explique les retournements contraires des diplomaties marīnide et grenadine; les intérêts de l'Égypte, cliente de la Castille et de l'Aragon, éclairent les raisons de son faible appui à Grenade. Les Marīnides entrent en lutte contre leurs voisins de Tlemcen; les Hafsidides se soucient de rejeter ces derniers vers l'ouest et de freiner toute forte expansion marīnide. Les relations difficiles et contradictoires des Vénitiens et des Génois entre eux, des Vénitiens et des Génois avec les Mamelūk et les Ottomans demeurent indéchiffrables pour qui s'en tient à l'apparence des relations diplomatiques.

Les réalités se situent à d'autres niveaux; elles sont d'une autre envergure.

Maîtres, par la seule organisation de leur espace politico-économique, des échanges entre l'Asie et l'Europe, les musulmans ont aussi puissamment relié l'économie sahélienne aux échanges mondiaux. L'Afrique septentrionale, lentement d'abord, du VII^e au X^e siècle, plus rapidement aux XI^e et XII^e siècles, a tiré des régions méridionales, jusqu'aux approches de la forêt peut-être, directement ou indirectement, de très importantes ressources, en or en particulier. Des routes méridiennes ou « obliques » rejoignent désor-

18. Le traité de 1285, entre la Castille et les Marīnides, consacre un changement profond d'équilibre. Les Marīnides renoncent alors à la fois à la terre espagnole et à leur présence sur mer. En échange, ils obtiennent – le fait garde une considérable importance culturelle pour nous – la livraison de treize charges de livres apportées de Cordoue à Fès (C. E. Dufourcq, 1966, p. 206).

mais les grands axes du commerce musulman¹⁹. L'Ouest africain à l'époque malienne tout comme à celle du Ghana est concerné; mais aussi l'Aïr, le Tchad, le Darfour, le Nil moyen²⁰. Les conséquences ont été profondes en zone sahélienne²¹; au nord, à partir du XI^e siècle, un État s'est organisé au débouché de chaque grand faisceau de routes méridiennes et il rivalise avec ses voisins. La concurrence économique se développe entre les princes, sans profit, le plus souvent, pour la population, sauf lorsque, à Tlemcen par exemple, apparaît une bourgeoisie marchande. Dès le XII^e siècle, les États chrétiens profitent de cette concurrence et de l'affaiblissement politique et militaire qu'elle entraîne. L'espace musulman et ses annexes méridionales se trouvent reliés à une zone beaucoup plus vaste, en plein essor économique: l'Occident méditerranéen, puis l'ensemble de l'Europe. Cette «révolution»²² produit ses effets les plus remarquables du XIII^e au XV^e siècle. Le Mali et le Songhay organisent soigneusement le contrôle des exportations et la taxation des importations²³. Mieux, la diversification des routes d'exportation et des clients, systématiquement recherchés par les *mansa* maliens et les souverains de Gao, n'a certainement pas contribué faiblement à développer les relations de tous ordres entre le Sahel et ses partenaires rivaux du nord du continent. La fréquence des ambassades, les voyages, les échanges de lettres commencent à nous éclairer sur l'active et habile diplomatie des souverains noirs qui cherchaient à échapper aux conséquences désastreuses d'un monopole d'achat de leurs produits²⁴. Cette situation nouvelle a des répercussions profondes et croissantes sur les relations entre l'Afrique du Nord et celle des tropiques, mais aussi sur la situation interne des royaumes musulmans du Nord. Succès et insuccès des dynasties marīnide, wattāsīde et saadienne au Maroc, par exemple, sont, pour une large part, liés aux difficultés ou à l'amélioration des relations avec le Sud.

La pression militaire et commerciale chrétienne va croissant. Le nombre et la répétition des traités²⁵ disent l'opiniâtreté des marchands et des rois du Nord et la souple résistance des Maghrébīns. La multiplication des comptoirs²⁶ plus ou moins isolés de leur contexte maghrébin, toujours rivaux entre eux, montre l'importance qu'attache l'Europe au commerce d'Afrique. Celle-ci, jusqu'à la forêt, fait désormais partie d'un espace d'exploitation économique du Sud par le Nord²⁷.

19. Fātimides puis Ummayyades d'Espagne, Almoravides puis Almohades ont successivement bénéficié des avantages de l'hégémonie sur les plus importants points d'arrivée des routes du Sud. Voir J. Devisse, 1970 et 1972.

20. Il reste énormément à faire pour éclairer l'histoire de la circulation des personnes et des biens dans les régions en question.

21. Nous avons déjà développé ce raisonnement. Voir J. Devisse, 1972.

22. R. S. Lopez, 1974, 252 p.

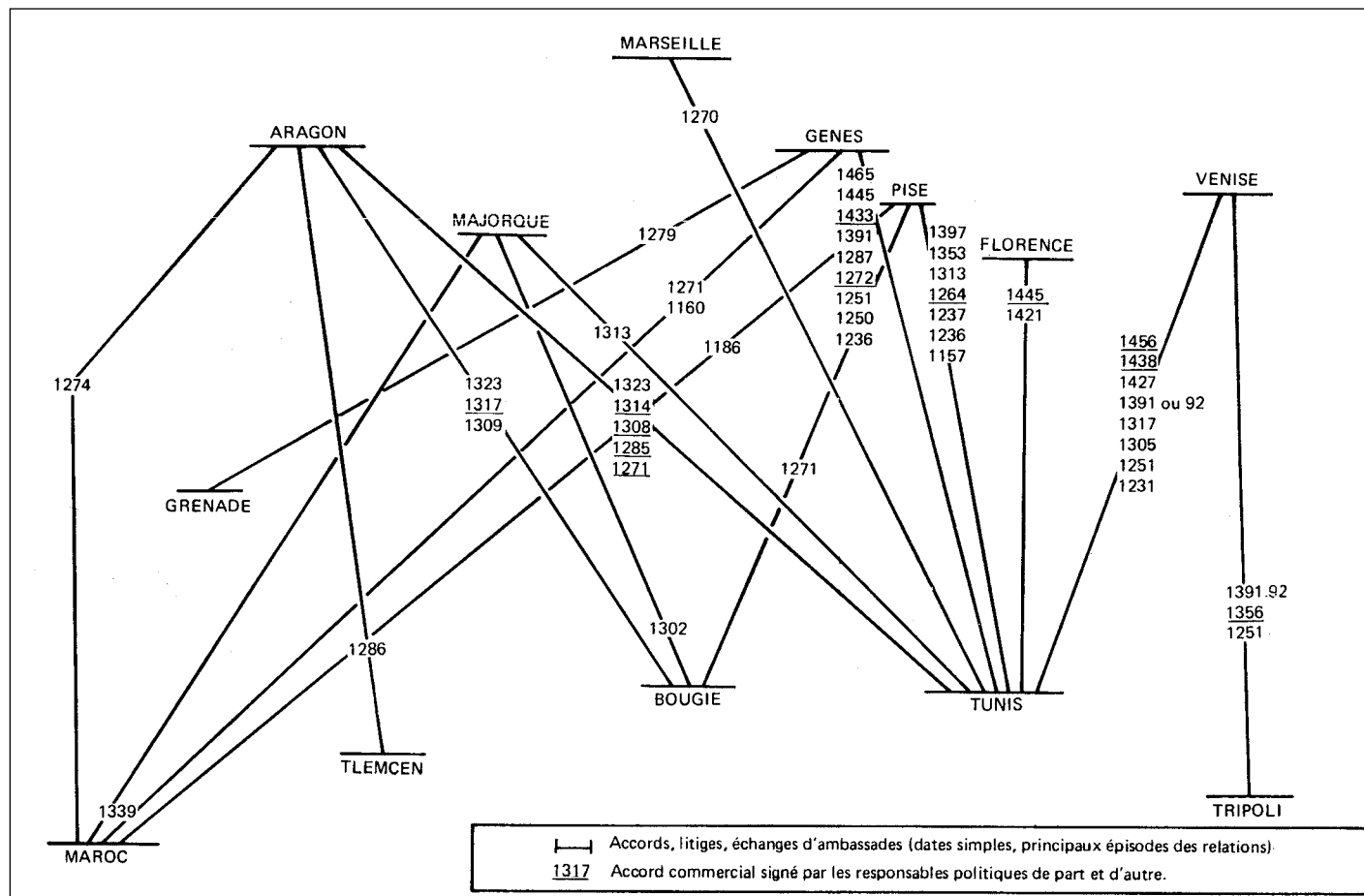
23. Voir J. Devisse, 1972.

24. Voir J. Devisse, 1972; aussi M. Abitbol, 1975, 370 p.

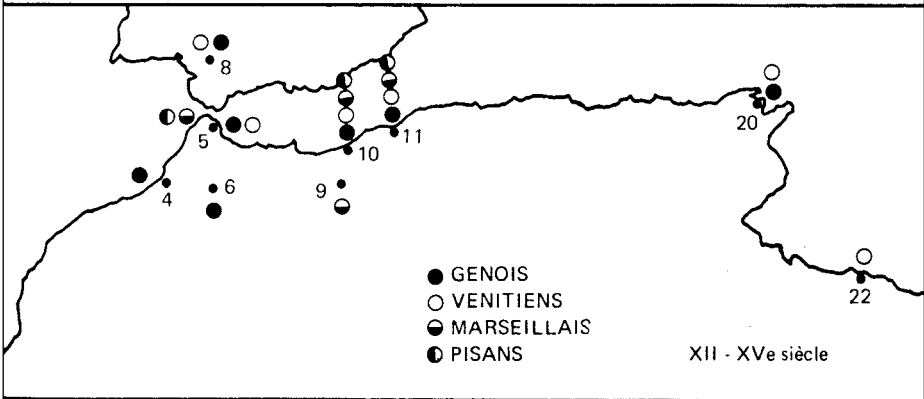
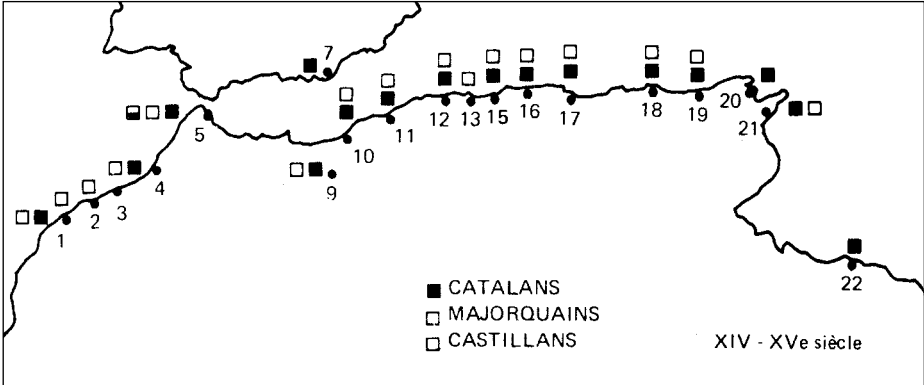
25. Voir croquis n°1.

26. Voir croquis n°2.

27. J. Devisse, 1972, p. 369.



Relations économiques entre rives de la Méditerranée occidentale (tableau J. Devisse).



- | | |
|--------------|---------------|
| 1 EL-JEDIDA | 13 ALGER |
| 2 AZEMMUR | 14 MILLIANA |
| 3 ANFA | 15 DELLYS |
| 4 SALE | 16 DJIDJELLI |
| 5 SEBTA | 17 BEJAIA |
| 6 FAS | 18 ANNABA |
| 7 ALMERIA | 19 TABARKA |
| 8 SEVILLE | 20 TUNIS |
| 9 TILIMSAN | 21 CAP BON |
| 10 HONAIN | 22 TRIPOLI |
| 11 ORAN | 23 ALEXANDRIE |
| 12 CHERCHELL | |

Recherche de l'or africain par les marchands européens (XII^e-XV^e siècle) (cartes J. Devisse).

Seule l'Égypte a su organiser la surveillance du trafic européen dans ses ports de manière telle que ses dynasties successives tirent des avantages divers de ce trafic²⁸.

Violamment concurrents entre eux, les Européens n'appliquent pas, dans leur commerce avec l'Afrique, les mêmes méthodes. Tous cherchent à obtenir la balance des comptes la plus avantageuse. Mais leurs possibilités économiques et stratégiques sont très variées. Venise reste fidèle jusqu'à la fin du XV^e siècle à une conception du commerce qui commence à basculer devant l'apparition de formes plus modernes. Elle achète en Égypte et en Syrie les épices asiatiques et les revend très cher. Elle ne se soucie pas d'importer de grandes quantités, certaine qu'elle est d'avoir le monopole de la vente en face d'un marché impossible à saturer: elle peut donc pratiquer les prix les plus déraisonnables. C'est l'Égypte et l'est de la Méditerranée qui, de ce point de vue, l'intéressent le plus²⁹. Les difficultés se développant au XV^e siècle, elle ne dédaigne pas de fournir à Tripoli et à Tunis verreries et draps, cuivre et corail pour en retirer de l'or. Elle garde aussi, grâce au monopole du sucre provenant d'Orient, de Chypre ou de Crète, de larges possibilités d'enrichissement. Pour Venise, longtemps, l'Égypte et le bassin oriental de la Méditerranée ont été plus intéressants, comme points d'aboutissement du commerce asiatique et proche-oriental, que l'Afrique elle-même³⁰.

Les Génois, eux, offrent, dans ces mêmes régions orientales, au XIV^e siècle, du blé³¹ et des esclaves; leurs relations avec l'Angleterre leur procurent des draps de laine de qualité assez basse mais qui se vendent bon marché³². Sans réaliser d'énormes bénéfices sur chaque opération, ils multiplient les occasions de vendre³³ et constituent ainsi, au total, un volume d'échanges assez important en valeur. Comme les Catalans, depuis plus longtemps, et plus largement que ceux-ci, les Génois louent leurs bateaux aux musulmans pour le transport des personnes et des biens entre l'Égypte

28. Voir C. Cahen, 1965.

29. Sur les conséquences de ce choix pour les Vénitiens, voir R. Romano, A. Tenenti, V. Tucci, 1970, p. 109 et suiv.

30. Gênés eux aussi par l'expansion ottomane, les Vénitiens accordent au commerce de Tripoli, à partir du XV^e siècle, une importance que nous commençons seulement à découvrir: ils en retirent de l'or en particulier.

31. Le contrôle de l'exportation des blés de la mer Noire, jadis réalisé par les Byzantins, qui s'en servaient comme moyen de pression sur les Fātimides d'Égypte, appartient aux Génois, qui en font l'un de leurs atouts en face des Mamlūk. Il serait intéressant d'étudier si au Maghreb par exemple, d'autres formes de « diplomatie frumentaire » n'existaient pas, qui auraient constitué, là encore, autant de moyens de pression sur des pays aux récoltes irrégulières. L'étude de la circulation des grains en Afrique reste tout entière à faire pour ces siècles. Il existe quelques rares mentions, pour l'intérieur du continent, chez les auteurs du XIV^e siècle. D'Oran en 1477, un navire emporta 640 tonnes de céréales vers Gênes; le Maroc atlantique, de même, emporta du blé, au XV^e siècle, pour le compte des Portugais.

32. Les tissus européens pénètrent loin vers le sud. On connaît la mention qu'en fait Ibn Baṭṭūṭa dans sa description du vêtement des *mansa* du Mali (J. Cuoq, 1975, p. 305).

33. En 1445, on note, parmi les marchandises confisquées par les Grenadins sur des Génois, la présence de 90 kg de cauris. Sur ces questions, voir J. Heers, 1957, p. 120.

et l'Espagne. Déjà, l'Afrique maghrébine et le bassin oriental de la Méditerranée revêtent, pour eux, une importance considérable. La conquête ottomane les chasse du bassin oriental; ils s'appuient désormais totalement sur le commerce d'Afrique septentrionale. Pour concurrencer les ventes de sucre vénitiennes, ils pratiquent des prix beaucoup plus bas et développent, pour la première fois dans l'histoire, un commerce quantitatif de ce produit. Mais, dès lors, ils ont besoin de contrôler, directement ou non, les zones productrices de sucre; ce sont les Espagnols — musulmans ou chrétiens — qui, d'abord, fournissent des récoltes notables³⁴. Gênes se rapproche tout naturellement d'eux. Puis les Génois s'associent étroitement à la politique de découverte des Portugais, à la mise en culture, pour la canne à sucre, des îles atlantiques que ceux-ci occupent, à la commercialisation du sucre de Madère ou des Canaries. Tout naturellement, cette politique génoise conduit à l'irruption des Italiens dans le détroit de Gibraltar et dans l'Atlantique, à leur participation plus ou moins directe aux explorations³⁵ et aux recherches intenses qui se poursuivent, au Portugal en particulier, en matière de constructions navales.

Ces faits méritent d'être soulignés puisqu'ils expliquent tous les mécanismes prochains de l'expansion portugaise dans l'Atlantique et préfigurent les conséquences de cette expansion pour l'Afrique. Les Catalans³⁶, derniers venus, n'atteignent pas le niveau de puissance de leurs grands rivaux italiens; ils multiplient les petites opérations qui rapportent peu. Les autres ports ou pays d'Occident s'essouffent à suivre ces exemples.

Le plus intéressant n'est pas là. En dehors de l'ivoire³⁷, de quelques morceaux de cola, de sacs de maniguette, d'autres produits plus ou moins pittoresques, c'est par son or et par les esclaves qu'on lui arrache que l'Afrique est le plus visiblement présente dans l'économie méditerranéenne. Dans ces deux cas, l'enquête d'ensemble est très loin d'être faite. Tout au plus peut-on en esquisser quelques résultats déjà acquis.

Du IX^e au XII^e siècle, l'or africain a surtout contribué à l'excellence du monnayage fâtimide, ummayyade, almoravide, almohade, puis hafside³⁸.

L'or afflue toujours vers le nord de l'Afrique, avec quelques variations insuffisamment connues de nous, jusqu'à la fin du XV^e siècle. Il fournit encore aux souverains qui en contrôlent plus ou moins aisément la circulation les

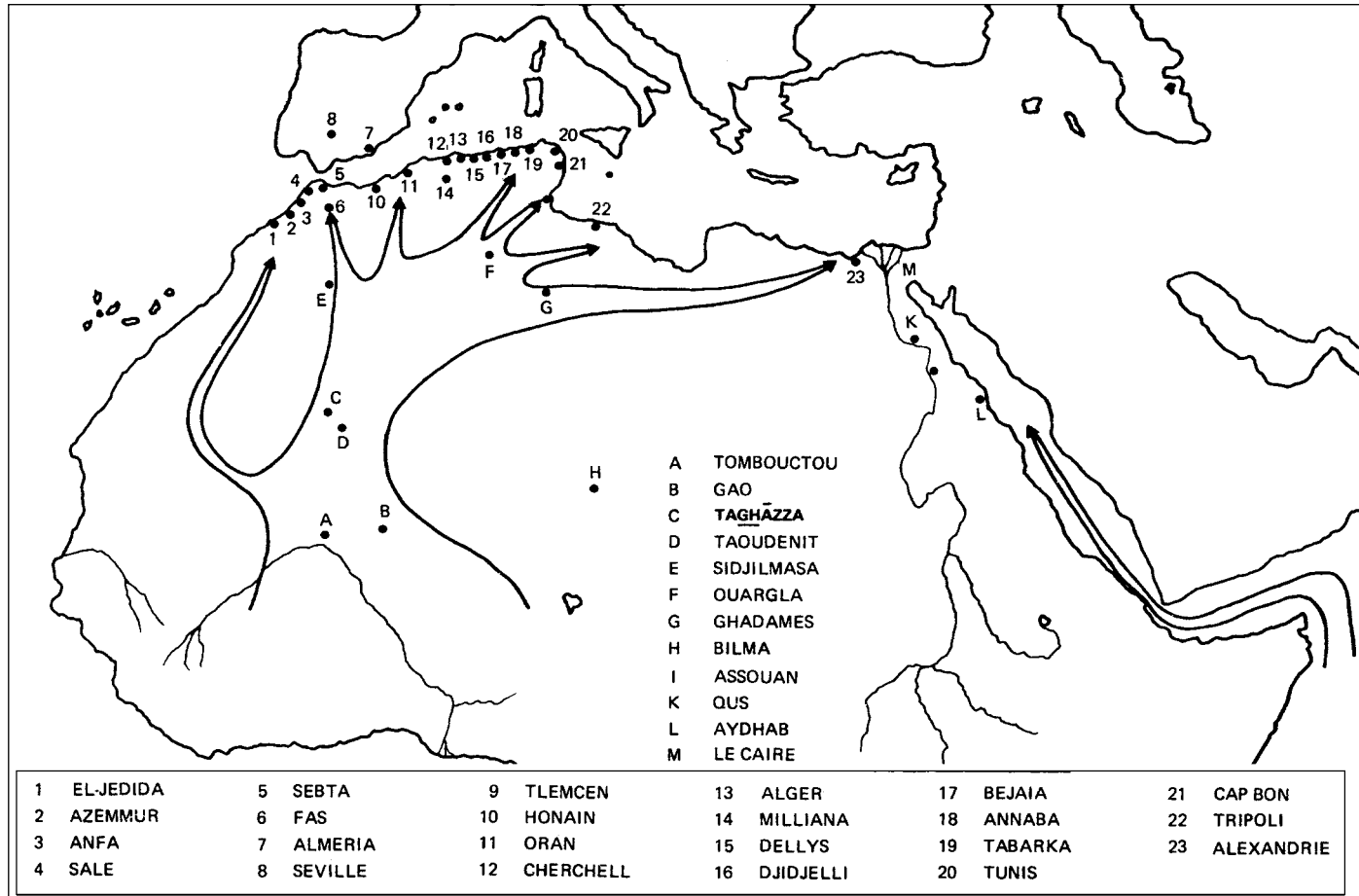
34. La chute du royaume de Grenade, en 1492, a certainement constitué, de ce point de vue, un échec important, mais provisoire, dans la politique génoise de vente de sucre. Sans doute a-t-elle contribué à intensifier la production dans les îles atlantiques. Voir J. Heers, 1957, p. 89 et suiv. et p. 170.

35. C. Verlinden, 1959, pp. 388-407; tiré à part, 1966, 24 p.

36. Sur le commerce catalan, voir C. E. Dufourcq, 1966.

37. V. L. Grottanelli (vol. XXX, n° 4, 1975, pp. 475-505) a montré que les importations en Europe d'objets africains en ivoire sont antérieures à l'expansion portugaise. Le fait, trop rarement étudié et qui mériterait de retenir l'attention des chercheurs, permet de penser que l'influence de l'art africain s'est probablement exercée en Europe avant le XV^e siècle.

38. Les publications sont très nombreuses dans ce domaine. Suivre en particulier le *Journal of economic and social history of the Orient*, les publications de la Royal Numismatic Society anglaise et celles de l'American Numismatic Society de New York.



Irrigation de l'économie musulmane d'Afrique septentrionale par l'or africain (carte J. Devisse).

éléments d'une frappe monétaire, d'une politique de prestige et d'un luxe des cours dont parlent les écrivains arabes. Mais des faits nouveaux aussi ont peu à peu modifié la situation au profit des Européens.

Dès la fin du X^e siècle, nous le savons aujourd'hui, les chrétiens d'Espagne ont commencé à obtenir de l'or depuis le Sud³⁹; les méthodes sont, alors, encore rudimentaires.

Dès le XIII^e siècle, il n'en est plus ainsi et les profits s'accumulent⁴⁰. À ce moment, le commerce de Tunis est, globalement, réputé rapporter aux chrétiens de 20 000 à 60 000 dinars par an, celui de Bougie de 12 000 à 24 000. Majorque reçoit, en 1302 et les années suivantes, environ 2 000 dinars d'or⁴¹, solde de son commerce avec Bougie. En 1377, il entre à Gênes une valeur de 68 000 livres d'or importé, dont l'essentiel a transité par l'Espagne grenadine ou chrétienne⁴². Soixante-quinze ans plus tard, Gênes retire, toujours par les mêmes circuits, environ 45 000 ducats par an⁴³. La valeur globale des exportations catalanes vers l'ensemble du Maghreb — et non point les simples profits — est estimée, au XV^e siècle, à 400 000 ou 500 000 dinars par an⁴⁴, les revenus annuels apportés à Barcelone seraient de l'ordre de 120 000 dinars⁴⁵. Les estimations manquent, malheureusement, pour les commerces orientaux de Venise et de Gênes, certainement producteurs, eux aussi, de fortes quantités de numéraire. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, qu'une classe marchande active apparaisse dans les grands ports chrétiens de Méditerranée et dans certaines villes importantes comme Milan ou Florence. Le profit appelant le profit, la puissance de ces « capitalistes » multipliée par l'organisation des sociétés leur permet d'entreprendre sur une grande échelle la construction de navires⁴⁶ et l'armement de flottes de tonnages croissants.

En même temps, bien entendu, le monnayage de l'or, interrompu durant des siècles en Occident, reprend, après le milieu du XIII^e siècle⁴⁷ sans aucun doute, pour une part qu'il reste à évaluer, grâce à l'or africain obtenu dans les ports musulmans. L'étude de ces monnaies est aujourd'hui en cours, scientifiquement et économiquement: elle permettra certainement d'avancer beaucoup dans la connaissance des questions que nous venons d'évoquer.

39. P. Bonnassie, tome premier, 1975, vol. I, p. 372 et suiv.

40. P. Vilar, 1974, p. 42.

41. C.-E. Dufourcq, 1966, p. 429.

42. J. Heers, 1971, p. 177.

43. J. Heers, 1957, p. 101; R. Arié, 1973, p. 363.

44. C.-E. Dufourcq, 1966, pp. 555-556: Ifrīkiya, environ 125 000; Maghreb central, de 30 000 à 70 000; Maroc, environ 200 000.

45. C.-E. Dufourcq, 1966, p. 556.

46. Cette construction est rendue difficile pour les musulmans, par le manque de bois, depuis qu'ils n'ont plus accès aux richesses forestières des îles méditerranéennes et de l'Espagne.

47. Gênes a une frappé stable de 1330 à la fin du XIV^e siècle; en 1443, après une période de crise, la cité réforme son système monétaire par rapport à l'or. Les autres villes italiennes font de même, en particulier Venise et Florence; Majorque frappe un réal d'or de 3,850 grammes à partir de 1310. La Castille d'Alphonse X adopte pour son « double » d'or le poids du dinar almohade (4,600 g).

Quoi qu'il en soit, même compte tenu d'apports d'or oriental venu d'Afrique méridionale par l'Égypte, les arrivées d'or demeurent insuffisantes⁴⁸ pour l'Occident en pleine croissance économique⁴⁹.

La « faim de l'or », on le sait, va contribuer puissamment à lancer les Européens vers la conquête et la domination économique du monde. La curiosité des Méditerranéens chrétiens pour l'or d'Afrique s'explique mieux dans un tel contexte, qui lance Malfante et bien d'autres à la découverte des routes de l'or de l'intérieur du continent.

Les bénéfiques commerciaux, auxquels les rois eux-mêmes ne sont pas insensibles⁵⁰, ne constituent pas le seul moyen, pour les Occidentaux, d'obtenir l'or d'Afrique. Les tributs imposés par les vainqueurs chrétiens en échange d'une protection plus ou moins illusoire rapportent, eux aussi, de confortables bénéfices, aux souverains cette fois⁵¹.

Au XII^e siècle, les rois de Tunis versent annuellement 33 000 besants d'or à la Sicile⁵²; les Aragonais tentent, en vain, d'imposer, après 1282, la reconduction de ce tribut⁵³. Momentanément sollicitée par les Marīnides en 1274, l'alliance navale des Catalans coûte environ 40 000 dinars aux Marocains⁵⁴. En 1309, l'appui des Aragonais leur enlève encore 7 000 dinars. Pour apprécier l'ampleur de ces « cadeaux », il faut rappeler qu'une ambassade grenadine rentre du Caire, au XIV^e siècle, porteuse d'un don de 2 000 dinars égyptiens au souverain nasride⁵⁵. On a récemment montré que les Grenadins, destinataires d'une partie de l'or africain, remettaient à la Castille, annuellement, entre 10 000 et 40 000 dinars⁵⁶, sans compter les prélèvements effectués à l'occasion d'une victoire militaire castillane. Bougie promet — sans tenir — de verser 1 000 dinars par an à l'Aragon en 1314 et 1323, et en verse 8 000 en 1329; Tlemcen verse au même roi d'Aragon, entre 1275 et 1295, de 2 000 à 6 000 dinars par an. Bien entendu, ces versements sont largement fonction des rapports de force réels entre musulmans et chrétiens. D'autres méthodes se révèlent encore plus efficaces; par exemple la location de

48. Dufourcq estime à environ 70 kg par an l'apport d'or africain à l'Aragon; Heers, lui, estime que 200 kg d'or entrent annuellement à Gênes.

49. Sur le niveau de l'or en circulation dans le domaine économique par rapport aux besoins réels, voir P. Vilar, 1974, pp.32-33.

50. Les rois chrétiens obtiennent parfois, lors de la signature des accords avec leurs homologues musulmans, le reversement à leur profit d'une partie des droits de douane versés par leurs marchands en Afrique: en 1229-1230, le roi d'Aragon reçoit ainsi environ 500 dinars de Tlemcen; en 1302, Bougie s'engage à lui reverser le quart des droits, soit environ 1 500 dinars par an; l'Ifrīkīya rend, au début du XIV^e siècle, 50 % de ces mêmes droits à l'Aragon.

51. Sur les effets monétaires de ces relations, voir P. Vilar, 1974, pp.42-43.

52. G. Yver, 1902, p.135.

53. Au XIV^e siècle, l'Ifrīkīya paie à nouveau mais de faibles sommes de l'ordre de 2 000 dinars et peu régulièrement.

54. C.-E. Dufourcq, 1965, p.179.

55. R. Arié, 1973, p.119.

56. R. Arié, 1973, p.214. Au XV^e siècle, les prélèvements sont moins forts, sans doute parce que l'or se raréfie dans le trésor grenadin.

flottes⁵⁷ ou de troupes⁵⁸. Dufourcq estime que, pour la couronne aragonaise, dès la fin du XIII^e siècle les revenus assurés par ces divers moyens sont de 15 000 dinars, soit plus de 10 % des ressources de cette couronne.⁵⁹

Il est légitime, à partir de ces quelques informations, et en attendant des inventaires plus complets, de penser qu'une part non négligeable de l'or africain est passée dans le circuit des affaires européennes. Même si les quantités en cause ne représentent qu'une faible part des tonnes — de quatre à huit ? — d'or importée annuellement de l'ouest et du sud de l'Afrique vers le nord du continent, même si ces quantités sont dérisoires par rapport aux besoins réels de l'économie européenne, elles n'en constituent pas moins un apport appréciable. Du reste, la pression européenne dans les comptoirs montre assez que chacun a conscience des profits à y réaliser. La pression économique s'accompagne d'une reprise d'implantation des communautés religieuses, au Maroc en particulier⁶⁰, alors que les vieilles structures de l'Église d'Afrique achèvent de disparaître en Ifrīkiya⁶¹ et que les timides relations ouvertes au XV^e siècle par Rome avec l'Éthiopie n'ont guère de résultats.

On ne s'étonne de voir les royautes musulmanes nord-africaines accepter pareille situation que si l'on oublie qu'en tant que telles elles y trouvent leur compte. Les droits de douane perçus sur les importations européennes sont, en général, de 10 %, sauf privilèges accordés par traité. Le commerce catalan, à lui seul, rapporterait 6 000 dinars par an au trésor marīnide et d'importantes sommes aussi à Tlemcen; au XV^e siècle, la douane hafside de Tunis produit un revenu de 150 000 dinars par an⁶². Il demeure rentable, pour ces dynasties, même si leurs pays s'appauvrissent au profit de l'Europe, de payer les troupes nécessaires à la sécurité des routes, au sud de Tlemcen en particulier, et à l'administration fiscale. Les plus clairvoyants des souverains maghrébins dénoncent le déséquilibre croissant qu'entraîne pour leur économie la colonisation commerciale européenne; la plupart s'abandonnent au courant dominant.

57. 1304: location d'une flotte aragonaise au Maroc contre 30 000 dinars. Dès 1302 et en 1309, Jacques d'Aragon propose aux Marīnides la location de bateaux équipés et armés contre 500 dinars par mois et par unité. Il fait de même pour les Hafsides en 1309 et le bénéfice réel mensuel est d'environ 250 dinars. Dufourcq (1965, p. 541) calcule qu'à ce rythme les frais de construction d'un bateau sont amortis en quatre ou cinq mois. En 1313, Tlemcen loue six galères, pendant un an, pour 35 000 dinars. En 1377, Pierre IV d'Aragon fournit des bateaux à Grenade, avec des arbalétriers, pour 900 dinars par mois (R. Arié, 1973, p. 269).

58. Les Catalans fournissent, dès le milieu du XIII^e siècle, une milice chrétienne aux Hafsides; une part du prix de location des mercenaires est reversée au roi d'Aragon, qui réaliserait ainsi un profit d'environ 4 000 dinars par an (C.-E. Dufourcq, 1966, p. 103). Un système comparable est organisé à Tlemcen (C.-E. Dufourcq, p. 149 et suiv.). Et aussi au Maroc, où le prix versé est, en 1304, de 10 000 dinars d'or.

59. C.-E. Dufourcq, p. 560 et suiv.

60. J. Jadin, 1965, pp. 33-69. Les ordres mendiants apparaissent au Maroc et des évêques sont nommés à Fès et Marrakech pour le compte des mercenaires chrétiens.

61. L. Jadin, 1965; A. Mahjubi, 1966, pp. 85-103.

62. C.-E. Dufourcq, 1966, p. 563 et suiv.

Depuis le VII^e siècle, dans les rapports de guerre entre musulmans et chrétiens, le raid en territoire adverse, qui procure des esclaves, la revente d'une partie de ceux-ci, l'utilisation des excédents pour les tâches les plus diverses constituent l'une des formes coutumières des rapports de force.

Aux X^e et XI^e siècles, ce « marché » est favorable aux musulmans d'Espagne en particulier. La tendance s'inverse, à partir du XII^e siècle, au fur et à mesure que s'accroît la pression militaire et navale des chrétiens sur les musulmans. Ce déséquilibre laisse aux chrétiens une masse grandissante d'esclaves à utiliser ou à revendre. Et parmi ceux-ci figurent non seulement des Maghrébins, mais aussi des Noirs d'Afrique du Nord ou plus méridionale⁶³.

L'importation d'esclaves *sūdān* ou nubiens est certaine dans tous les pays d'Afrique septentrionale. Le phénomène est bien connu en Égypte; il est moins bien étudié pour le moment en Afrique occidentale⁶⁴. Les plus anciens contacts entre chrétiens et Noirs sont passés, ce n'est pas douteux, par le monde musulman. L'iconographie⁶⁵ révèle, par exemple, quelle place tenaient les « Maures noirs » dans les armées de l'Espagne musulmane qu'affrontaient les chrétiens; Ibn 'Abdūn ne nous dit-il pas, dans son manuel de *Hisba* du XII^e siècle, que ces Noirs étaient présents dans la Séville almoravide et réputés dangereux⁶⁶?

Aux XIV^e et XV^e siècles, ce lamentable commerce est largement aux mains des commerçants chrétiens. Les Catalans y sont passés maîtres⁶⁷. Dès 1213, une femme noire, esclave et chrétienne, était vendue par un marchand génois à l'un de ses collègues⁶⁸.

Au XV^e siècle, les sources révèlent, pour le bassin occidental de la Méditerranée⁶⁹ et, à un moindre degré pour Venise⁷⁰, d'une part, l'accroissement des importations de main-d'œuvre noire⁷¹, d'autre part, le rôle

63. Aux XII^e et XIII^e siècles, en Sicile, les sources révèlent la présence de Noirs; en 1145, à Catane, 23 esclaves; en 1243 à Palerme, un Noir chrétien mais esclave, parmi les musulmans donnés par le roi normand à l'abbaye de Monreale figurent environ une trentaine de noms qui peuvent désigner des Noirs (au XII^e siècle). (Ces informations partiellement inédites sont dues à de jeunes chercheurs de l'Université de Paris-VIII.)

64. Voir par exemple, Al-Ya'kūbī en 891 (J. Cuoq, 1975, p. 49), Al-Istakh̄rī en 951 (J. Cuoq, p. 65), Al-Mukaddasī en 946-988 (J. Cuoq, p. 68), Al-Birūnī en 973-1050 (J. Cuoq, p. 80), Al-Bakrī en 1068 (J. Cuoq, p. 82), Al-Zuhrī en 1154-1161 (J. Cuoq, p. 115 et suiv.), Al-Idrīsī en 1154 (J. Cuoq, p. 127 et suiv.), Ibn 'Idhārī al-Marrākūshī au XIV^e siècle (J. Cuoq, p. 220), Al-'Umarī en 1301-1349 (J. Cuoq, p. 255 et suiv.), Ibn Baṭṭūṭa en 1356 (J. Cuoq, p. 289 et suiv.), Ibn Khaldūn en 1375-1382 (J. Cuoq, p. 329 et suiv.), Al-Maḳrīzī en 1364-1442 (J. Cuoq, p. 380 et suiv.), Al-Maghīlī en 1493-1496 (J. Cuoq, p. 399 et suiv.) et R. Mauny, 1961, pp. 336-342, 377-379, 422-424.

65. Voir tout particulièrement A. Steiger, 1941; J. G. Lovillo, 1949.

66. Ibn 'Abdun, trad. franç. E. Lévi-Provençal, 1947, alinéa 204.

67. Les marchands d'Espagne du Nord font passer, dès le XIV^e siècle, des esclaves noirs en Roussillon (C. Verlinden, 1966, pp. 335-336).

68. C. Verlinden, 1966, p. 340.

69. Voir C. Verlinden, 1966, pp. 335-343; 1977, p. 200 et suiv.

70. C. Verlinden, 1966, p. 341.

71. C. Verlinden (1966, p. 340). À Naples, dans la seconde moitié du XV^e siècle, 83% des esclaves de Naples sont des Noirs. En Sicile aussi, les Noirs sont nombreux.

essentiel que joue la Cyrénaïque dans ce commerce, au moins entre 1440 et 1470⁷².

Deuxième fait nouveau et essentiel: l'apparition sur le marché méditerranéen des Noirs « de Guinée »⁷³. Déjà se dessine une âpre concurrence entre Européens. Dès 1472, les *cortes* portugaises demandent que la réexportation des esclaves — le trafic a commencé vers le milieu du siècle et d'abord par des razzias sur les côtes de Mauritanie — soit strictement surveillée; cette main-d'œuvre doit en priorité servir au développement agricole du Portugal et des îles qu'il contrôle. C'est compter sans l'esprit d'entreprise des Italiens et des Catalans. De 1486 à 1488, Bartolomeo Marchione, Florentin résidant au Portugal, se voit affermer la traite sur la côte des esclaves⁷⁴; les importations s'accroissent. Les Génois, maîtres par les finances et la marine d'une part importante des affaires portugaises, et les Catalans réexportent et revendent cette main-d'œuvre. Le marché des esclaves de Valence est largement alimenté à partir de 1494: en 1495-1496, huit cents y sont vendus, dont une part importante de Noirs venus par le Portugal⁷⁵. Certains de ces esclaves sont d'origine sénégalaise⁷⁶.

Les conséquences de cet afflux sont très sérieuses. Tout d'abord, les prix s'effondrent, les esclaves noirs sont ceux qui se vendent au plus bas prix: leur sort est donné comme le plus misérable de tous. L'habitude se répand de considérer que cette main-d'œuvre, résistante et sûre, est particulièrement apte aux travaux agricoles difficiles: la conséquence va apparaître très vite. Psychologiquement, certaines classes sociales des sociétés méditerranéennes contractent, en face de ces Noirs misérables, une réaction de mépris et de distance que ne partage pas, au même moment, l'Europe du Nord⁷⁷.

Au XV^e siècle, l'essor économique qu'a connu l'Afrique au XIV^e siècle est mis en cause par les événements graves qui se déroulent dans ses périphéries. La lutte pour le contrôle de l'océan Indien et l'expansion ottomane constituent l'un des facteurs de rupture de l'équilibre ancien. L'expansion européenne vers l'Atlantique va en constituer un autre, plus lourd encore de conséquences pour l'Afrique et responsable, pour plusieurs siècles, de l'arrêt brutal de l'essor naissant du XIV^e siècle.

72. C. Verlinden, 1966: nombreux exemples précis.

73. Première mention à Barcelone en 1489 (C. Verlinden, 1966, p. 338).

74. Du 15 juin 1486 au 31 décembre 1493, 3 589 esclaves arrivent à Lisbonne, dont 1 648 au moins pour le compte des marchands florentins; C. Verlinden, 1963, p. 29. Voir aussi V. Rau, 1975, pp. 535-543.

75. Voir V. Cortés (1964). 62 Canariens sont vendus en 1489 à Valence et 90 à Ibiza, aux Baléares; 21 en 1493 à Valence, 130 en 1494, 99 en 1496 et les 26 derniers en 1497. Sur la traite des Guanches, voir C. Verlinden (1955), pp. 357, 550, 561, 562-567, 1028. Pour les Noirs d'Afrique: 1484, plus de 200; 1490, environ 50; 1491, près de 350; 1492, environ 180; 1493, environ 180; 1494, environ 150; 1495, environ 650; 1496, environ 150; 1497, environ 110. Les apports sont ensuite interrompus jusqu'en 1502.

76. V. Cortés, 1964, p. 56 et suiv. Ils sont souvent jeunes: neuf, douze, quinze ans.

77. Nous espérons illustrer ces lignes par la publication très prochaine d'une longue étude sur l'iconographie des Noirs en Occident.

L'Afrique, l'Asie, l'océan Indien

On l'a vu dans les volumes précédents, les relations avec les riches productions asiatiques ont conduit à l'ouverture de grands axes commerciaux, par terre ou par mer, qui aboutissent tous en Asie occidentale. Les musulmans contrôlent ces axes depuis le VII^e siècle; mais la concurrence demeure vive entre la route qui aboutit au fond du golfe Arabo-Perse, et qui irrigue le commerce de Mésopotamie et de Syrie, et celle qui aboutit en mer Rouge et, par le Nil, conduit au développement des ports du delta. L'alternance n'a jamais cessé entre ces deux terminaux rivaux. Pour l'époque qui nous occupe, les bouleversements de toute nature que connaît l'Asie, l'effondrement des dominations musulmanes de Mésopotamie laissent le champ libre à l'Égypte, qui connaît alors sa plus fastueuse période de contrôle du commerce oriental, des Fātimides aux Mamelūk⁷⁸.

La Méditerranée est, de fait, abandonnée aux chrétiens après 1100. Mais les efforts militaires ou commerciaux qu'ils déploient pour accéder, à travers l'Égypte, à la grande route de commerce international qui aboutit à la mer Rouge demeurent infructueux.

Pourtant, les Égyptiens et leurs souverains successifs n'ont que rarement l'occasion d'accéder directement au grand commerce de l'océan Indien. Il leur faut, presque toujours, passer par l'intermédiaire des dynasties qui se succèdent à Aden, plaque tournante de ce grand commerce.

Du moins, dès le XII^e siècle, des spécialistes de ce grand commerce, les Kārimī⁷⁹, assurent le trafic des épices, des pierres précieuses, de l'or, du cuivre entre l'Asie et l'Afrique, d'une part, Aden et l'Égypte, d'autre part. Leur prospérité ne cesse de s'affirmer durant trois siècles. Jusqu'à la conquête ottomane, les marchands musulmans qui les imitent et eux-mêmes connaissent une grande prospérité dont bénéficient les ports méditerranéens de l'Égypte, où les Occidentaux viennent acheter ces produits rares et précieux.

Sous les Ayyūbides (1171-1250), Aydhāb devient l'un des ports les plus fréquentés du monde. Ibn Djubayr y passe, partant au pèlerinage en 1183; il renonce à compter les caravanes présentes, tant elles sont nombreuses⁸⁰. Cependant, jamais l'unification politique et navale de la mer Rouge n'est très durable; ni les Ayyūbides ni leurs successeurs ne la réalisent vraiment. Le véritable trait d'union, ce sont les marchands, les Kārimī en particulier, basés à Aden et qui, de là, convoient, achètent et vendent les produits d'Asie, d'Afri-

78. Labib (Shuhi), 1965.

79. On a parfois rapproché le nom des Kārimī de celui du Kanim (Kanem) tchadien. Les dernières recherches ont fait justice de ce rapprochement. Voir, sur cette question, l'article « Kārimī » de la nouvelle édition de l'*Encyclopédie de l'Islam*. En tamūl, *karya* signifie affaires; il n'est pas impossible de voir là un rapprochement intéressant. Voir aussi, S. D. Goitein, 1966, en particulier chapitres XVII et XVIII.

80. Sur l'évolution de ce port, voir, J.-C. Garcin, 1972, *AI*, vol. XI, pp.189-209; voir aussi H. G. B. Paul, 1955.

que et de la Méditerranée. Ce sont les Kārimī qui servent d'intermédiaires diplomatiques lorsque surgissent des différends entre maîtres de l'Égypte et dynastes d'Aden; eux aussi négocient les accords entre princes asiatiques et égyptiens. À ces auxiliaires indispensables, le pouvoir égyptien accorde des laissez-passer qui garantissent leurs biens et leurs personnes, la libre importation en Égypte des produits occidentaux. Ainsi est assuré l'afflux des épices et aussi des esclaves vers les entrepôts du Nil. L'hégémonie économique égyptienne s'étend, sous les Mamelūk, aux ports de la côte occidentale de la mer Rouge: Sawākin, Massawa, Assab.

Aden est aussi le principal point de passage obligé d'un autre commerce, qui se développe, à un degré moins spectaculaire ou moins connu et avec des bénéfices apparemment moins élevés que le précédent: celui de la côte orientale d'Afrique⁸¹.

Il faut probablement penser que les preuves — nombreuses — de l'intérêt porté à ce commerce africain par les membres de la famille fātimide et les maisons d'affaires égyptiennes ne sont pas étrangères au besoin d'or de l'Égypte au XII^e siècle, au moment où s'épuisent les mines du Wadi al-Allāk et où il est difficile ou impossible de se procurer l'or de l'Afrique occidentale⁸².

Aux dires d'Al-Idrīsī, une vive activité commerciale existe déjà, au XII^e siècle, sur cette côte est-africaine. Le fer en est exporté avec de gros bénéfices, en particulier vers l'Inde, dont les aciers réputés demandent un apport important de matière première. Vers 1240, Ibn al-Wardi écrit, à propos du pays qui entoure Sofala, que «c'est un pays immense avec des montagnes qui recèlent des gisements de fer exploités par les habitants. Les Indiens viennent leur acheter ce métal à un prix très élevé». Les XIII^e et XIV^e siècles confirment l'épanouissement de ce commerce côtier. L'ivoire, collecté depuis l'intérieur et que les marchés musulman, chinois et indien consomment en grande quantité, les peaux d'animaux constituent, avec le fer et l'or, les postes importants des exportations. Il faudra sans doute y ajouter le bois lorsque des études comparables à celles qui ont déjà été réalisées pour la

81. Sur cette question, voir les volumes II et III de cette *Histoire générale de l'Afrique*. En attendant la publication d'autres travaux très attendus sur cette question, on constatera que Goitein (1966, p. 355) note qu'il existe des relations commerciales vers l'Afrique qui ne passent pas par Aden. Du même auteur, 1967, *passim*. Les sources provenant du monde arabe et du monde chinois apporteront d'importants compléments sur ces points; voir déjà P. Wheatley, 1959.

82. Cette question de l'importation de l'or méridional n'a pas été jusqu'ici abordée avec toute l'attention souhaitable, faute de concertation entre spécialistes. Il suffit cependant de regrouper les publications les plus importantes pour comprendre que, vers l'an 1000, l'exploitation des mines était commencée et certainement aussi l'exportation. Voir en particulier R. Summers, 1969, qui paraît très optimiste quant à l'ancienneté de la production, et aussi T. N. Huffman, 1974, pp. 238-242, avec une importante bibliographie; ce dernier article souligne que l'exploitation importante de l'or commence au XI^e siècle. À l'autre extrémité de la chaîne, il faut lire les articles très savants d'Ehrenkreutz, 1959, pp. 128-161 et 1963, pp. 243-277, pour apprécier à leur juste valeur l'ampleur et la qualité du monnayage fātimide; cette ampleur et cette qualité supposent un ravitaillement en or abondant que ni l'Égypte, ni la Nubie, ni l'Afrique occidentale n'apportent alors aux Fatīmidés. Il est juste de signaler que les spécialistes sont encore peu nombreux à admettre l'ancienneté de ce trafic de l'or vers l'Égypte.

Méditerranée⁸³ nous permettront de connaître la place de l'Afrique dans ce commerce international important à partir de l'Asie.

L'or du Sud, exporté par Sofala, mais commercialisé à Kilwa, prend une place dominante dans ce commerce; Summers⁸⁴ estime à dix tonnes par an la production sud-africaine pendant ces siècles, la décroissance commençant au XV^e. Même si l'on retient des chiffres plus modestes, on doit admettre que cet or joue certainement un rôle — très mal étudié encore — équivalant à celui de l'or ouest-africain dans l'économie mondiale.

Les navires apportent sur cette côte divers produits dont les sources soulignent l'intérêt: les cauris⁸⁵, des plantes nouvelles, vite acclimatées en Afrique⁸⁶, des vêtements et des bijoux de verre, vendus fort cher aux Africains⁸⁷.

Ce commerce consiste surtout en un cabotage, assuré par des navires de formes et de tonnages variés, dont Kilwa marque probablement le terminus normal. Les zones plus méridionales, jusqu'au canal de Mozambique, caractérisées par des régimes météorologiques très différents de ceux, très connus, du nord de l'océan Indien, ne sont guère systématiquement explorées et exploitées par les navigateurs musulmans jusqu'au XV^e siècle. Au demeurant, le «Sud» demeure entouré de mystères: d'abord parce que, selon Ptolémée, il est plus oriental que méridional⁸⁸, ensuite parce que un pays mystérieux — *Wak-Wak* — y attend, riche de promesses et de menaces, les voyageurs intrépides. Ici aussi existe un «finistère» encore très mal connu.

De Mombasa ou de Malindi, chaque année, utilisant la mousson d'été, partent des navires musulmans qui vont vers l'Asie. Ces navires-ci participent pleinement au développement des techniques de navigation qui, du XIII^e au XV^e siècle, s'améliorent beaucoup. La navigation astronomique, due pour une part importante aux inventions et observations chinoises, l'utilisation de la boussole, empruntée sans doute à peu près au même moment par les Arabes et les Méditerranéens aux Chinois, la science des vents, des courants, des

83. M. Lombard, 1972, pp. 153-176.

84. R. Summers, 1969, p. 195.

85. Ibn Baṭṭūṭa (1966, pp. 30-31; 1969, pp. 121-122) consacre un long développement au commerce de ce coquillage des îles Maldives sur la côte orientale. Sur les cauris, la bibliographie est abondante pour l'Afrique occidentale; sur l'océan Indien, voir, par exemple, P. Pelliot, 1933, pp. 416-418.

86. Voir encore Ibn Baṭṭūṭa. Récemment H. N. Chittick et R. J. Rotberg, 1974. Voir aussi UNESCO, *Les contacts historiques entre l'Afrique de l'Est, Madagascar et l'Asie du Sud-Est par les voies de l'océan Indien*, coll. « Histoire générale de l'Afrique, études et documents », n° 3, 1980.

87. À Kilwa et à Sofala, les négociants swahili achètent des tissus de coton, de soie, de laine en échange de leur or. Au XIII^e siècle, les droits de douane perçus à Kilwa proviennent pour 60 % des cotonnades importées à Kilwa. Il semble que, dans cette région de l'Afrique comme dans la partie occidentale, la parure de cuivre soit au moins aussi appréciée que celle de l'or. Cependant, les études récentes (Randies, Summers) insistent sur la prudence apportée par les musulmans à la collecte de l'or du Sud; ces auteurs notent que cette économie de rythme lent contraste, même si au total elle trouve de fortes quantités d'or, avec la recherche fébrile de ce même or lorsque les Portugais se sont installés au sud du continent.

88. Se reporter à la carte du feuillet 4.

variations de la faune et de la flore marine, l'établissement de routiers où les pilotes musulmans consignent leurs observations constituent un capital scientifique et technique précieux, dont vont profiter les Portugais dès leur arrivée à Mombasa⁸⁹.

Au total, ce commerce, fort désavantageux, évidemment, pour les Africains de l'intérieur, enrichit tous les intermédiaires, africains ou non africains, installés dans les comptoirs côtiers⁹⁰. Sur les bateaux de cabotage, sur ceux qui vont et viennent entre Asie et Afrique, des Africains servent comme marins, à en croire au moins certaines peintures de manuscrits. D'autres quittent l'Afrique et créent, plus ou moins volontairement peut-être, des colonies en Arabie méridionale et jusque sur la côte occidentale de l'Inde, où leur importance historique commence seulement à être étudiée⁹¹.

Plus de cinquante villes, du cap Gardafui à Sofala, manifestent la vitalité du phénomène urbain, avant même la venue des Arabes, en zone swahili. Depuis le XII^e siècle, l'archéologie et l'étude critique des sources le montrent clairement, des groupes restreints d'émigrants sont venus du monde musulman dans ces villes et dans les îles de la côte, sans qu'ait existé une entreprise uniforme et systématique de colonisation. La mise en relation de ces villes avec le grand commerce, en développement, de l'océan Indien, qu'il transite par Aden ou utilise la liaison directe Afrique-Asie grâce aux moussons, a développé dans ces villes côtières une riche aristocratie de marchands, musulmans en général, qui disputent parfois le pouvoir aux détenteurs traditionnels de celui-ci. Comme en Afrique occidentale, ces villes sont un creuset ethnique et culturel dont la physionomie est progressivement transformée par l'islam et où se mêlent l'arabe et le swahili. Les villes de la côte ont elles-mêmes contribué, en essaimant en d'autres points, plus au sud, à rendre inextricable, le plus souvent, la question des origines de cette population très mélangée⁹².

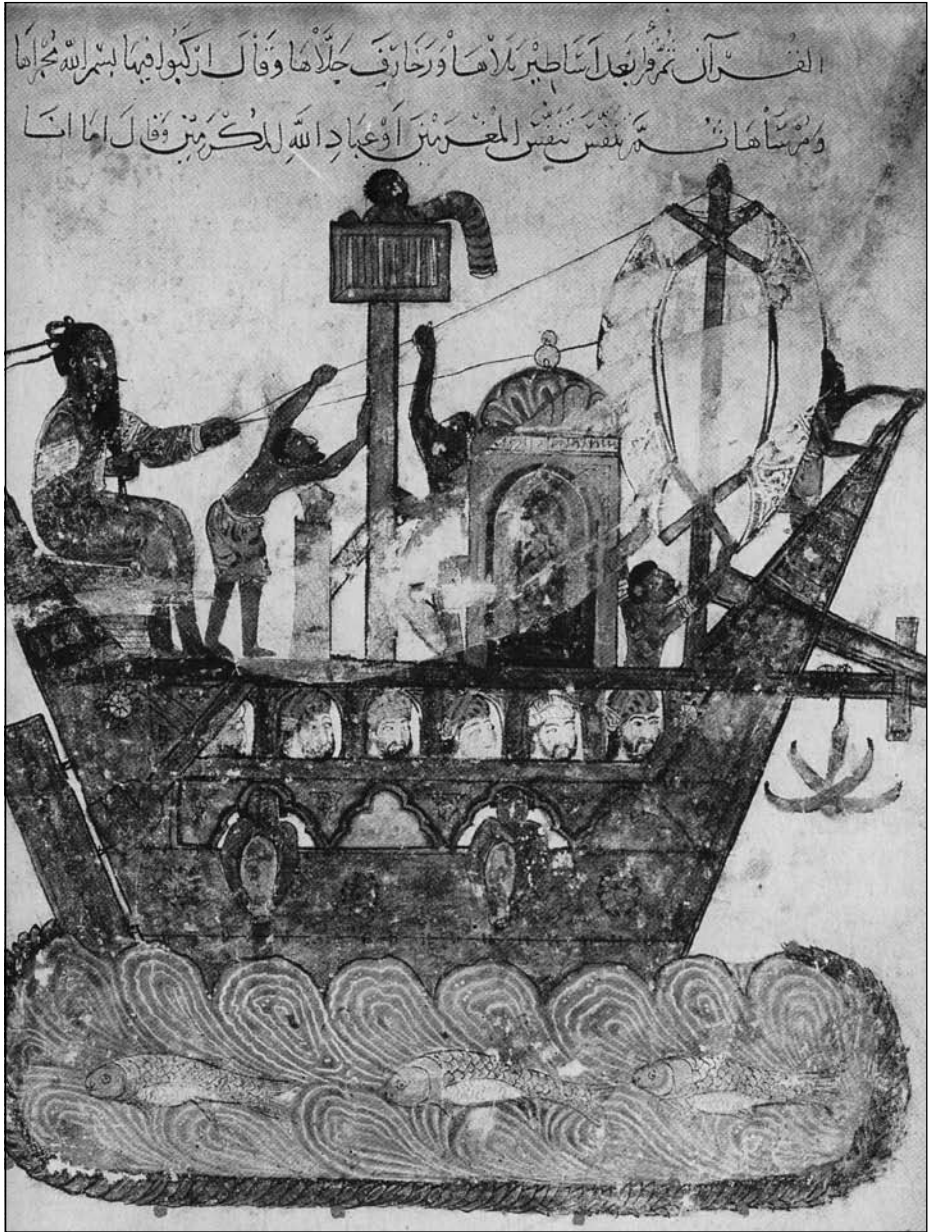
Les classes dirigeantes jouissent ici d'une prospérité que confirme l'archéologie. Belles mosquées et palais de pierre, verres somptueux importés du golfe Persique, céramiques en provenance de tout l'Océan et de Chine marquent bien cette prospérité. Les souverains et les classes possédantes amassent dans leurs palais des faïences précieuses de Sultanabad et Nichapur, de la porcelaine chinoise vert pâle de la période song et de splendides plats ornés de motifs de la période ming, des perles et des pierres précieuses

89. Les études se multiplient sur ce point. Voir, par exemple, L. Barrabas, 1967; G. R. Tibbets, 1969.

90. Dès le XIII^e siècle, Kilwa frappe monnaie.

91. Voir UNESCO, *op. cit.*, 1980.

92. Ce n'est que très tardivement, à partir du XV^e siècle tout au plus, que les traditions relatives à la fondation de ces villes ont été déformées pour les rattacher à des origines asiatiques. Le « mythe shirazi », si répandu encore de nos jours, est, lui, beaucoup plus récent encore dans sa formation rigide. Voir chap. 18. Sur cette question, parmi bien d'autres travaux déjà parus et en attendant bien d'autres travaux en préparation, on verra: M. Hirshqerb, 1931; V. L. Grottanelli, 1955.



*Manuscrit arabe du XIII^e siècle.
Il montre la présence des Noirs parmi
les équipages de l'Océan Indien.
Source : Bibliothèque nationale,
Ms. arabe 5847, folio 119, verso.*

de l'Inde, des figurines en or ou en ivoire, des bijoux de jade et de cuivre ainsi que des tapis du Moyen-Orient.

Sans doute ne faut-il pas conclure de ces exemples privilégiés que toute la population, dans ces villes, est riche. Sans aucun doute constituent-elles des pôles d'attraction par l'importation des techniques qu'elles autorisent et l'apparition d'un genre de vie qui contraste avec celui des Africains de l'intérieur, tel que le décrit, Al-Mas'ūdi au X^e siècle. Sans doute aussi contribuent-elles à déraciner et à appauvrir ceux qui y affluent imprudemment.

Une récente étude de Chittick⁹³ montre bien ce qu'est l'une des plus florissantes de ces villes : Kilwa, dont Ibn Baṭṭūta dit qu'elle est « l'une des plus belles villes du monde », dont des sources chinoises décrivent les maisons de quatre ou cinq étages au XV^e siècle⁹⁴.

En effet, les Chinois, au XV^e siècle, visitent, en force, cette côte africaine. Si, dès le VI^e-VII^e siècle peut-être, mention est faite de l'arrivée d'Africains en Chine⁹⁵, si, peut-être aussi, des peintures de l'époque tang représentent des Noirs d'Afrique dans des grottes bouddhiques, si une compilation du XIII^e siècle mentionne probablement le pays des Swahili, seules des trouvailles archéologiques, dont rien ne prouve qu'elles proviennent de relations directes anciennes entre des Chinois et des Africains, jalonnent, à partir du VIII^e siècle, les traces de « présence chinoise » en Afrique orientale⁹⁶. Tout change au XV^e siècle : dès 1402, une carte coréenne donne du sud de l'Afrique une image « non ptoléméenne » proche de la réalité ; en 1470, les chroniques ming fournissent une description précise d'un zèbre ; en 1444, une peinture chinoise représente une girafe. Outre la traite des esclaves, les sources chinoises mentionnent trois importants articles d'exportation de l'Afrique orientale : l'or, l'ambre, le bois de santal jaune et l'ivoire.

Une flotte chinoise, composée d'énormes navires pour l'époque⁹⁷, sous le commandement de Cheng Ho, musulman du Yunnan, effectue sept grands voyages, de 1405 à 1433, dans l'océan Indien et touche deux fois la côte africaine, entre 1417 et 1419 puis entre 1431 et 1433. Au cours du premier voyage, elle va jusqu'à Malindi pour ramener chez elle une délégation envoyée en 1415 pour présenter en cadeau une girafe à la cour impériale de Pékin⁹⁸. Les villes de Brava et de Mogadiscio sont, entre autres, mentionnées dans les rapports sur le deuxième voyage. Ces voyages sont considérés comme le couronnement des entreprises maritimes de la Chine, mais ils sont interrompus brusquement pour des raisons intérieures chinoi-

93. H. N. Chittick et R. L. Rotberg, 1975.

94. Sur une autre de ces cités, Shungwayo, voir V. L. Grottanelli, 1955*b*.

95. Chun Yi-lang, *Notes and Queries*, 1972. Voir aussi F. Firth, 1909-1910 ; W. W. Rockhill, 1915 ; C. E. Fripp, 1940 ; Lo Jung-pang, 1955 ; T. Filesi, 1962*a*, 1962*b*.

96. Chou Yi-liang, 1972.

97. 1 500 tonnes, alors que les premiers navires des Portugais, dans l'océan Indien, n'en jaugeaient que 300.

98. Voir J. J. L. Duyvendak, 1938.

ses. Toutefois, grâce au trafic maritime arabe, persan et goudjerati entre la Chine, l'Asie du Sud-Est et l'Afrique orientale, des produits chinois, telles la porcelaine⁹⁹ et la soie, continuent d'être offerts, après comme avant ces expéditions, sur les marchés de l'Afrique orientale. Mathew découvrit sur l'île corallienne Songo Mnara, à proximité de Kilwa, des faïences vernissées provenant du Siam, ainsi que de grandes quantités de porcelaine chinoise de la fin de la période song jusqu'au début de la période ming (environ 1127-1450 de l'ère chrétienne).

En Chine, entre 1440 et 1449, Wang Ta-yuan rédige un ouvrage où il parle des Comores et de Madagascar.

Vers 1450, un système stable d'échanges commerciaux entre la côte orientale de l'Afrique, le nord-ouest de Madagascar (alors relié à Kilwa par un trafic régulier), l'Égypte, l'Arabie et l'Asie contribue à la prospérité des comptoirs aussi bien qu'à celle de l'ensemble de l'océan Indien.

Dès 1487, Pero de Covilham, en mission secrète pour le compte du roi du Portugal en Méditerranée orientale, apprend l'importance du trafic de la côte orientale jusqu'à Sofala. Le 24 juillet 1488, Bartholomeu Dias double la pointe méridionale extrême de l'Afrique et acquiert la certitude que la forme du continent, au-delà, n'est pas celle qu'on lui attribue depuis Ptolémée. En 1497-1498, la flotte de Vasco de Gama fait relâche, pour réparations, trente-deux jours sur la côte est-méridionale. Les navigateurs notent que le fer est utilisé pour les flèches et les sagaies, que le sel est produit par évaporation de l'eau de mer, que les poignards ont des manches d'ivoire, que parmi les femmes, plus nombreuses que les hommes, certaines portent des labrets. Le 2 mars 1498, Vasco de Gama rencontre au Mozambique les premiers arabophones et s'étonne de la beauté de leur vêtement. Le 7 avril, le sultan de Mombasa réserve un excellent accueil aux Portugais. Dix-sept jours plus tard, ceux-ci partent vers l'Inde, guidés par Ibn Maǧǧid, auteur d'un routier¹⁰⁰. En septembre 1499, quelques survivants de cette première expédition rentrent au Portugal : une ère toute nouvelle de l'histoire de l'océan Indien et de la côte orientale de l'Afrique va s'ouvrir. Elle est précédée par d'amples bouleversements sur la côte atlantique.

La maîtrise de l'espace atlantique et ses conséquences pour l'Afrique

En « Méditerranée atlantique »

On appelle assez souvent ainsi, désormais, la zone orientale de cet océan délimitée par les côtes occidentales de la péninsule Ibérique et de l'Afrique, Madère, les Açores et les Canaries.

99. Voir G. S. P. Freeman-Greenville, 1955; J. S. Kirkman, 1966; H. N. Chittick, 1975.

100. Le texte arabe de ce routier a été publié par G. Ferrand, 1923. Sur les travaux dont il a été l'objet, voir note 89.

Les sources arabes montrent que, comme pour l'Afrique continentale, les auteurs, qui jouent seulement le rôle de transmetteur du savoir acquis, sont ignorants de cette région du monde : même les Canaries demeurent très mal connues d'eux¹⁰¹. Au contraire, marchands et navigateurs sont actifs aussi dans cette région du monde¹⁰² ; il y a gros à parier qu'en plus d'un cas des navires musulmans ont relié, les premiers, côtes et îles ; mais nous ne gardons pas trace écrite de leur passage¹⁰³. On ne peut douter de l'importance de la mer pour les habitants de la côte. Ibn Sa'īd¹⁰⁴ dit que [le] « thon sert à la subsistance des gens du Maroc et d'Al-Andalūs : on le coupe en deux dans le sens de la largeur et on le suspend ensuite pour le faire sécher... ». Dès le XI^e siècle, Al-Bakrī¹⁰⁵ note, en Afrique noire, la production d'ambre sur le littoral et, au XII^e siècle, Al-Idrīsī¹⁰⁶ parle du trafic du sel entre Awlil et le Sénégal. L'espace exploré n'est probablement pas très important, car on ne s'éloigne pas beaucoup du rivage¹⁰⁷. L'habitude de la mer comme milieu d'évolution et comme milieu nourricier est si incontestable que les premiers voyageurs portugais notent, sur la côte ouest-africaine, la présence de mangeurs de poisson, fort méprisé par les chasseurs de l'intérieur.

La conquête de l'espace de la Méditerranée atlantique par les Européens ne repose pas sur une supériorité technique. Les causes profondes sont à chercher ailleurs. Au XIII^e siècle, la flotte de guerre almohade a une telle réputation que Ṣalāḥ al-Dīn sollicitera son appui contre les marines chrétiennes en Méditerranée orientale. À la fin du XIII^e siècle, c'en est fini de la puissance navale mārinīde, à la suite des grandes batailles livrées pour le détroit de Gibraltar. Fait plus décisif, les chrétiens tiennent désormais presque toutes les zones importantes de production du bois de construction pour les bateaux en Méditerranée occidentale¹⁰⁸.

101. Voir l'*Encyclopédie de l'Islam*, nouvelle éd., tome premier, pp.962-963, sur l'Atlantique. Les textes d'Al-Idrīsī (J. Cuoq, 1975, p.143) et d'Ibn Khaldūn (V. Monteil, 1967-1968, p.115) suffisent à mesurer la médiocrité des informations transmises. Il faut, ici, souligner que la mer occidentale de l'Afrique présente, quant à la connaissance qu'en ont les Arabes, un contraste important avec leur excellente maîtrise de l'océan Indien et de ses côtes.

102. Au XII^e siècle, les « aventuriers de Lisbonne » ont peut-être atteint les Canaries (R. Mauny, 1960, p.91 ; 1965, p.61). Au XIII^e siècle, le voyage d'Ibn Fātima, tel que le rapporte Ibn Sa'īd (J. Cuoq, 1975, p.212) montre que les musulmans cherchent à explorer le littoral africain ; cette expansion n'est nullement désintéressée et il ne s'agit pas de recherche scientifique : le récit d'Ibn Fātima le révèle. Le navigateur a pris contact, au sud du Maroc, avec une région difficile à localiser ; il y a trouvé un désert de sable mais « excellent pour la culture de la canne à sucre ». Au XIV^e siècle, un vizir d'Almería, nous dit Al-'Umarī (J. Cuoq, 1975, p.281), a tenté l'exploration de la côte africaine.

103. Il y a quelque exagération, nous semble-t-il, à aborder cette question comme le fait un auteur chinois : Hui Lin-li (1960-1961, pp.114-126), à partir de sources chinoises. Les identifications proposées par l'auteur pour les régions citées mériteraient d'être étayées de preuves scientifiques plus consistantes.

104. J. Cuoq, 1975, p.212.

105. J. Cuoq, 1975, p.83.

106. J. Cuoq, 1975, p.128.

107. Encore faut-il noter que, pour l'Atlantique Nord, Heers (1966, p.230) admet l'importance des découvertes effectuées par les pêcheurs sur des segments entiers de futures routes transocéaniques et cite l'exemple des pêcheurs de Lisbonne qui, au XVI^e siècle, il est vrai, gagnaient la baie d'Hudson.

108. M. Lombard, 1972, pp.153-176.

D'autre part, l'accumulation des capitaux nécessaires à la construction des navires est, dans les ports chrétiens, aux mains des marchands et de leurs associés, plus rarement aux mains des détenteurs du pouvoir politique. La politique de construction navale est ici directement liée à l'expansion économique accélérée du XIII^e au XV^e siècle. Celle-ci s'épanouit très largement dans l'Atlantique Nord à partir de 1277 : les flottes génoise puis vénitienne relient, par les escales des Baléares, de Séville, de Lisbonne, de Madère, de Bayonne, l'Italie marchande à la Flandre et à l'Angleterre industrielles. C'est ici la puissance économique qui joue le rôle décisif¹⁰⁹. Au défi européen grandissant, les musulmans ne répondent pas, tant à cause de la faiblesse des royautes maghrébines – à l'exception des fulgurances brèves des Hafsides ou des Saadiens – que parce que, au total, la mer n'est pas nécessaire au succès des entreprises économiques musulmanes.

Les caravanes apportent bien plus d'or que jamais dans l'avenir n'en apporteraient les caravelles¹¹⁰. Aucun intérêt économique évident ne porte les commerçants ou les pouvoirs maghrébins, aux XIV^e et XV^e siècles, à rivaliser, sur mer, au prix de forts investissements, avec les Chrétiens. L'inégal effort pour la conquête de la Méditerranée atlantique s'explique par là. Il faudra près d'un siècle d'investissements¹¹¹, d'efforts tenaces, d'échecs pour que devienne possible la conquête de la Méditerranée atlantique, à la fin du XIV^e siècle, alors que les difficultés techniques sont cependant sans commune mesure avec celles qui attendent les explorateurs au sud du cap Bojador. Cela explique le rôle prépondérant des Italiens dans cette phase de l'expansion¹¹². Le monde portugais ne comporte pas, durant ce premier temps, l'assise des marchands et banquiers capables d'investir les sommes indispensables¹¹³.

La plupart des voyages de « découverte » européenne, dans cette zone, sont à tout jamais inconnus de nous ; parfois, par hasard, les historiens en font revivre un¹¹⁴. De plus en plus, par prudence, les historiens utilisent le mot « redécouverte » lorsqu'il s'agit de la première expédition européenne bien attestée ayant entraîné l'occupation d'un point¹¹⁵. Les raisons qui ont accéléré l'installation des chrétiens dans la Méditerranée atlantique sont aujourd'hui évidentes. La recherche de l'or a peut-être joué un rôle¹¹⁶. Bien

109. Au XV^e siècle, le volume du trafic sur cette route maritime représente à peu près quarante fois le volume des anciens échanges terrestres entre l'Italie et la Flandre par la Champagne.

110. Voir V. Magalhães Godinho, 1969.

111. J. Heers, 1966, pp. 273-293.

112. V. Magalhães Godinho, 1962 ; V. Rau, 1967, pp. 447-456.

113. C. Verlinden, 1958, pp. 467-497 et 1961.

114. A. Cortesão, 1973, 19 p.

115. A. Cortesão, 1971, 1972 ; K. Fall Yoro, 1978. Le second auteur montre, avec beaucoup d'arguments importants, qu'il existe une forte probabilité que le cap Bojador ait été dépassé par bien d'autres navigateurs, musulmans et chrétiens, avant les Portugais.

116. Réponses contradictoires chez Magalhães Godinho (1952, p. 311 et suiv.) et chez Heers (1957, 1971) à propos de l'expédition des frères Vivaldi. Il est sûr que les Portugais manquent d'or : de 1387 à 1416, la plus-value de l'or au Portugal a été de 12 %. La frappe de l'or ne reprend qu'en 1436, sur les modèles musulmans, jusqu'en 1456.

plus évidemment a été déterminant l'espoir d'obtenir, dans les îles de l'Atlantique, une production massive de produits utiles : blé et vigne, canne à sucre. Madère¹¹⁷, les Canaries, pour un temps les Açores, en attendant l'expansion au sud du cap Bojador, sont devenues des terres à sucre. Le rôle moteur du commerce du sucre n'a pas encore été étudié de manière satisfaisante. Dès le XIII^e siècle, le Maroc était exportateur de sucre vers les Flandres, mais aussi vers Venise. Le développement des plantations marocaines, qui a connu une véritable explosion sous les Saadiens, est continu depuis le IX^e siècle. Mais, jusqu'aux Saadiens, les efforts de production, les investissements et l'organisation des ventes ont été insuffisants pour donner au Maroc une grande place dans le commerce concurrentiel de sucre. L'effort marocain s'est produit un peu tard, au moment où, sous la poussée des Génois, de gros investissements avaient entraîné dans les îles un fort accroissement de l'offre en sucre. Cette expansion préfigure, à quelques décennies près, celle que le XVI^e siècle devait assurer aux sucres américains.

L'exportation de main-d'œuvre africaine se relie directement à cet effort. Les Guanches des Canaries¹¹⁸, dès le XIV^e siècle¹¹⁹, ont précédé les Noirs d'Afrique dans la voie de l'esclavage lié au sucre et à l'agriculture de profit.

Au sud du cap Bojador : un autre espace atlantique,
une autre évolution

Exploitation d'un espace maritime

L'Atlantique des alizés et des anticyclones posait, Mauny l'a bien montré¹²⁰, des problèmes techniques d'une tout autre envergure que les précédents. De 1291 à 1434, du côté chrétien au moins, nombre d'échecs avaient été enregistrés dans les tentatives d'exploration navale au sud du cap Bojador. On peut rouvrir, contre la thèse de Mauny, le débat sur l'impossible retour des navires qui seraient allés trop loin au sud du Bojador¹²¹. Le fait est, cependant, que ces voyages ont nécessité, pour réussir, efforts, investissements et lourds sacrifices en hommes et en matériel au XV^e siècle. Les expériences faites dans la Méditerranée atlantique ont aidé à dégager les solutions. Elles n'étaient pas suffisantes et il a fallu des recherches scientifiques et techniques, en Méditerranée occidentale, à partir des données arabes en bon nombre de cas, pour maîtriser ces données nouvelles¹²². Les

117. Dès 1455, Ca da Mosto y constate le plein développement des plantations de canne à sucre. En 1508, Madère produit 70 000 arrobes de sucre.

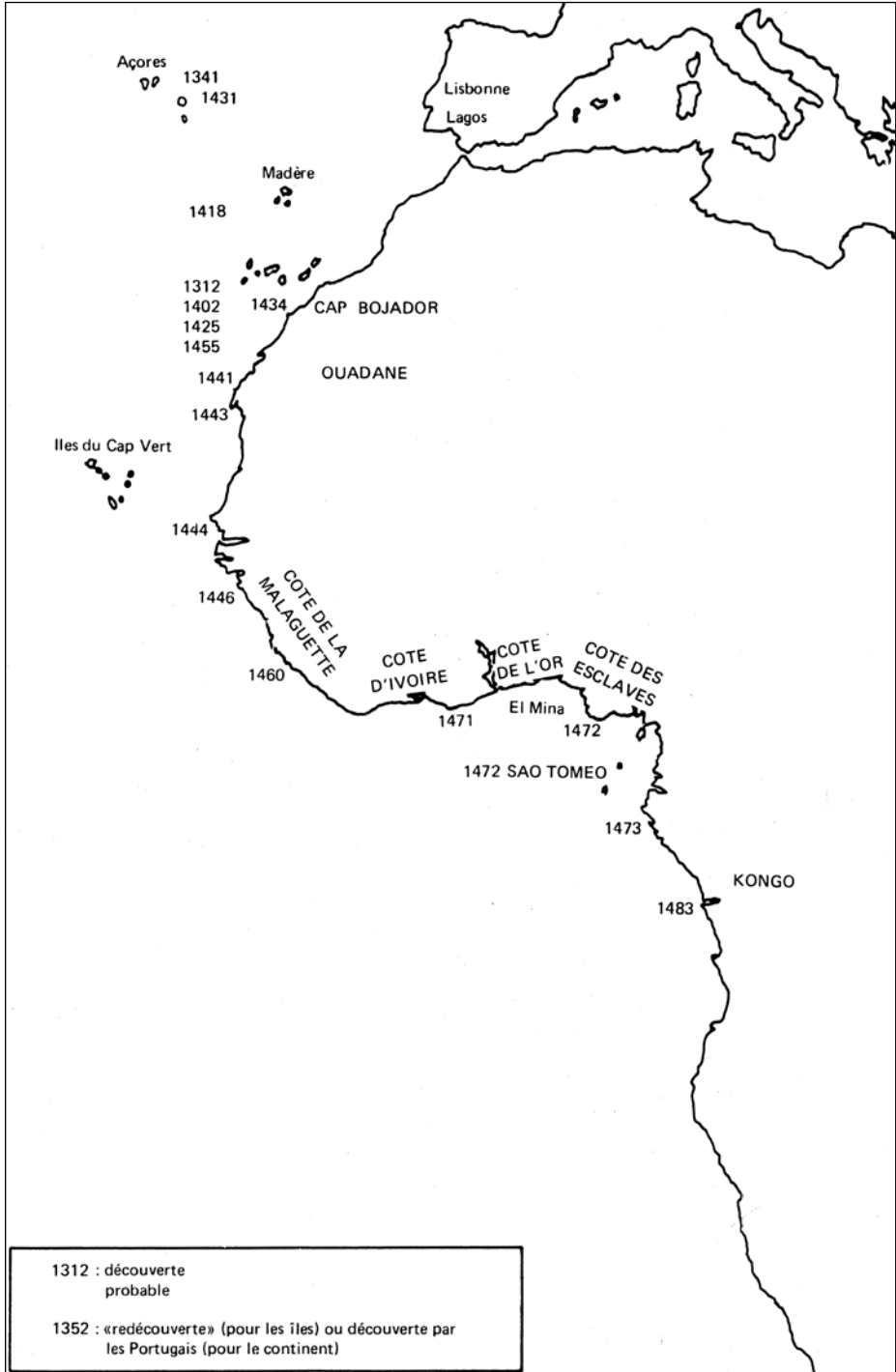
118. Voir V. Magalhães Godinho, 1952, pp. 311-345. À la fin du XV^e siècle, des esclaves guanches sont vendus à Séville (F. Perez-Embid, 1969, p. 89). Après 1496, c'est d'un véritable afflux qu'il s'agit.

119. Voir le témoignage d'Ibn *Khaldūn* sur leur vente par les chrétiens de Salé (trad. franç. V. Monteil, 1967-1968, p. 115).

120. R. Mauny, 1960.

121. Récemment R. Lonis, 1976.

122. Voir, par exemple, G. Baujouan, 1969; A. Teixeira da Mota, 1958; E. Poulle, 1969.



L'encerclement de l'Afrique par les Portugais au XV^e siècle (carte J. Devisse).

besoins financiers sont plus importants encore que dans le cas précédent¹²³; s'y ajoutent la maîtrise de la navigation astronomique, ou au moins de l'utilisation des boussoles et des cartes marines¹²⁴, et aussi la nécessité de construire des navires petits et plus maniables¹²⁵. La caravelle est deux ou trois fois inférieure en tonnage aux navires vénitiens de commerce; elle est bien adaptée aux vents de l'Atlantique et peut remonter les fleuves; mais elle n'a été utile que durant la brève période où les questions de tonnage à transporter ne se posaient guère. Au XVI^e siècle, le lourd galion va la remplacer pour le trafic de l'Asie.

Dès que l'ensemble des conditions nécessaires au succès est réuni, l'exploration systématique se développe très rapidement. Cette exploration concerne essentiellement l'Europe, mais, par certains côtés, elle a eu une incidence grave sur la vie de l'Afrique. Celle-ci a joué de malchance au XV^e siècle.

Découverte, dans ses périphéries, pour la première fois en totalité, elle n'a guère retenu l'attention de ses découvreurs. Déçus de n'en retirer que peu d'or, l'essentiel demeurant aux mains des musulmans du nord et de l'est du continent, les Portugais ont rapidement réduit le continent à un seul rôle: celui de fournisseur d'hommes. Ainsi a commencé, à peine rompu l'isolement millénaire du continent par rapport à son océan occidental, l'exportation d'une part importante de la population de l'Afrique vers l'Amérique. Cette dernière, dont les promesses économiques paraissaient infinies, l'Asie enfin, atteinte au-delà de l'islam et qui fournit les épices, les pierres, les étoffes et les porcelaines, ont éclipsé le continent noir dans les préoccupations des Blancs.

Avant d'en venir là, il faut accorder une attention particulière à un texte d'Al-^cUmarī qui a suscité, comme bien d'autres, beaucoup de controverses, parfois sans une suffisante rigueur.

Mansa Kanku Mūsā, rapporte Al-^cUmarī¹²⁶, parlait en ces termes de son prédécesseur à la tête du Mali: il « ne croyait pas que l'océan était impossible à franchir. Il voulait parvenir à son extrémité et se passionna. Il équipa deux cents embarcations qui étaient pleines d'hommes et autant qui étaient remplies d'or, d'eau et de provisions, de quoi faire face à plusieurs années. Il dit alors à ceux qui étaient préposés à ces embarcations: ne revenez qu'après avoir atteint l'extrémité de l'océan ou si vous avez épuisé vos provisions ou votre eau. Ils partirent. Leur absence se prolongea. Aucun ne revenait, alors que de longues périodes s'écoulaient. Enfin revint une embarcation, une seule. Nous interrogeâmes le chef sur ce qu'il avait vu et appris. Nous avons voyagé un long temps jusqu'au moment où s'est présenté en pleine

123. J. Heers, 1966.

124. Utilisées de manière pratique en Méditerranée depuis 1317, les cartes marines ne commencent à concerner l'Atlantique qu'au XV^e siècle. La première qui soit satisfaisante pour l'Afrique occidentale et son océan date de 1470 environ; la première qui mentionne les îles du Cap-Vert et São Tomé date de 1483. Voir C. et M. de la Roncière, 1967.

125. P. Gille, 1970, pp. 193-201.

126. J. Cuoq, 1975, pp. 274-275. Sur ce texte, bibliographie ancienne dans R. Henning, 1953, vol. III, pp. 161-165.

mer un fleuve au courant violent. J'étais dans la dernière embarcation. Les autres s'avancèrent et, lorsqu'elles furent en ce lieu, elles ne purent revenir et disparurent. Nous n'avons pas su ce qu'il leur advint. Moi, je revins de cet endroit-là sans m'engager dans le fleuve. Le sultan repoussa son explication. Il fit préparer dans la suite deux mille embarcations, pour lui et ses hommes et mille pour l'eau et les provisions. Ensuite, il m'installa comme son remplaçant, s'embarqua sur l'océan avec ses compagnons et partit. Ce fut la dernière fois que nous le vîmes, lui et ses compagnons... »

On a voulu tirer de ce texte très intéressant la preuve d'une éventuelle découverte de l'Amérique par les Maliens avant Colomb¹²⁷, parfois même celle d'une maîtrise de la mer qui avait conduit les Noirs de l'Atlantique jusque dans l'océan Indien¹²⁸. Sur cette voie de la « compétition », il y a peu de chances d'aboutir à des conclusions saines et sûres. Contre ces interprétations, Mauny a répété à plusieurs reprises que les conditions techniques que connaissait alors l'Afrique occidentale rendaient le voyage impossible, ou sans suite connue, ou sans effets durables¹²⁹.

Il nous paraît intéressant de dépasser ces points de vue et de suggérer quelques éléments complémentaires de réflexion. Il faut tout d'abord, largement, désamorcer le « débat technique » : la navigation existe certainement depuis longtemps sur les côtes de toute l'Afrique, et rien ne permet de dire que les Africains ont, moins que d'autres, réfléchi aux techniques permettant de surmonter les difficultés réelles et grandes que leur présente la mer. La pêche, le cabotage, l'activité que décrivent les premiers navigateurs européens le long des côtes ne laissent aucun doute là-dessus : un certain espace marin est maîtrisé, à l'ouest comme à l'est, pas les Africains. Reste que la mer n'occupe pas, dans l'économie et l'organisation politiques des dominations africaines, un rôle de premier plan : l'Afrique vit à l'intérieur d'elle-même ; tous ses centres de décision économiques, politiques, culturels, religieux sont éloignés des côtes¹³⁰.

Il est d'autant plus intéressant de voir un *mansa* se préoccuper de l'Atlantique. Ici, il faut d'abord remarquer que l'acculturation musulmane n'a probablement pas encore joué sur les milieux dirigeants maliens : l'héritage ptoléméen et les inhibitions qu'il entraîne n'ont probablement pas prise sur

127. L. Wiener, 1920-1922, 3 vol. M. Hamidullah (1958, pp. 173-183) a emprunté à M. D. W. Jeffrey, un argument que, dans l'état actuel des connaissances, rien ne permet de considérer comme sûr : le « fleuve » dont parle ici le texte serait l'Amazone. C'est oublier deux choses : la première est qu'avant d'atteindre ce « fleuve » dans la mer il fallait rencontrer plusieurs courants marins, dont le plus puissant portait vers les Caraïbes, et non pas vers le Brésil ; la seconde est que la masse d'eau amazonienne aurait repoussé les navires et pas attiré ceux-ci vers la côte de l'actuel Brésil. Il reste que les courants, si l'on peut les utiliser, rendent possible, à la latitude de Dakar, la traversée est-ouest vers l'Amérique, mais interdisent le retour : est-ce cela que signifie le récit fait par Al-Umarī ? Voir aussi R. C. Riley, 1971.

128. J. H. Hutton, *Man*, 1947, t. X, p. 134.

129. R. Mauny, 1971, pp. 369-384.

130. Il faut cependant souligner avec force l'intérêt qu'a accordé le Mali à ses « provinces maritimes » de Casamance, de Gambie et, plus probablement encore, de l'actuelle République de Sierra Leone ; cet intérêt apparaît de mieux en mieux à travers les travaux récents de jeunes historiens africains en particulier.

l'esprit du *mansa*: l'océan est un espace à explorer comme le désert ou la forêt¹³¹. Ensuite, compte tenu du rôle que jouent les provinces maritimes du Mali, compte tenu de l'effort malien pour diversifier les relations économiques du Sahel avec ses partenaires, compte tenu du nombre de « sondages » musulmans ou européens qui ont eu lieu au XIII^e et au début du XIV^e siècles, il ne paraît nullement déraisonnable qu'un *mansa* ait voulu tenter de connaître et — pourquoi pas ? — de maîtriser cet océan qui commence à ne plus être inconnu pour d'autres. Le ton même du récit montre que Mansa Mūsā, lui, estimait cette opération irréaliste, peut-être simplement parce qu'elle avait échoué; son pèlerinage, l'exportation massive d'or qui l'a accompagné ne l'était pas moins, économiquement parlant, par ses conséquences, que la tentative de son prédécesseur. Replacée dans une telle problématique, cette tentative mérite qu'on la prenne au sérieux et qu'on en étudie les causes et les conséquences humaines possibles — par exemple un débarquement partiel en Amérique du Sud¹³². Quant aux conséquences économiques, de toute évidence, elles ont été nulles¹³³.

Expansion, déception, exploitation

Ayant assuré leur mainmise sur des comptoirs côtiers au Maroc, d'où ils tirent tissus, chevaux et or, les Portugais, en 1434, dépassent le cap Bojador. Il faut neuf ans pour maîtriser les techniques du retour par les Açores; en 1443, l'expansion le long des côtes africaines est devenue possible. En cinquante-quatre ans, le sud du continent est atteint; en soixante ans, l'océan Indien sillonné régulièrement. Dans ce demi-siècle — la seconde moitié du XV^e — se superposent, relativement à l'Afrique, les trois termes: expansion, déception et exploitation.

Brutale et pillarde au début, l'expansion prend après 1450 une allure plus organisée: l'échange succède aux raids. Arguin et El Mina, à des degrés divers, constituent les points d'ancrage du commerce portugais sur la côte africaine. De là partent, en petites quantités, des produits qui se vendent bien en Europe, comme les cuirs, l'ambre, la gomme. Mais les marchandises que l'on recherche de préférence vont tour à tour se révéler, en volume, décevantes par rapport aux expériences initiales. L'expansion a d'abord été assurée sous le contrôle du pouvoir royal et pour son profit partiel.

131. Il conviendrait, pour faire progresser le débat dans ce domaine, de recueillir systématiquement les traditions relatives à l'océan en milieu manden (« mandingues »). À notre connaissance, rien de tel n'a jamais été entrepris. Il est assez succulent de citer ici la réponse attribuée par Zurara (trad. franç. K. Bourdon et R. Ricard, 1960, pp.69-70) à ceux à qui l'infant Henri avait ordonné d'explorer les régions situées au sud du cap Bojador: « Comment franchirions-nous les limites établies par nos pères ? Et quel profit peut retirer l'infant de la perte de nos âmes en même temps que de nos corps, car il est évident que nous serions homicides de nous-mêmes ? (...) Il est manifeste qu'au-delà de ce cap il n'y a ni hommes ni lieux habités (...). Les courants y sont si forts que tout navire qui franchirait le cap ne pourrait jamais en revenir. »

132. Tentatives peu heureuses et peu solides dans ce domaine: M. D. W. Jeffreys, 1953.

133. On trouvera dans le volume V l'étude de la question, si discutée, de l'existence d'un maïs africain précolombien, de l'introduction d'un maïs américain par des navigateurs musulmans ou noirs qui auraient découvert l'Amérique avant Colomb.

Lorsqu'elle a paru trop lourde, le temps des baux confiés à des particuliers est apparu¹³⁴, mais la couronne portugaise n'a jamais renoncé totalement à une politique de contrôle direct, dont elle n'avait cependant pas les moyens, ni, surtout, à défendre contre les autres pays européens la fiction du monopole portugais¹³⁵.

Les déceptions de tous ordres se sont vite accumulées. La première tenait à la nature même du commerce assuré, chaque année, à l'aide d'un petit nombre de petits navires: les gros bénéficiaires ne pouvaient guère être assurés de cette manière.

Les tentatives de pénétration vers l'intérieur du continent se sont toutes soldées par des échecs. En 1481, João II du Portugal, cherchant une voie d'eau vers l'or, ordonne en vain de faire sauter les rapides du Felou, sur le Sénégal; en 1483, autre déception: le cours du Zaïre, dont la largeur laissait espérer qu'il offrirait un large accès à l'intérieur, est barré par les rapides infranchissables de Yelada. En 1487, la tentative d'installer une factorerie à Ouadane pour y puiser une partie de l'or, dont on sait qu'il transite par là de Tombouctou vers le Maroc, se heurte à l'hostilité générale. Le commerce de Cantor, sur la Gambie, est trop solidement contrôlé par les Maliens pour être très rentable. Et plus au sud, jusqu'à la côte des Graines, l'accueil est plus que réservé et les mouillages peu favorables.

La recherche de l'or africain a retenu longtemps l'attention des Européens¹³⁶.

Les Portugais n'ont pas, nous le savons aujourd'hui, détourné l'essentiel de la production d'or vers les côtes¹³⁷. Jamais les quantités obtenues n'ont dépassé ni peut-être même atteint la tonne par an, pour l'ensemble des côtes atlantiques¹³⁸. Par rapport aux besoins de l'économie européenne en croissance rapide, la déception a été grande, passé les premières années; les ports méditerranéens, nous le découvrons peu à peu, ont continué à se procurer de l'or africain, venu par caravanes.

La malaguette et le poivre noir¹³⁹ du Bénin ont, un moment, pris le relais de l'or. Mais, au regard des commerçants internationaux de la fin du XV^e siècle, si la malaguette demeure de bonne vente, le poivre africain est concurrencé, sans espoir, par l'apparition du poivre asiatique.

134. Arguin est demeuré constamment sous contrôle royal étroit. Au sud de la Gambie, des contrats ont été passés à plusieurs reprises avec des armateurs privés. En échange d'une redevance et de l'exploration annuelle d'une certaine longueur de côte, les bénéficiaires réalisés sur place leur étaient abandonnés.

135. Exemple le plus célèbre du XV^e siècle: le voyage à la côte de l'Or d'Eustache de la Fosse et de ses compagnons (1479-1480) tourne au tragique pour eux: ils sont capturés et menacés de pendaison pour s'être rendus à El Mina sans autorisation royale (voir E. de la Fosse, édité par R. Fouché-Delbosc, 1897).

136. Voir plus haut. En 1447, l'expédition de Malfante au Touat aurait été financée par la banque génoise des Centurioni, soucieuse au même moment d'ouvrir, par la Russie et l'Asie, une route de terre vers les épices asiatiques.

137. Voir V. Magalhães Godinho, 1969; J. Devisse, 1972.

138. Il faut rappeler ici que Mauny (1960) estime à au moins quatre tonnes par an le trafic de l'or entre l'Afrique occidentale et le nord du continent.

139. Sur la malaguette, voir R. Mauny, 1961, p. 249; sur le poivre noir, même ouvrage, p. 250.

Au total, économiquement, les échanges sont médiocres avec un contentement dont on attendait merveille, à entendre les récits des siècles antérieurs. D'assez faibles quantités de métal argent, rare au sud du Sahara¹⁴⁰, de tissus¹⁴¹ produits dans les comptoirs du Maroc, de chevaux, de cuivre permettent de solder les achats.

La déception n'a pas été moins forte sur d'autres plans que le plan économique. On n'a découvert nulle part, en Afrique occidentale ou méridionale, le royaume du fameux prêtre Jean, dont les Portugais et les Espagnols rêvaient, depuis le XIV^e siècle, de se faire un allié contre les musulmans. Déjà, cependant, au milieu de ce siècle, un franciscain anonyme plantait fièrement le royaume salvateur en terre africaine¹⁴². Diogo Cao avait, en 1483, cru trouver, par l'embouchure du Congo, une voie d'accès vers lui. Nulle part l'Afrique noire n'apparaissait chrétienne ni prête à combattre l'islam.

Plus féconde pour l'avenir, la déception immédiate due à l'observation d'un climat insolite allait aiguïser le sens de l'observation des navigateurs, et des commerçants¹⁴³. Les pluies d'été continues¹⁴⁴ de la zone du Bénin, contrastant avec la sécheresse des régions plus septentrionales¹⁴⁵, déterminent une saison pendant laquelle toute activité agricole cesse apparemment : c'est l'été de l'Europe, période des moissons et des vendanges¹⁴⁶. Le système des vents, qu'il a fallu observer pour la navigation, révèle un mécanisme déconcertant : celui de l'apparition et de la disparition des alizés du nord-est et celui de l'alizé du sud-est¹⁴⁷. L'égalité relative des températures ne déconcerte pas moins. Les mœurs des habitants, l'observation inquiète et parfois amusée des cérémonies religieuses traditionnelles fournissent, chez Valentim Fernandes par exemple, les premières notations ethnologiques¹⁴⁸, sans qu'apparaisse encore le mot « fétiche » qui devait, ensuite, connaître un injustifiable succès¹⁴⁹.

140. V. Fernandes, trad. franç. P. de Cenival et T. Monod, 1938, p.97 : l'argent vaut plus cher que l'or en Afrique et on l'importe des pays chrétiens. Même le Maghreb, pour des raisons économiques d'ordre mondial, Asie comprise, est, à ce moment, un excellent marché pour l'argent.

141. Encore que les premiers voyageurs notent avec un intérêt qui n'est pas dû au hasard que les habitants de l'Afrique vont volontiers nus ou peu vêtus.

142. Éditeur : M. Jimenez de la Espada, 1877, trad. angl., 1912.

143. Voir S. Daveau, 1969.

144. Observées d'abord par Ca da Mosto.

145. À. Arguin : « Il ne pleut que pendant trois mois de l'année : août, septembre et octobre. »

146. Et, cependant, Ca da Mosto observe que l'on sème avant la pluie et qu'on récolte après elle. Voilà une agriculture insolite pour un Méditerranéen.

147. Il faut bientôt calculer les temps de navigation en fonction de ces vents. Dès le début du XVI^e siècle, D. Pacheco Pereira note : « Trois sont les mois de l'année en chacun desquels, les navires devant aller à l'Inde, doivent être entièrement prêts à partir, c'est-à-dire en janvier, février, mars, et, de ces trois, le meilleur est février. Faut-il rappeler ici qu'en Méditerranée l'hiver est la saison où l'on ne navigue guère ? »

148. V. Fernandes, 1951, t. II, pp.71, 73, 77, 83, 101. Fernandes décrit les « idoles » qu'adorent les Africains, au milieu de beaucoup d'autres notations plus intéressantes.

149. Sur « fétiche », voir R. Ahrveiller, 1963 (féticheur), pp.229-230. L'adjectif portugais *feitico*, qui signifie originellement artificiel, n'est pas employé dans les mêmes sens que le français « fetiche », attesté dès le XIII^e siècle. De *feitico* sont nés toute une série de mots qui passent peu à peu

Ces observations pouvaient conduire à de fructueuses découvertes¹⁵⁰: cela a été le cas en matière de navigation. Mais la mer a été ici un espace plus favorisé que la terre. Sur celle-ci, les Portugais espéraient, au départ, acclimater les plantes d'Europe: le blé, la vigne et aussi les hommes. Or, le milieu géographique a refusé les greffes agricoles prévues et le climat a fait peur aux hommes¹⁵¹. La révolution contre l'héritage culturel ptoléméen est commencée¹⁵², mais l'homme d'Afrique ne voit pas, pour autant, s'évanouir les préjugés que véhiculait cet héritage.

La transplantation en Afrique de l'agriculture européenne s'étant rapidement révélée impossible, restait la possibilité, sur des terres vierges comme celle de São Tomé occupée en 1472, de créer de nouvelles plantations de canne à sucre, le marché du sucre demeurant en expansion. L'idée de «déplacer la main-d'œuvre nécessaire» naquit tout naturellement du projet; et l'on transporta aussi des Noirs capturés aux autres îles à sucre de la Méditerranée atlantique¹⁵³.

Il y a d'ailleurs déjà une trentaine d'années, lorsque commence cette déportation vers les îles, que la traite a pris son rythme annuel sur les côtes africaines¹⁵⁴.

Dès 1440, les captures réalisées un peu au hasard sur la côte mauritanienne actuelle donnent lieu à un échange auquel Zurara donne une justification qui pourrait paraître cynique si elle ne révélait pas, d'abord, les contradictions profondes des Européens: «Ici, il convient de noter que ces Noirs, bien qu'ils soient maures comme les autres, sont pourtant leurs esclaves en vertu d'une antique coutume que je crois provenir de la malédiction lancée par Noé après le déluge sur son fils Cham... [Cependant] bien que de peau noire, ils avaient une âme comme les autres, sans compter que ces Noirs étaient issus d'un lignage non pas de Maures mais de païens, de telle sorte qu'ils seraient plus faciles à amener sur le chemin du salut¹⁵⁵.» Le profit épaulant la bonne conscience¹⁵⁶, l'échange d'un Maure blanc contre plusieurs Noirs, puis l'esclavage direct des Noirs, semble n'avoir tourmenté que peu

en français. Féticheur proviendrait de la traduction en français en 1605 du livre de voyage de Pierre de Marées, publié en néerlandais trois ans auparavant; fétiche n'apparaîtrait, en français, qu'en 1669. Il conviendrait de réaliser l'étude de ce mot en portugais et en castillan.

150. C'est d'abord pour des raisons utilitaires que l'Occident sort alors de son ethnocentrisme: le constat des différences géographiques conduit à la recherche des causes. Mais le cheminement de la démarche scientifique suivra très lentement la riche moisson initiale des constats.

151. D. Pacheco Pereira note que, sur la côte du Bénin, le climat, très malsain pendant toute l'année, est particulièrement insupportable en août et septembre, car il pleut sans cesse: «Toutes ces rivières sont malsaines de fièvre qui, à nous autres, hommes blancs, fait gravement mal...»

152. D. Pacheco Pereira: «Toute la côte africaine du Bénin au Congo est très boisée et très peuplée; ce pays est proche du cercle équatorial dont les anciens disaient qu'il était inhabitable; et nous, par expérience, avons trouvé le contraire...»

153. C. Verlinden, 1955, pp.630-631.

154. C. Verlinden, 1955, p.617; 1967, pp.367-377.

155. E. Zurara, 1949, p.90.

156. Une bulle du 8 janvier 1454 de Nicolas V pour Alphonse V du Portugal n'accorde-t-elle pas à celui-ci l'autorisation de priver de liberté «tous les Maures et autres ennemis du Christ»; les «Guinéens» ne sont pas exceptés; voir C. Verlinden, 1955, p.618.

de consciences¹⁵⁷. En 1444, une compagnie s'organise à Lagos du Portugal pour exploiter la traite. Cette année même, 240 esclaves sont partagés, à Lagos, entre Henri le Navigateur, l'église de Lagos, les franciscains du cap Saint-Vincent et les marchands.

En 1448, le « commerce régulier, » par échange de marchandises contre des êtres humains s'installe à Arguin. Arguin fournit probablement plusieurs centaines d'esclaves par an jusqu'au XV^e siècle. Plus au sud, l'organisation n'est pas moins « rentable » : du Cap-Vert au Sin Salum partent à peu près 1 000 esclaves après 1460. Plus au sud encore, les estimations sont malaisées pour le XV^e siècle¹⁵⁸.

Les arrivées de Lagos au Portugal sont estimées par Verlinden¹⁵⁹ à environ 880 par an, à la Casa dos Escravos royale de Lisbonne; depuis 1474, la Castille a reconnu le monopole portugais de ce commerce, mais achète des esclaves à Lisbonne.

À la fin du siècle, l'afflux des esclaves est certain au Portugal, sans que des chiffres sûrs puissent être fournis¹⁶⁰.

L'organisation du système d'échanges se stabilisant à la fin du XV^e siècle, le prix de vente des esclaves, qui a connu de grands écarts pendant les premières années¹⁶¹, est fixé à peu près partout au même niveau; en gros, six esclaves contre un cheval. Comme à l'intérieur du continent, le cheval constitue une marchandise privilégiée. Peu à peu, le cuivre remplace parfois le cheval, en particulier dans les régions équatoriales¹⁶².

La traite des esclaves africains reste, hélas, pour des siècles, l'opération commerciale de loin la plus rentable, pour les Européens, sur les côtes d'Afrique.

Au total, au XV^e siècle, les Européens ont beaucoup modifié le statut des différents archipels de l'Atlantique africain, mais n'ont guère pénétré, loin des côtes, vers l'intérieur du continent. Ils n'ont pas bouleversé durablement les systèmes anciens d'échanges ni les principaux équilibres politiques. Leurs tentatives pour entrer en contact avec le *mansa* du Mali par l'envoi d'une ambassade entre 1481 et 1495 paraît n'avoir pas eu de suite; il est difficile de leur attribuer une influence dans les mouvements des Fulbe vers

157. Profit supplémentaire: les Noirs convertis iront dans leur pays répandre le christianisme; aupa-ravant, ils auront fourni toutes les informations sur cette Afrique si mal connue et où l'or abonde...

158. Le Florentin Bartolomeo Marchionni, à qui cette traite a été affermée pour la côte des esclaves, de 1486 à 1488, paie 45 000 ducats de ferme par an.

159. C. Verlinden, 1955, p. 617 et suiv. Voir aussi pp. 358-362.

160. L'ouvrage le mieux informé sur ce point (P. Curtin, 1969, pp. 17-21) estime à 175 000 le nombre des esclaves enlevés à l'Afrique au XV^e siècle. Il convient d'ajouter à ce chiffre ceux qu'apporte l'ouvrage de Verlinden (1977). Consulter aussi de nombreux travaux actuellement publiés par les chercheurs portugais et espagnols; par exemple, V. Cortés Alonso, 1963, 1972, pp. 123-151; 1964; A. Franco Silva, 1979. Voir aussi A. Teixeira da Mota, 1981.

161. Ca da Mosto montre qu'au nord on a échangé d'abord 15 esclaves contre un cheval; en Sénégambie, il s'agissait de 10 à 12. Au Sin Salum, à la fin du XV^e siècle, l'oscillation est encore de 15 à 6 pour un cheval.

162. Sur ce problème important, qui ne concerne du reste pas que les côtes du continent, le professeur McCall prépare une monographie.

le sud, qui commencent vers 1480-1490. Plus étroites, leurs relations avec le roi du Kongo, Knuwu, demeurent ambiguës et n'ont pas de conséquences décisives à ce moment. En 1483, en réponse à une ambassade portugaise, le roi a demandé une mission; il l'obtient en 1491: des franciscains, qui le baptisent le 3 mai de cette même année, des charpentiers, des éleveurs, des maçons, pour encadrer et instruire. Dès 1493 ou 1494 apparaissent des difficultés graves: le roi préfère apostasier que de renoncer à la polygamie. L'implantation chrétienne ne réussit pas mieux, pour le moment, sur la côte du golfe du Bénin ou en Sénégal¹⁶³; en dehors du Maroc, qui constitue un cas très particulier¹⁶⁴, seules les îles reçoivent un encadrement institutionnel chrétien¹⁶⁵.

Au contraire, l'action indirecte de la présence européenne sur les côtes africaines se fait très vite sentir, même si c'est un espace géographique relativement restreint.

En Sénégal, les Portugais trouvent un double équilibre établi, semble-t-il, depuis longtemps. D'une part, en réalisant une sorte de blocus du fer, que signalent les voyageurs portugais, les *mansa* du Mali ont assuré leur hégémonie sur la Casamance et jusqu'au nord de la Gambie pour un temps, abandonnant la région entre Sénégal et Gambie au puissant Jolof. L'arrivée, même en faible quantité, de fer européen modifie cet équilibre. Plus net encore est le rôle dissolvant joué, pour la première fois en Sénégal — le « modèle » va se répéter, après 1500, sur la côte du Bénin et, surtout au Congo —, par le commerce portugais sur les relations politiques et sociales régionales. Le *buurba* du Jolof est parvenu, depuis plusieurs siècles vraisemblablement, à obtenir la reconnaissance de son pouvoir par le Kajoor et le Bawol. Dès 1455, le *buurba* demande des chevaux aux nouveaux arrivants; en 1484, ce trafic est devenu très régulier¹⁶⁶ et le Jolof détourne son attention du commerce intérieur pour participer au commerce côtier. L'avantage de la géographie va, dans ce domaine, de toute évidence, au Kajoor et au Bawol et l'avenir va le montrer.

Mais très vite les conséquences sociales de cette nouvelle situation se révèlent au moins aussi importantes que les répercussions politiques. La société sénégalaise que décrivent les auteurs de l'époque de la découverte comporte un certain nombre d'activités bien typées: griots, tisserands, forgerons, savetiers, mais pas de commerçants. Faute de ceux-ci, c'est le roi qui organise l'échange avec les nouveaux venus. Et cet échange lui apporte les moyens de renforcer son pouvoir au moment même où, pour beaucoup de

163. Efforts franciscains en Guinée-Bissau dès 1469. En 1489, tentative de conversion d'un chef seereer: il est assassiné au retour d'Europe par ses propres convoyeurs portugais. En 1484, des dominicains s'installent au Bénin.

164. Par traité entre les divers partenaires européens du Maroc et celui-ci depuis 1225, diverses implantations chrétiennes ont été admises en terre marocaine: les ordres mendiants se sont efforcés — vainement — de convertir, des évêques ont été installés à Fès et à Marrakech, les comptoirs côtiers et les groupes de mercenaires chrétiens ont obtenu l'ouverture d'églises. Voir, sur ces questions, L. Jadin, 1965, pp. 33-68.

165. Les Canaries, par exemple, ont un évêque dès cette époque.

166. Voir J. Boulègue, 1968.

raisons, apparaissent les contestations. Le cheval et le fer — même si l'hypocrite prohibition d'exportation de celui-ci vers les terres non chrétiennes est officiellement répétée — appellent la « monnaie d'échange » : l'esclave. Certes, les sources mêmes montrent que l'« esclavage » existe dans les sociétés de la seconde partie du XV^e siècle, sans doute pour beaucoup de raisons que les historiens dégagent peu à peu : la guerre, les dettes et la famine, mais la structure de cette société n'est pas esclavagiste et le statut de ces dépendants demeure probablement, en Sénégambie, essentiellement privé. De toute évidence, les choses changent très vite lorsqu'il faut « faire de l'esclave » pour payer les importations. Et le pouvoir royal et aristocratique y trouve profit personnel, mais discrédit social et moral. En peu de temps, probablement, les relations sociales et les relations avec les voisins se sont profondément altérées.

En Sénégambie existent encore des noyaux de forte résistance à l'islam ; les chefferies ne sont encore que rarement converties, en dehors du vieux Takrūr. L'islam, en milieu wolof, commence à se répandre dans les milieux populaires comme un élément possible de contestation du pouvoir traditionnel. Et, déjà, comme l'ont fait les Wattāsides du Maroc, les rois se laissent aller à mêler les Européens aux problèmes intérieurs, de royaume à royaume, et de strate sociale à strate sociale.