

Pole 3
F-1
Jean-Pierre Chauveau

Une histoire maritime africaine est-elle possible?

Historiographie et histoire de la navigation
et de la pêche africaines à la côte occidentale
depuis le xv^e siècle*

96 M
O.R.S.T.O.M. Fonds Documentaire

N° : 25050 ex 1

Cote : B

« La mer éveille le courage, elle invite l'homme à la conquête, au brigandage, mais aussi au gain et à l'acquisition. »

(Hegel 1979 : 228.)

A de rares exceptions près, les études anciennes et récentes portant sur les relations des sociétés africaines au milieu maritime peuvent faire croire à une Afrique privée de mer ou, plus précisément, à une Afrique coupée de ses mers puis passivement assujettie au destin forgé par les conquérants océaniques venus d'Europe. Quelle était l'importance économique et sociale réelle des activités maritimes africaines ? Quel poids accorder à ce problème en tant que « facteur historique » dans l'histoire globale de l'Afrique ?

Avant de tenter quelques réponses, il convient de définir le cadre d'une éventuelle « histoire maritime africaine ». Nous entendons, de manière spécifique, le *domaine maritime* comme l'espace et les activités humaines définis par la présence et l'utilisation de l'hydrosphère marine. Nous le distinguons du *domaine littoral* qui concerne précisément l'espace et les activités humaines liées au contact de la géosphère avec la mer. A l'évidence, cette distinction est purement formelle : l'espace marin exploité par les hommes nécessite l'utilisation du littoral et ne se comprend

B 25050 ex 1
* Ce travail est réalisé dans le cadre du programme « Sociologie et histoire de la pêche maritime » de l'Institut sénégalais de recherches agricoles/Centre de recherche océanographique de Dakar-Thiaroye et de l'équipe « Économies en transition » du département « Conditions d'un développement indépendant » de l'ORSTOM.

qu'en fonction de la valorisation à terre des produits ou de services tirés de cette exploitation. Cette distinction est néanmoins nécessaire lorsqu'il s'agit, comme ici, de rendre compte des rapports spécifiques des sociétés côtières à la mer ; et, afin d'examiner ces rapports dans leurs manifestations les plus indiscutablement liées au milieu maritime, nous restreindrons encore le domaine maritime spécifique. Nous retiendrons uniquement la navigation et la pêche en mer, en excluant l'exploitation du sel et la récolte des coquillages qui peuvent être le fait de populations « terriennes » à partir de milieux non spécifiquement marins (estuaires, rias, salines naturelles du littoral).

La distinction de ces deux domaines n'est donc opératoire que dans cette perspective particulière. En outre, cette distinction n'est pas une opposition pour les raisons déjà avancées. Enfin, la distinction elle-même n'est pas toujours facile dans la mesure où les milieux maritimes et littoraux ainsi que le milieu hydrographique continental interfèrent souvent aussi bien du point de vue de la morphologie côtière (notamment par l'existence de rias comme la Casamance et les « Rivières du Sud ») que du point de vue des activités humaines (cas des populations vivant sur les cordons littoraux des formations lagunaires ou sur les rives des rias, estuaires et deltas largement ouverts sur l'océan). Nous devons donc nous en expliquer à propos des principales situations que nous examinerons.

Une autre remarque doit être faite concernant la distinction milieu marin/milieu littoral. Si elle se révèle opératoire pour distinguer des domaines d'activités humaines spécifiques, au prix de quelques difficultés secondaires, elle peut être beaucoup plus contestable s'il s'agit de distinguer l'histoire maritime de l'histoire littorale ou côtière. Ne risquons-nous pas d'entériner de façon abstraite et formaliste une distinction au départ simplement descriptive, et de fonder arbitrairement sur l'existence d'un contexte écologique particulier une histoire spécifique ?

Nous convenons malgré ce risque — ou plutôt en le conservant à l'esprit — de parler d'une *histoire maritime*, entendant par là un domaine technique particulier de l'histoire dont le contenu demeure imbriqué à l'histoire économique et sociale africaine : de la même façon, par conséquent, que l'histoire maritime de l'Europe tire ses lettres de noblesse de ce qu'elle permet d'isoler, à des fins opératoires, un secteur de l'activité humaine ayant une pertinence historique globale. La question n'est donc pas d'affirmer *a priori* l'importance de ce secteur d'activité, en rapport avec un objectif, plus ou moins clair, de réhabilitation systématique de l'histoire africaine dans ses moindres « détails ». Elle est plus simplement de ne pas s'interdire l'examen de ces activités, de s'affranchir posément du poids des représentations unilatérales véhiculées par les arguments d'ordre écologique et historique consacrés, d'évaluer, enfin, la place des activités maritimes dans l'histoire générale de l'Afrique de l'Ouest — quitte à en mesurer la modestie pourvu que les critères de cette évaluation soient établis à partir de la réalité interne des sociétés africaines. On

voit par là à quel point la constitution d'une histoire maritime est indissolublement liée à d'autres démarches disciplinaires appliquées aux terrains africains — celle notamment de l'anthropologie « maritime ».

L'évaluation du « facteur maritime » présente donc l'intérêt d'aborder le domaine peu étudié des relations entre les sociétés africaines, leur histoire et ce milieu particulier. La faible curiosité suscitée par l'« histoire naturelle » de l'Afrique maritime — pour reprendre une intéressante expression des érudits des XVII^e et XVIII^e siècles — pourrait se justifier par des raisons couramment invoquées dans l'historiographie pour expliquer le faible investissement des Africains à l'égard de ce milieu. Cependant, l'examen de ces raisons appelle à la prudence et conforte les études peu nombreuses qui accordent au sujet une attention rigoureuse. En effet ces raisons, où motifs écologiques et motifs historiques semblent si bien se renforcer mutuellement, paraissent à l'analyse bien peu consistantes et, pour tout dire, procéder d'une rationalisation *a posteriori* à partir de postulats et de représentations dont l'origine doit être recherchée dans un « comparatisme sauvage » préorienté par les traditions maritimes européennes.

Appliqué au domaine maritime, le thème « écologie et histoire » n'est donc pas seulement l'occasion d'approfondir une question à peine défrichée. Il permet également d'aborder le problème du « facteur écologique » dans l'historiographie elle-même et l'histoire des idées en rapport à un domaine où le symbolisme culturel, le goût de l'aventure imaginaire, voire de la spéculation philosophique, trouvent à s'épanouir spontanément (Febvre 1957 ; Hegel 1979 : 228 sq., 277).

C'est pourquoi nous procéderons d'abord à une revue critique de l'historiographie existant en la matière, avant de réexaminer les principales évidences. Pour des raisons matérielles et logiques que nous avançons plus loin, nous nous limiterons au cas de l'Afrique atlantique et, au sein de celle-ci, à la portion du littoral maritime comprise entre la Mauritanie et le Nigeria ; nous envisagerons essentiellement la période des XV^e et XVI^e siècles comme illustrative de notre propos.

Le facteur écologique dans l'historiographie maritime africaine : raisons écologiques, raisons historiques ou histoire des idées ?

Les rapports historiques entretenus par les sociétés africaines noires avec le milieu océanique qui les entoure passent pour constituer un exemple typique, voire caricatural, de relations d'évitement ou de répulsion. Les travaux sur le sujet s'accordent globalement à penser que l'environnement marin constitua pour ces sociétés un très faible stimulant à leurs capacités

d'organisation et d'exploitation d'un milieu donné. Si la vocation terrienne des Africains a favorisé l'utilisation des eaux continentales (pêche, communication, transport), elle les a détournés de l'« Océan ténébreux » (Monod 1944) : à l'inverse du Sahara, l'océan constitua une véritable barrière à laquelle les sociétés africaines s'adosèrent sans véritablement en utiliser les ressources¹.

L'océan Atlantique, plus encore que l'océan Indien, passe pour avoir rebuté l'effort des hommes. Ce dernier remplit une fonction de communication entre l'Afrique et l'Asie et, plus tôt que le premier, entre le monde méditerranéen et l'Afrique noire, sans toutefois assurer le désenclavement de l'hinterland oriental de l'Afrique (Knappert 1985 ; Mollat 1980 ; Oliver 1970) ; tandis que la « frontière atlantique » (Gautier 1935) a fait du littoral ouest-africain un « cul-de-sac de l'œkoumène » (Richard-Molard 1952 ; repris par Person 1970, puis par Barry 1981). Plus catégorique encore, Braudel (1979 : 373) croit constater que, pour le Noir, « l'océan, comme le Sahara, a été [...] une cloison étanche, bien plus qu'une simple frontière ». Plus nuancé, mais dans le même sens, Hargreaves (1985) parle de *confining force* à propos du rôle de l'océan Atlantique sur l'histoire de l'Afrique de l'Ouest.

A propos de ce non-investissement remarquable des sociétés africaines à l'égard du milieu maritime, les facteurs négatifs d'ordre écologique et d'ordre historique semblent s'être mutuellement renforcés. Examinons-en les causes avancées le plus couramment.

Les raisons écologiques : l'effet d'interprétation de l'isolement africain

Il est d'usage de distinguer, concernant l'influence maritime sur l'histoire de l'Afrique, la période préportugaise et celle du « déblocage du continent » (Mauny 1965) par les navigateurs et commerçants européens. A propos de la première, la plupart des auteurs relèvent les conditions défavorables du littoral maritime pour expliquer la vocation maritime très faible, sinon inexistante, des populations côtières ouest-africaines.

La découpe lourde et massive du continent africain, encore plus nette à l'ouest qu'à l'est, a depuis longtemps frappé l'imagination des auteurs. L'Afrique « n'a point de presqu'îles, ni par conséquent de ces golfes profonds par lesquels la navigation et le commerce pénètrent jusque dans l'intérieur d'un continent [...] ». La pauvre Afrique, semblable à un tronc sans branches, ne possède aucun de ces précieux avantages de notre Europe. Des mers l'entourent, sans doute, mais à l'exception de la Méditerranée, ce sont des mers orageuses et redoutables ; point de ces

mers intérieures, de ces golfes bien abrités qui, ailleurs, ont de bonne heure invité l'homme à la navigation... » (Vulliet 1854 : 3)². L'argument est repris par les auteurs contemporains, de manière plus sophistiquée mais pas toujours plus nuancée. Outre l'effet de continentalité, lié à son caractère massif, d'autres arguments orographiques, géomorphologiques et climatiques sont venus s'ajouter pour amplifier l'« éloignement réel » du continent (Sautter 1970) et l'isolement des régions côtières (Houbert in Stone 1985) : le phénomène de la « barre », les « tornades », la jonction difficile entre la mer et les fleuves (soit qu'ils coulent parallèlement à la côte, soit que la barre, les rapides, l'envasement ou l'ensablement rendent difficile la communication), la « barrière » forestière sub-littorale et, ponctuellement, l'existence d'un relief montagneux près de la côte, enfin la faiblesse du plateau continental favorable à la pêche³.

Il faut ajouter à cette liste de conditions défavorables les facteurs pathogènes attribués au milieu littoral, et notamment aux mangroves, ponctuellement présentes à peu près partout sur le littoral du Sénégal à l'Angola (Sutherland in Stone 1985), qui ont si fortement contribué à associer aux rivages africains l'image du « tombeau de l'homme blanc » (Curtin 1964 ; et les travaux de Hallet, cités dans Bridges 1985). Sans inspirer autant de terreur emphatique qu'au siècle dernier⁴, les pathologies habituelles des milieux forestiers et littoraux sont encore spontanément interprétées par nombre d'auteurs comme les indicateurs d'un milieu beaucoup plus hostile que, par exemple, les savanes continentales (Coquery-Vidrovitch 1985 : 30 ; Rieucan 1985 : 16 ; Hargreaves 1967 : 5 — entre autres).

Ainsi, une accumulation de traits « naturels » défavorables à l'accès et à l'exploitation du milieu littoral et maritime permet d'étayer par un argument déterministe la faible attirance des sociétés ouest-africaines pour ce milieu⁵.

Si le constat n'est pas à rejeter sans autre forme de procès, l'explication dénote un biais européocentrique incontestable dans lequel, pourtant, certains tenants de l'isolement maritime africain ne sont pas eux-mêmes toujours tombés. Ainsi Gautier (1935) relevait que le phénomène même de la barre n'était pas spécifique à l'Afrique ; que le phénomène corallien,

1. Pour le domaine anglophone, voir BROWN 1892-95. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, la croyance en l'existence d'une chaîne de montagnes (dont les « montagnes de Kong » examinées dans ce numéro par E. Terray, pp. 241-249) parallèle à la côte occidentale de l'Afrique exacerbait encore l'isolement supposé des sociétés côtières (PRÉVILLE 1894 : 59).
2. Outre les travaux déjà cités, cf. ANGOT 1961 ; MAUNY 1961 ; MABOGUNJE 1974 ; RIEUCAU 1985.
3. Une citation à propos de l'Afrique du professeur Mahé en 1875 (MATHIS 1946 : 7) est symptomatique de cet état d'esprit non disparu : « Là-bas, sur les rives empestées de l'Atlantique, vous rencontrerez le redoutable sphynx de la Malaria, pernicieux Protée, le fantôme délirant du Typhus, le spectre livide et glacé du Choléra, le masque jaune du Vomito negro ».
4. BRIDGES (1985) souligne le même phénomène dans la littérature anglophone.

1. BAUMANN & WESTERMANN 1970 ; BRIDGES 1985 ; BRUNSWIG 1963 ; MAUNY 1965 ; MONOD 1944 ; OTTENBERG 1960 ; SAUTTER 1970.

inexistant à l'ouest, n'avait pas empêché à l'est des relations maritimes plus précoces ; que les intempéries marines étaient plutôt moins redoutables que dans l'Atlantique Nord ou la Méditerranée ; enfin que certains grands fleuves d'Afrique occidentale, et d'autres plus petits, avaient non seulement été des axes de pénétration européenne mais constituaient aussi des axes de diffusion culturelle et économique (Sénégal, Gambie, « Rivières du Sud », Niger). Toutes choses confirmées par la littérature ancienne et généralisée, du point de vue du géographe, par Bridges (1985).

L'actualité du déterminisme géographique, malgré les pétitions de principe théoriques, laisse donc songeur. Cela est d'autant plus étonnant que depuis fort longtemps Lucien Febvre (1922) avait, à propos du « littoralisme », fait un sort aux facteurs naturels pour expliquer l'attraction ou la répulsion pour le milieu côtier. La contradiction, de ce point de vue, est particulièrement significative concernant la morphologie côtière africaine censée être peu favorable à l'existence d'abris. Non seulement cela n'est pas vrai dans l'ensemble (Gautier 1935), surtout si l'on se réfère aux embarcations utilisées par les Africains eux-mêmes — depuis les pirogues décrites à partir du xv^e siècle dont certaines, nous le verrons, pouvaient être de dimension et de tonnage respectables, jusqu'aux petits navires de type européen achetés ou construits par les Africains et particulièrement nombreux au xix^e siècle — ; mais, en outre, la vieille « théorie des articulations littorales » est toujours contestée à l'égard de l'histoire européenne elle-même, notamment en ce qui concerne l'histoire maritime méditerranéenne (Febvre 1922 ; Parain 1936). Les littoraux rocheux ou indentés, plus fréquents en Europe, ne posent pas moins de problèmes que les côtes sableuses et rectilignes de l'Afrique : « Sur les côtes plates, les barques de la petite pêche sont, en dehors du travail, halées, sur les grèves ; sur les côtes rocheuses, où les abris ne manquent pas, la communication des pêcheurs avec la terre se fait au prix d'exercices acrobatiques ; l'aménagement spécial des ports de pêche est un fait tout moderne » (Vallaux 1933 : 756).

On peut en dire autant de l'argument de la faible attractivité de la pêche maritime liée à l'état de la mer ou à la faiblesse du plateau côtier (Angot 1961 ; Mauny 1961 ; Ottenberg 1960) : si les peuples méditerranéens passent pour une référence en ce qui concerne l'hospitalité du milieu littoral et maritime, cela ne les dispensa pas d'emprunter leurs techniques de navigation les plus performantes aux navigateurs de la mer Rouge et de l'océan Indien (y compris la mal nommée voile « latine ») et, plus tard, aux marins nordiques la navigation contre le vent ; ils demeurèrent en outre de piètres pêcheurs comparés aux populations de l'Atlantique Nord⁶ ; il convient de remarquer encore que la plus grande aptitude (supposée)

6. LOTURE 1952 ; GUILLEUX LA ROËRIE 1956 ; POUJADE 1946 ; PARAIN 1936 ; BESANÇON 1965 ; FEBVRE 1922 ; VAN LOON 1947.

des Méditerranéens en matière de pêche, par rapport aux Africains, ne peut être attribuée aux conditions environnementales : en Méditerranée aussi le plateau continental est en général de faible dimension et les phénomènes d'*upwelling* (remontée d'eau froide riche en sels nutritifs) assurent un très fort potentiel halieutique à certaines portions du littoral africain⁷.

Enfin, concernant la pathologie associée au milieu littoral, il est difficile de conclure à une inhospitalité marquée de ce milieu en regard des autres zones écologiques. On peut certes établir des tableaux épidémiologiques caractéristiques de chacune de ces zones (Remy : 1984) sans que l'on puisse rapporter le niveau de réalisation effective des risques pathogènes aux seules conditions « naturelles » (d'autres facteurs étant tout aussi déterminants : résistance acquise, « niveau de vie »...). Le caractère particulièrement morbide attribué dans la littérature aux milieux forestiers et littoraux tient certainement aussi au fait que leur pathologie a davantage retenu l'attention des Européens, dont ces milieux étaient la zone d'accueil privilégiée (Schnapper 1961). Au xvii^e siècle, déjà, Villault de Bellefond (1669 : 2-3) avait une vue plus nuancée des choses en dépit du caractère intéressé de sa propre interprétation, livrée à Colbert, de l'abandon par les Français des places commerciales de la Côte de Guinée. Il l'attribue « à la mauvaise opinion qu'ils [les Français] ont de la malignité de l'air » mais il ajoute : « lors que je m'y trouvoy je ne pûs remarquer qu'avec un extrême regret l'adresse des Anglois, Hollandois et Danois, de nous avoir si fort imprimé cette tant pernicieuse pensée, qu'elle nous ait réduit jusques au point d'abandonner mesmes les places que nous y tenions, et dont ils tirent leurs plus grands profits » (également cité par Tardieu 1847).

En tout état de cause, d'autres rationalisations aussi arbitraires ont succédé à la « malignité de l'air » et à celle des Anglais et autres Hollandais pour renforcer l'idée que les milieux côtiers (notamment ceux de mangroves et de forêts) sont soumis à des risques pathogènes plus grands que le milieu soudanien. L'état des connaissances épidémiologiques semble orienter vers des conclusions totalement inverses⁸.

Les raisons historiques

(a) L'effet d'interprétation de la « grande histoire » continentale sur l'histoire des sociétés côtières

Il ne peut être question ici de rappeler l'ensemble des travaux historiques relatifs aux sociétés côtières. Nous pouvons cependant avancer, sans en forcer les conclusions, que le milieu social historique du littoral, de la

7. Ce phénomène fut pressenti par quelques océanographes dès le xix^e siècle : HISARD 1983 ; TARDIEU 1847 : 192-193.
8. Nous renvoyons, pour ces points importants, à l'annexe rédigée par Guy Chauvet, épidémiologiste à l'ORSTOM, pp. 237-239.

Mauritanie au Nigeria, est généralement caractérisé dans la longue période par un peuplement ancien mais peu important, initialement isolé de l'espace maritime comme de l'intérieur du continent, et dont les facteurs de transformation et d'évolution seraient issus des courants historiques du monde sahélo-soudanien, voire, au-delà, des ensembles égyptien et méditerranéen.

Le plus souvent associé aux effets de l'isolement « naturel », cet argument permet à la plupart des auteurs de se démarquer — tout en l'utilisant — du déterminisme géographique afin de souligner encore la dépendance de l'histoire économique, sociale et politique des peuples côtiers vis-à-vis de la « grande histoire » dont le théâtre est, dès avant le contact européen, l'intérieur du continent. Ce que B. Barry (1981 : 28) dit de la Sénégambie (également cité par Diaw 1983) peut être généralisé à l'ensemble des sociétés côtières ouest-africaines : « un cul-de-sac où les vagues culturelles venues de l'est, épicerie de la civilisation soudanienne, venaient expirer sur les plages d'un océan qui ne menait nulle part » (notre traduction).

La « dépendance saharienne et soudanienne » ne se manifesterait pas seulement dans le domaine des institutions politiques, sociales et culturelles mais également dans le domaine du peuplement lui-même. Celui-ci, depuis fort longtemps, est considéré comme le produit de migrations et infiltrations progressives, originaires de la savane continentale ou périforestière et orientées vers le monde clairsemé, peu évolué, des « tribus atlantiques » dont les lointains prédécesseurs sont associés aux vestiges archéologiques côtiers. Il est sans doute inutile d'alourdir la bibliographie par des références qui illustrent cette affirmation ; la rareté des travaux s'efforçant de la relativiser (notamment Hopkins 1973 ; Wondji 1985) est plus pertinente pour notre propos⁹.

Notre attention n'est pas de remettre en cause l'importance et la permanence des effets de l'histoire saharienne et soudanienne sur le littoral occidental, mais de nous étonner de l'unilatéralité à l'œuvre dans la reconstitution historique des sociétés littorales dont la spécificité demeure négative quoique (paradoxalement) continuellement reproduite : dans la mesure où l'« on connaît peu de choses » sur les « tribus littorales » ou les « aborigènes de la côte », seul importe ou est retenu l'effet de diffusion des traits soudaniens. A ce compte, le milieu interne de ces sociétés échappe à l'analyse pour des raisons qui ne tiennent pas seulement au manque d'informations. Les sociétés côtières ouest-africaines, doublement et négativement marquées par leur caractère littoral et forestier, sont considérées selon un modèle historique qui n'a pas d'objet propre : soit qu'il s'agisse de fuyards ou de refoulés, soit, lorsque l'évalua-

9. L'interprétation « soudano-centrique » est pleinement développée dans, notamment, les ouvrages généraux édités par AJAYI & ESPIE 1972 ; AJAYI & CROWDER 1974 ; DESCHAMPS 1970.

tion se fait positive, que ces sociétés manifestent par l'origine de leur peuplement ou leur niveau d'organisation sociale l'avancée de la civilisation continentale.

Il en résulte une interprétation régressive et sans fin de l'histoire des sociétés côtières dont l'aboutissement est une simple aporie : leurs caractères négatifs (isolement, faiblesse démographique, soumission aux pressions « continentales ») leur confèrent des traits distinctifs, voire une ancienneté et une unité fondamentales, dont les effets dans le temps déterminent une étrange passivité historique. En des termes différents, et malgré son originalité et son intérêt, le récent ouvrage de Wondji (1985) reproduit le même modèle historique que Béranger-Féraud un siècle plus tôt à propos des « tribus aborigènes du littoral » de la Sénégambie au golfe de Guinée (Maclaud 1907). L'argument historique ne fait que redoubler l'argument écologique, selon un effet de représentation semblable, rapporté cette fois non plus au défaut d'avantages naturels mais à l'« excès » des productions historiques continentales.

L'effet d'interprétation est tel que l'évocation des rares événements antérieurs aux contacts européens concernant l'histoire maritime proprement dite est rapportée à la « grande histoire » continentale ou aux influences extra-africaines anciennes. Ainsi, les tentatives faites au tout début du XIV^e siècle par le sultan du Mali de lancer des expéditions maritimes de deux mille pirogues sur l'Atlantique constituent une référence sans cesse reprise par les auteurs qui s'efforcent de prouver l'existence d'une ancienne navigation hauturière en Afrique noire¹⁰ — tentatives taxées d'in vraisemblables, hautement improbables ou vouées à l'échec par d'autres (Gaufrey-Demombynes in al-'Umarî 1927 ; Mauny 1961, 1970). Dans sa défense érudite de l'histoire de la pêche et de la navigation maritime africaines, Surgy (1969) lie leurs origines au foyer culturel et technique du delta central nigérien et à l'héritage d'un fonds culturel carien, venu des rives de la Méditerranée par le Soudan historique ou par les périples antiques ainsi réhabilités (avec prudence cependant). Citons également, du côté des historiens de la navigation, la filiation établie par Poujade (1946) entre les pirogues à éperon et bordés du Sénégal, réputées pour leurs qualités marines, et les embarcations phéniciennes. Ou encore les extrémités en queue d'aronde des pirogues ouest-africaines considérées par Jones (cité par R. Smith 1970) comme indice d'une diffusion technique indonésienne.

Tout se passe comme si l'utilisation et les techniques d'exploitation du milieu marin ne pouvaient être simplement imputables aux sociétés littorales elles-mêmes qui ne donneraient pas des preuves d'évolution sociale, économique et politique suffisante pour assurer l'exploitation d'un milieu difficile — mais aussi parce que l'historiographie courante,

10. JEFFREYS 1953a et b ; DIAW 1985 ; Cissokho, Van Sertima et Heyerdhal cités par DIAW 1983 ; Niane cité par WONDJI 1985.

née du foyer culturel européen, est nourrie d'une vision très spécifique de ce milieu. Il en résulte pour l'histoire maritime un biais considérable comparativement, par exemple, à l'histoire de l'exploitation des eaux continentales : bien que de nature différente, la première est éclipsée par la seconde qui est censée, selon un modèle évolutionniste sans utilité pour l'historien et l'anthropologue, en fournir les cadres d'interprétation. Par cette remarque, nous n'entendons pas nier les difficultés propres à la connaissance de l'histoire maritime africaine ancienne, ni ignorer les relations entre celle-ci et la navigation et la pêche continentales ou lagunaires. Mais ici, comme à propos des arguments écologiques, la connaissance du milieu social littoral, seule susceptible d'alimenter l'histoire maritime africaine, se heurte à un obstacle qui n'est pas seulement dû aux lacunes de la documentation. Bien au contraire, nous possédons plus de témoignages européens anciens sur l'histoire littorale et maritime que sur l'histoire de l'utilisation des eaux continentales...

Cet avantage se trouve pourtant inversé dans la littérature, aux termes des nombreuses recherches historiques et anthropologiques plus curieuses du continent que de sa « périphérie » maritime. Malgré son caractère pionnier et sa valeur documentaire, l'article de R. Smith (1970) sur la pirogue dans l'histoire ouest-africaine n'est pas dénué de présupposés de cet ordre, notamment en ce qui concerne l'hypothèse d'une faible évolution des techniques de construction maritime. De même, la difficulté de traiter en soi les techniques spécifiquement maritimes et leurs implications politiques et sociales apparaît encore dans son travail ou dans celui, tout aussi remarquable par ailleurs, de Diaw (1983, 1985).

Le poids de l'histoire soudanaise sur les sociétés côtières, même s'il est incontestable dans la longue durée, suscite au niveau de l'interprétation des effets pervers, inhibe *a priori* la connaissance intime, à leur échelle propre, des productions sociales africaines spécifiques à l'environnement maritime. Associé à l'argument écologique de l'isolement de l'Afrique par la mer, il transforme en lieu commun et en vérité naturelle l'hypothèse et la tare maritimes qui pèsent sur l'Afrique. Aussi n'est-il pas étonnant que les travaux érudits sur l'économie politique de l'utilisation du Niger soit souvent appelés à la rescousse pour réhabiliter la navigation et l'halieutique africaines (Tymowski 1967, 1970 ; Roberts 1981) tandis que la civilisation maritime des Bijagos reste par exemple largement ignorée (Mota 1974).

Un même effet d'inhibition de la connaissance vis-à-vis du milieu maritime affecte l'interprétation générale du « contact » avec les Européens.

(b) Les effets d'échelle de la théorie du « déblocage continental » par les navigateurs européens

« Ouverture de l'Afrique à la mer », « déblocage du continent », « rattachement de l'Afrique littorale à l'œkoumène »... : les métaphores sont suffi-

samment suggestives pour que l'on se dispense de rappeler ici à quel point la « découverte » de l'Afrique par les Européens a influé, dans le sens de l'ethnocentrisme, sur les interprétations globales de l'histoire du continent.

Sans contester l'ampleur des effets consécutifs au contact direct avec l'impérialisme européen, l'historiographie récente commence à prendre la mesure des dynamiques et des conditions *internes* au milieu africain qui expliquent, au même titre que les facteurs exogènes liés à l'impérialisme, le mode spécifique d'intégration de l'Afrique à l'économie mondiale. Ce rééquilibrage concerne précisément des facteurs exogènes dont la dimension maritime est évidente, comme l'attestent les débats sur l'importance et les effets de la traite des esclaves ; le maintien du commerce transsaharien et continental en dépit de la concurrence atlantique ; les conditions endogènes de passage de la traite au « commerce légitime » puis à l'exportation maritime massive de produits agricoles ; ou encore, comme facteur historique prédominant dans la longue durée, l'importance comparée du commerce atlantique et de la pénétration de l'islam. Ces réévaluations en cours ne compensent pas, cependant, le caractère unilatéral couramment associé au « facteur européen » dans l'histoire africaine postérieure au xv^e siècle.

Le renversement géo-politique opéré par les échanges maritimes et les implantations côtières européennes eut pour effet global d'affecter au littoral ouest-africain une importance stratégique nouvelle. Nous ne détaillerons pas les conséquences qui en résultèrent dans l'histoire du littoral, au sens le plus général du terme : luttes d'influence entre les dispositifs politiques et économiques de l'hinterland pour s'assurer l'accès à la mer, ou même le contrôle direct d'une portion de la côte ; transformations des voies et réseaux d'échanges entre la côte et l'intérieur ; effets différentiels de la nouvelle économie littorale sur les diverses fractions de la côte ouest-africaine... Nous voulons plutôt insister sur l'effet d'interprétation qui en a résulté relativement à l'histoire maritime qui nous intéresse ici. Conjugée à l'interprétation « soudano-centriste » de l'histoire côtière pré-européenne, l'ouverture des contacts et échanges maritimes sous l'égide des navigateurs, commerçants et traitants européens a fait négliger encore davantage les activités maritimes des sociétés ouest-africaines. Écrite à la fin du xvii^e siècle par Brüe, directeur de la Compagnie du Sénégal à Saint-Louis, l'appréciation suivante résume assez bien l'impression générale que l'on peut tirer de la littérature actuelle : « par une coïncidence extraordinaire, les populations de l'Afrique achevaient leurs migrations à travers ce continent et en occupaient les dernières terres au moment où les Européens s'y présentaient pour la première fois [au xv^e siècle] ». Avec eux cessait l'histoire des grandes migrations de peuplement et commençait, sous leur égide, l'histoire économique et sociale véritable du littoral...

On comprend dès lors que l'histoire maritime n'ait guère préoccupé les chercheurs. D'abord annexes et reflets lointains de l'histoire soudano-

sahélienne, les activités maritimes ont été cantonnées au rôle d'auxiliaires des transformations littorales. L'histoire maritime de l'Afrique ne pouvait qu'être l'histoire de la navigation européenne, dictée par les progrès technologiques de l'Occident, les contraintes des vents et courants océaniques et les emprunts africains à cette technologie. Quant à l'histoire sociale des navigateurs africains, elle ne pouvait qu'être celle de la domination et de l'exploitation exercées par les dispositifs européens implantés localement. Gutkind (1985) illustre bien ce point de vue réducteur en assimilant l'histoire des piroguiers de la Côte de l'Or (Ghana actuel) à celle de la fraction des *canoemen* qui furent directement utilisés par les établissements coloniaux¹¹. Corrélativement, les Krumen passent pour le parangon de l'adaptation aux activités maritimes dans les sociétés africaines alors que la spécialisation de ces populations du Liberia et de la Côte d'Ivoire dans les activités liées à la navigation européenne est récente (début XIX^e siècle) et relève typiquement d'un assujettissement au dispositif colonial.

Cet effet d'échelle qui fait prendre la partie pour le tout était rendu inévitable par la comparaison des techniques nautiques européennes et ouest-africaines, isolées de leur contexte global respectif et ramenées à celui, conflictuel et inégal, des relations afro-européennes. Il s'accrut encore avec l'évaluation péjorative portée sur l'histoire littorale elle-même en dépit de quelques évidences.

Histoire maritime africaine et histoire des idées

Avant d'examiner ces évidences il convient, au risque de nous répéter, de préciser notre propos.

Les contraintes du milieu existent, mais elles ne sont pas des facteurs d'isolement aussi rédhitoires qu'on le prétend. Il est un particulier nécessaire de ne pas confondre de manière aussi ethnocentrique les conditions des relations maritimes interafricaines avec celles des relations océaniques intercontinentales : les premières ne sont pas en soi négligeables parce que les secondes manifestent un aspect caractéristique de l'expansionnisme européen ; inversement, il n'est pas nécessaire de vouloir démontrer à toute force, souvent de façon peu convaincante, l'existence d'une navigation africaine océanique pour réhabiliter les pratiques maritimes des sociétés du littoral ouest-africain (Davis 1970).

En ce qui concerne les déterminants historiques, la dépendance du peuplement et de la dynamique sociale du littoral ouest-africain (avant l'arrivée des Européens) vis-à-vis des courants issus des savanes continen-

11. Dans le même ouvrage, mais portant davantage sur la navigation lagunaire, l'article de MANNING (1985) rend compte d'une situation beaucoup plus complexe.

tales est incontestable. Mais elle n'exclut pas que les sociétés littorales constituent en elles-mêmes un objet pertinent pour les analyses historiques et anthropologiques. L'influence exercée par les grandes civilisations soudanaises n'est qu'une étape dans l'élaboration d'une synthèse régionale sur ces sociétés (Wondji 1985) — et, méthodologiquement, pas forcément la plus importante sous peine de réduire l'histoire à l'histoire du peuplement, et les processus de production historique à des phénomènes de diffusion culturelle.

Quant aux déterminants historiques postérieurs à l'établissement sur la côte de l'« impérialisme informel » européen, ils ne peuvent être limités à des causes exogènes et unilatérales. Sinon, le risque serait grand de considérer l'histoire des relations entre l'Afrique et la mer comme la simple illustration, réductrice et finaliste, du « mouvement vainqueur » — en l'occurrence le colonialisme triomphant porté par sa maîtrise des mers, dont l'avènement aurait été d'autant plus facile que les aptitudes et les techniques maritimes des peuples africains auraient été négligeables. Peut-on se contenter de ces explications, avancées couramment par les historiens, et non des moindres : « le caractère le plus original et le moins remarqué des Africains est sans doute leur horreur de la navigation... » (Brunschwig 1963 : 13) ; « sur le littoral atlantique [de l'Afrique], le navire d'Europe ne rencontre ni résistance, ni surveillance. Il dispose d'une absolue liberté de manœuvre, se porte là où il veut, commerce là où il lui plaît... » (Braudel 1979 : 373) ?

On peut rapprocher de ce biais méthodologique imputable à l'ethnocentrisme la faible curiosité portée à l'étude des activités maritimes africaines. Cela est encore plus vrai pour l'Afrique de l'Ouest atlantique car les influences extra-africaines précoces dans l'océan Indien ont, comme par conséquence, davantage attiré l'attention des spécialistes sur les activités maritimes en Afrique de l'Est (voir Mollat 1980 ; et l'« Essai d'une théorie ethnographique » sur cette « aire de navigation » par Poujade 1946 : ch. 5).

L'Afrique atlantique est moins bien lotie. Depuis les synthèses de Monod (1944) et Mauny (1961, 1965) — plutôt décourageantes quant aux connaissances escomptées de l'étude des activités maritimes africaines — seuls à notre connaissance, Smith et Diaw, déjà cités, ont tenté un réexamen des évidences ; le récent colloque d'Aberdeen sur « l'Afrique et la mer » (Stone 1985) fait le point sur quelques questions historiques et écologiques générales¹². L'état des informations reste donc sans commune mesure avec les synthèses disponibles sur les productions continentales et leurs aspects sociaux et économiques. Or, rien ne dit que la pêche et la navigation maritimes furent moins importantes que bien d'autres activités

12. Voir, entre autres, les apports de HARGREAVES 1985 ; BRIDGES 1985 ; Sutherland et Mc Intyre in STONE 1985.

bien étudiées. On ne peut que regretter l'absence de suite donnée à des projets d'enquête systématique : le plus ancien qui soit connu, grâce au professeur Monod (1977), était une enquête sur les pêches aux « Côtes de Guinée » dans le premier quart du XVIII^e siècle ; un autre concernait « la navigation en Afrique », lancé par Poujade en 1948 (*Enquête...* 1948).

L'historiographie de la navigation et de la pêche européennes et de leurs rivalités sur les côtes africaines ne nous est pas d'un grand secours : les activités maritimes africaines n'y sont pas prises en considération de manière compréhensive (Mauro [1959] signale simplement un type africain de pirogue). Il est d'ailleurs significatif que les termes génériques utilisés pour désigner les embarcations africaines n'aient jamais été originaires d'Afrique noire : ce fut d'abord le terme d'*almadia* (« almadie ») inauguré par les Portugais et d'origine arabe ; puis, après la découverte du continent américain par les Européens, le terme *canoe* (en anglais) ou *canoa* (en portugais) et celui de « pirogue », en français : tous sont alors dérivés de termes indiens caraïbes¹³. La notation des termes locaux est très rare (dans quelques écrits du XVII^e siècle, comme Dapper 1686 : 297 ; Jones 1983a : 70). La seule utilité de l'historiographie de la navigation européenne, concernant notre sujet, est de nous permettre d'apprécier les emprunts technologiques par les marins africains — si l'on est auparavant capable de retracer l'évolution des embarcations africaines.

L'historiographie sur la pêche aux côtes africaines fait également tourner court nos espérances. Il s'agit toujours des pêcheries européennes (dont les premières, sur les côtes du Sahara, remontent au XV^e siècle) ou de projets de développement des pêcheries dont l'un des plus anciens, après celui auquel se référerait probablement l'enquête du début du XVIII^e siècle déjà évoquée, est publié par l'abbé Baudeau en 1788. D'autres suivront : celui de Labarthe en 1802, puis celui de Berthelot (1840). Ici encore leur intérêt se limite, pour les plus récents, à l'indication d'emprunts technologiques possibles par des pêcheurs africains — emprunts surestimés dans certains cas.

Les informations d'ordre historique publiées sur la question doivent être recherchées davantage dans les travaux localisés menés par des historiens et des non-historiens. Nous en ferons un survol rapide dans la seconde partie de cet article. On peut cependant signaler, pour le caractère exemplaire de leur orientation, les travaux historiques de Surgy (1969) et, avec les limites déjà signalées, de Gutkind (1985) sur la Côte de l'Or. Les historiens Boulègue (1968) et Moraes (1976), à l'occasion de leurs recherches sur la Sénégambie, donnent de précieuses indications sur la navigation et la pêche du XV^e au XVII^e sur ces côtes.

La pêche, bien plus que la navigation elle-même, a retenu l'attention des travaux monographiques. L'importance économique de cette activité

13. BARBOT 1732 ; Mauny, citant Jal, in de LA FOSSE 1949 ; BONNEFOUX & PARIS 1980 ; JONES 1983a ; CARREIRA 1964 ; MORICE 1958.

(sur laquelle Voltaire n'a pas dédaigné de s'étendre dans son *Siècle de Louis XIV...*) a toujours suscité et continue de déterminer l'essentiel des travaux consacrés aux activités africaines atlantiques comme cela est vrai pour l'« anthropologie maritime » en général (Poggie 1980 ; Breton 1981). Cet aspect intéressé nous vaut en fin de compte d'importantes informations sur le sujet depuis le début du siècle : bien que foncièrement non historiques, les études soutenues ou publiées par les autorités coloniales et administratives sur la pêche constituent un intéressant corpus d'analyse¹⁴.

Il existe en outre, sur la navigation et la pêche africaines, bien des indications dans les récits de voyages publiés et bien d'autres, non exploitables sans recherches particulières, dans les archives. Les témoignages et les traditions conservées sur le sujet permettent rarement de remonter très loin dans le temps — comme c'est malheureusement le cas dans beaucoup de domaines de la vie économique où les techniques ont connu de grands changements. Ils permettent pourtant de mesurer le caractère évolutif de ces activités et de se défier du qualificatif de « traditionnel » qui leur est trop souvent associé.

Les difficultés méthodologiques ne suffisent pas à expliquer que l'histoire des activités maritimes africaines soit restée négligée. Les « effets de représentation » des arguments de l'isolement, de la prépondérance de la « grande histoire » soudano-sahélienne et du poids de la « découverte » européenne ont certes largement contribué à écarter de ce domaine la curiosité des chercheurs. Les divers ethnocentrismes (« soudanien » et européen) ont donc fortement pesé en réduisant notamment le problème historique de l'exploitation du milieu maritime à celui de la navigation océanique, et en suscitant — à juste titre, de cet *unique point de vue* — la quasi-ignorance par les ouvrages spécialisés des techniques africaines : « Toute cette côte africaine atlantique est restée primitive dans l'art de construire ou d'utiliser des bateaux. On pourrait généraliser cette indigence à l'ensemble du monde atlantique par opposition au monde indo-pacifique » résume Angot (1961 : 136)¹⁵. Le même phénomène est perceptible dans les ouvrages d'ensemble sur la pêche où, cependant, les formes ouest-africaines sont mieux prises en considération grâce à l'influence des travaux de Gruvel au début du siècle, sans toutefois beaucoup de souci de leur évolution (par exemple Thomazi 1947). Au total, la pêche africaine figure peu dans les bibliographies générales¹⁶.

14. Par exemple, pour l'AOF et sur la « pêche indigène » : GRUVEL 1913 ; *L'industrie de la pêche...* 1925 ; CADENAT 1948 ; POSTEL *et al.* 1950.

15. Voir aussi VAN LOON 1947 ; LOTURE 1952. Pour les travaux consacrés aux techniques de navigation « exotiques » voir LAMBERT (1749) que nous n'avons pas pu consulter, et PARIS 1841-45. BIDAULT (1945) fait davantage place aux exemples africains, surtout pour la navigation continentale.

16. Par exemple GIASSON 1981. Nous n'avons pu consulter la bibliographie de LANDBERG (1973) ni les travaux de E. SMITH (1977). La récente synthèse éditée par Bela GUNDA (1984) ne fait pas mention des communautés africaines.

On peut penser que la dérive européocentrique à l'égard de l'histoire africaine s'est trouvée comme renforcée à propos du milieu maritime. La mer semble, en effet, constituer un élément très significatif des schèmes de représentations que les Européens se font de leur propre historicité — de leur « ethnohistoire » spécifique telle qu'elle transparait aussi dans la production savante¹⁷. N'y a-t-il pas par exemple une certaine naïveté irréfléchie dans la façon qu'ont les historiens d'examiner très sérieusement l'« énigme » de la navigation asiatique ? Malgré leur avance technique, ces navigateurs n'ont pas en effet entrepris la conquête réelle des mers du globe, laissant aux Européens le soin de la réaliser et d'accomplir ainsi l'ordre naturel des choses...

C'est donc en fonction de cette vision historique très singulière — faut-il dire de cette *épistémè* ? — qu'il faut envisager l'historiographie de l'histoire maritime africaine. L'esprit de conquête, d'aventure et de trafic (Vallaux 1933) n'y apparaît pas suffisamment pour susciter les interprétations historiques au même titre que les aires de navigation indo-asiatiques ou du Pacifique ; à plus forte raison, l'histoire maritime africaine paraît-elle négligeable comparée à celle des grands empires maritimes, à commencer par le premier d'entre eux, l'empire portugais : l'interprétation en est toujours révisable selon des considérations d'où la « psychologie collective » n'est pas absente (Braudel 1979 ; Febvre 1957). Le milieu de la mer est trop « archétypal » pour que rien n'en transpire dans la sphère de la connaissance elle-même.

Associé à l'Afrique, l'élément océanique demeure encore plus chargé des représentations dont la généalogie remonte à l'Antiquité, où déjà s'affirme l'image de l'Ouest africain comme frontière du monde (Frobenius 1949). A l'océanographie fantasmagorique du Moyen-Age (qui n'était pas forcément partagée par les véritables spécialistes de la navigation : Medeiros 1985 ; Fall 1982), a succédé une représentation scientifique nourrie d'arguments écologiques et de faits de mentalité (la véritable phobie africaine à l'égard de la mer). Ce n'est évidemment pas un hasard si l'éminent professeur Monod (1944) a repris d'al-Idrissi (in Van-Chi-Bonnardel, ed. 1977 : 55) le terme de « ténébreux » pour qualifier l'océan qui baigne les côtes africaines.

17. Rappelons que John Locke (1722) a consacré deux volumes à l'histoire de la navigation et qu'un siècle plus tard, Hegel (1979 : 276-277) attribuait « au rapport avec la mer » spécifique des sociétés européennes l'avènement d'« un type d'homme plus universel » et l'acquisition du « principe de la liberté de la personne singulière ». Les histoires générales de l'Europe antique et médiévale abondent en notations sur l'importance du facteur maritime. Hicks (1973), par exemple, est très révélateur par la relation qu'il établit entre ce facteur et, non pas seulement l'histoire générale, mais plus précisément l'histoire des mécanismes économiques qui seront à l'origine du capitalisme. Voir aussi la référence maritime dans l'histoire du terme « négoce » (cf. les travaux d'Émile Benveniste).

L'historiographie ne reflète certes plus aujourd'hui le sentiment de mystère et d'inaccessibilité qu'inspirait l'océan occidental de l'Afrique noire. Mais les raisons écologiques et historiques qui la sous-tendent sont-elles très éloignées des arguments qui opposèrent très tôt, dans la conscience occidentale, les rivages de l'Ouest africain, là où la terre prend fin, et l'intérieur du continent, dispensateur d'or (Medeiros 1985) ? Opposition encore plus tranchée, à partir du XVIII^e siècle, avec l'avisement de l'Afrique côtière par l'esclavage, qui redoublait en quelque sorte sa sauvagerie en comparaison de la richesse et du caractère non corrompu de l'intérieur du continent (Curtin 1964 ; Cohen 1981 ; Hopkins 1973). Cet avisement n'épargnait d'ailleurs pas les Européens eux-mêmes : leur influence civilisatrice se dégradait au contact prolongé du milieu littoral ; les mœurs de la population européenne des loges, forts et comptoirs effarouchaient déjà les voyageurs paisibles (Sinou 1985). La rumeur des concentrations urbaines, pour la plupart situées sur la côte et où s'activent aujourd'hui la plus grande partie des pêcheurs, marins et dockers africains, ne risque-t-elle pas de faire penser bientôt que, comme ces villes d'espoir et de misère, les activités qu'alimentent l'océan « ne sont pas vraiment l'Afrique » ?

La conscience — ou l'inconscient — scientifique n'est pas insensible au « facteur écologique ». On ne se tourne pas vers l'histoire maritime pour les mêmes mobiles que vers l'histoire du commerce ou des productions continentales. Le récent intérêt pour l'« anthropologie maritime » illustre comme on peut s'y attendre le poids des enjeux économiques de la pêche : après l'expansion rapide des pêcheries industrielles, consécutives à la Seconde Guerre mondiale, les « surpêches » intervenues dans les zones habituellement fréquentées obligent à exploiter de nouveaux stocks d'animaux marins. Les eaux africaines constituent donc un enjeu économique, et donc de savoir, depuis que la réglementation internationale a étendu dans les années 1970 la souveraineté des États côtiers à une zone économique exclusive de 200 milles. Sans doute est-ce la raison d'un discours nouveau sur l'avenir maritime de ces États, alors que ce n'est manifestement pas toujours le cas (la « richesse » halieutique des différentes parties de l'Ouest africain est fort mal partagée) et que la mise en œuvre d'un développement des pêcheries les mieux dotées est une affaire difficile¹⁸.

Toutefois, la détermination économique a ses limites pour expliquer l'histoire des idées et la manière dont peut être pensée la relation des hommes à un milieu particulier. S'agissant de l'Afrique, le milieu maritime

18. Malgré ses grandes potentialités, l'exemple de la pêche angolaise et sa régression depuis l'indépendance du pays illustre ces difficultés de façon dramatique. Pour l'Ouest africain, voir par exemple TROADEC 1982 ; SUTINEN, POLLNAC & JOSSE-RAND 1981. Pour le Sénégal, voir par exemple WEBER & FONTANA 1983 ; CHAUVEAU 1985a.

n'est pas le seul exemple d'une cristallisation tout à fait particulière des représentations du savoir sur le sujet. Un autre grand domaine, le milieu forestier, est par exemple susceptible de la même démarche. Le « facteur écologique » ou, selon les termes de Morton-Williams (1969), « the environmental problem » est au cœur de l'interprétation historique elle-même avant que d'être un objet de la connaissance historique.

Esquisse d'une géographie historique des activités maritimes en Afrique de l'Ouest¹⁹

Il ne s'agit pas, comme convenu, d'embrasser l'histoire globale des régions côtières et de réexaminer point par point « facteur continental » et « facteur européen » dans l'interprétation qui en est donnée. Ce travail de synthèse historique à partir des nombreuses études menées sur les sociétés côtières déborderait le cadre de cet article. Il risquerait en outre de manquer l'objet qui nous intéresse, à savoir les formes sociales et historiques spécifiques produites par les sociétés africaines dans leur rapport au milieu maritime. Entrons donc de plain-pied dans les activités significatives de ce rapport : la pêche et la navigation de transport et de pêche.

Il va sans dire que ce travail ne se veut pas exhaustif mais plutôt programmatique. En dépit de sa relative nouveauté, le projet d'une histoire maritime ouest-africaine révèle en effet, à peine constitué, la richesse du corpus documentaire utilisable. La bibliographie (déjà trop longue) de cet article n'en donne qu'un faible aperçu²⁰. Il s'agit donc plutôt de défricher et de « problématiser » un domaine dont l'ampleur, pour être méconnue, dépasse le cadre de ce texte d'orientation. Il en va ainsi, tout particulièrement, de la critique des sources sur laquelle je ne m'étendrai pas — m'exposant par conséquent aux foudres de Cléo²¹.

19. Les noms des différentes portions de côte portés sur la carte p. 194 (Sénégal, Rivières du Sud, Côte du Vent, Côte d'Ivoire, Côte de l'Or, Côte des Esclaves) correspondent à des appellations qui peuvent être anachroniques entre elles. Les appellations européennes n'étaient pas encore fixées à l'époque des xv^e et xvii^e siècles, qui retiennent davantage notre attention, et, en outre, elles ont fluctué par la suite. Nous avons donc choisi, pour des raisons de commodité, les termes qui paraissent les plus évocateurs pour la longue période (jusqu'au xix^e siècle). Dans le texte, nous nous référons aussi aux portions de côte délimitées par les frontières contemporaines : Mauritanie, Sénégal, Guinée Bissau, Guinée, Sierra Leone, Liberia, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin, Nigeria.
20. Il n'existe pas, à ma connaissance, de bibliographie systématique sur le sujet concernant l'Afrique de l'Ouest. Pour la pêche, voir FOOD AND AGRICULTURE ORGANISATION 1975. Les tentatives de bibliographie pour le Sénégal sur la pêche et la navigation (CHAUVEAU 1985a) et sur les aspects généraux de l'histoire littorale (CHAUVEAU 1983a) illustrent l'abondance des sources possibles.
21. Les « emprunts » d'informations entre les auteurs anciens (et récents) est une difficulté redoutable pour la périodisation historique, de même que les variations entre les textes originaux et les traductions. Voir, entre autres, DELAUNAY 1985 ; JONES 1986. Par ailleurs, la relative rareté des documents durant la « période portugaise » rend malaisée la connaissance des activités maritimes africaines aux xv^e et xvi^e siècles.

L'insuffisance, de ce point de vue, de la présente étude suscitera peut-être (comme je l'espère, n'étant pas historien) le désir des historiens « d'aller voir d'un peu plus près »²².

Une première constatation s'impose, sur laquelle il nous faudra revenir pour en appréhender les causes : la relative permanence dans le temps des principaux foyers d'activités maritimes sur la côte ouest-africaine comprise entre la Mauritanie et le Nigeria du xv^e siècle à l'époque actuelle. On peut résumer la situation en distinguant une très large portion du littoral où ces activités sont importantes ou notables ; et deux zones, situées aux marges de celle-ci, où elles sont très peu développées : les côtes de Mauritanie et la partie du littoral comprise de l'est du Ghana au Nigeria. Au sein de la portion que l'on peut qualifier de « maritime », les sociétés se sont cependant tournées de façon inégale vers l'exploitation du milieu marin. Celles de la côte sénégalienne et de la Côte de l'Or ont été et demeurent les plus impliquées dans la navigation et la pêche.

La géographie historique des activités maritimes doit toutefois éviter d'accumuler sans souci chronologique les notations sur les diverses parties de la côte²³. Les activités maritimes connurent en effet, malgré la permanence qui vient d'être soulignée, de fortes fluctuations dans le temps. Nous insisterons ici, à titre d'illustration introductive, sur les informations relatives aux premières phases de la présence européenne (xv^e et xvi^e siècles) correspondant à la période de la « domination » portugaise²⁴.

Les principaux foyers d'activités maritimes aux xv^e et xvi^e siècles

Les auteurs du xv^e siècle comme Zurara, Ca da Mosto, Gomes, de La Fosse ou Pereira (qui écrit au début du xvi^e siècle mais dont les observations sont relatives au dernier quart du xv^e) attestent l'existence courante de la navigation côtière et de la pêche en mer au moment de l'arrivée des Portugais sur les différents points du littoral (de 1441 au cap Blanc à 1471 au Nigeria)²⁵.

22. A l'image de Karine Delaunay qui entreprend une recherche historique sur la pêche sur les côtes des Quakwa et de l'Or (Côte d'Ivoire occidentale et Ghana oriental). Je prends connaissance également du travail d'INIKORI (1986) pour la période 1750-1850, que je n'ai pas consulté.
23. C'est le reproche que l'on peut adresser au travail précurseur de R. SMITH (1970 : 516) pour qui « the canoes still in use, and still being built by traditional methods, presumably differ little from those of the past, and something may thus be learnt from them ».
24. Pour cette période les « emprunts » d'informations d'un auteur à un autre sont minimes. Nos références sont cependant incomplètes. Nous n'avons pas dépouillé, en particulier, BARROS 1945-, BRÁSIO 1958-79, BLAKE 1942.
25. ZURARA 1960 ; CA da MOSTO 1974 ; GOMES 1959 ; de LA FOSSE 1949 ; PEREIRA 1956.

Les techniques de pêche ne sont guère précisées. L'emploi en mer de filets peut être cependant tenu pour certain. Très tôt, vers 1434-1436, les navigateurs avaient rapporté des filets utilisés au Rio de Oro (en deçà de notre zone d'enquête) qui avaient fait « l'admiration » de l'infant du Portugal. Au milieu du xv^e siècle, Ca da Mosto avait noté la vente de « filets de coton » (traduction de Scheffer) sur le marché proche de la capitale du souverain du « Sénégal » — mais sans doute s'agissait-il d'engins utilisés sur le fleuve ou les lacs de la région. Pereira nous donne plus tard une preuve de l'existence, avant le contact européen, de cette technique : le *cabo das Redes* (aux environs d'Accra, Ghana) aurait été nommé ainsi à cause des « nombreux filets » trouvés en cet endroit au moment de sa « découverte ». A l'exception de la « marine » de l'embouchure du Sénégal, où elle est expressément notifiée, et d'une portion du littoral « kru » (Liberia) où les pêcheurs s'aventurent à « deux et trois lieues en mer », la pêche retient peu l'attention des Européens sur la partie du littoral orientée nord-ouest-sud-est. Elle semble plus intense (ou plus spectaculaire) sur la Côte de l'Or à l'embouchure du rio de Lagoua (actuel Bandama en Côte d'Ivoire) et, surtout, sur la côte fanti du Ghana (aux environs du fort portugais d'Elmina, « les Noirs d'ici vivent de la pêche »).

Les notations sur les embarcations sont plus précises que sur les techniques de pêche. Elles concernent la taille, le moyen de propulsion et, moins souvent, leurs fonctions. La taille est très variable d'une région à une autre ; elle est évaluée quelquefois par comparaison avec des types d'embarcations européennes et le plus souvent par le nombre de personnes embarquées. Les plus grandes sont décrites : au cap Vert (trente-huit personnes) ; à l'embouchure de la Gambie et dans cette rivière (de la taille « d'une grande barque » et qui, « à notre mode, s'appellerait chaland ») ; sur le littoral de Guinée Bissau faisant face à l'archipel des Bijagos (aussi grandes qu'une caravelle mais moins hautes — sans doute parce que démunies de bordés rehaussant les flancs de la pirogue monoxyle) ; au cap de Sagres, face aux îles de Los (trente à quarante personnes) ; au niveau de l'île Sherbro (Sierra Leone) où il est question de « grandes pirogues » sans autre précision ; à l'embouchure de la Sierra Leone (cinquante hommes) ; au niveau du rio de Lagoua, enfin (la taille n'est pas précisée mais elle devait être suffisamment grande puisque ces pirogues, munies de « capuchons comme voile », possédaient « un château à l'avant »). Il est probable que certaines pirogues du Ghana devaient être au moins aussi grandes que celles du rio de Lagoua, d'après les informations du xvii^e siècle, mais cela n'est pas précisé dans les documents consultés. « Les plus grandes d'Éthiopie » (l'Éthiopie désignant alors l'Afrique noire) sont, d'après Pereira, celles du rio Real (région de Bonny et de New-Calabar, au Nigeria) qui portent quatre-vingts hommes ; elles semblent cependant uniquement utilisées sur le delta et sur le fleuve du Niger et non en mer libre.

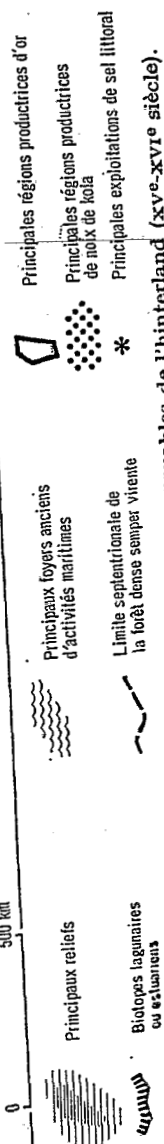
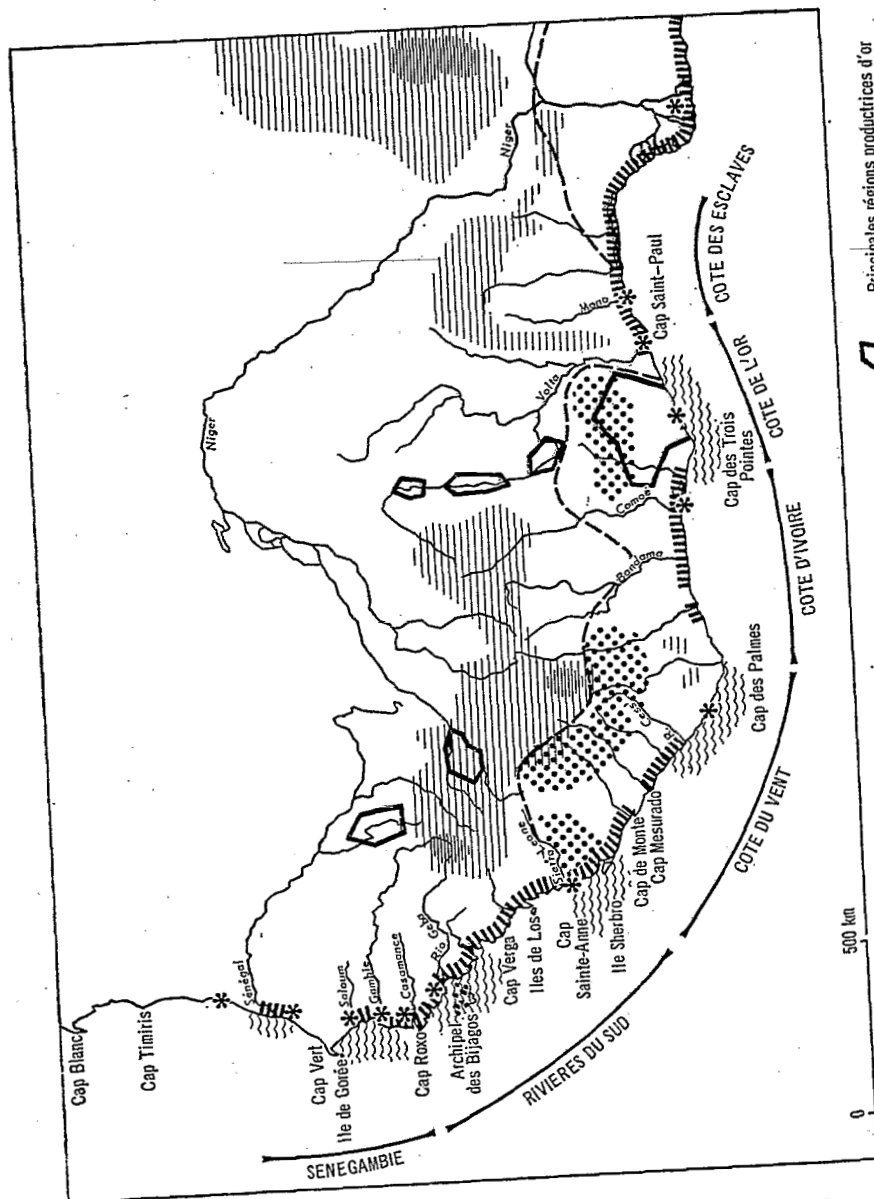
Ces embarcations de grande taille coexistaient avec de petites pirogues. Celles-ci sont mentionnées : à l'embouchure du Sénégal ou sa région littorale ; au cap Vert (où les grandes pirogues déjà signalées semblent avoir été exceptionnelles) ; sur le rio Grande (Guinée Bissau) ; dans les parages du cap Sainte-Anne (Sierra Leone) ; au Liberia. Ces petites pirogues embarquaient deux, trois, plus rarement quatre personnes.

Petites ou grandes, les pirogues d'alors étaient toutes monoxyles, dénuées de bordés et de superstructures — à l'exception des « châteaux d'avant » des pirogues de Côte d'Ivoire et que l'on imagine d'ailleurs malaisément. Toutes étaient uniquement propulsées par des pagayeurs, debout ou à genoux selon les régions — sauf encore ces mêmes embarcations assez mystérieuses du rio de Lagoua décrites par Pereira, qui utilisaient également « des capuchons comme voile » : il devait d'ailleurs s'agir plutôt de « capes » planes que de capuchons dans l'acception contemporaine de ce terme²⁶. Elles « rasaient la mer » de fleuve en fleuve (Ca da Mosto [1974]) et ne s'éloignaient pour pêcher que de deux ou trois lieues, d'après plusieurs estimations. Navigation strictement côtière par conséquent, qui n'excluait pas cependant que la terre fût perdue de vue.

Les fonctions de ces pirogues ne sont pas toujours précisées. Elles apparaissent fort diverses. Là où elles embarquent un nombre important de marins et de passagers, elles servent au *transport* même quand cela n'est pas explicitement noté (cap Vert, Gambie, Guinée Bissau, Guinée, Sierra Leone). Ce transport concerne aussi des *marchandises* : sel de Gambie et de Sierra Leone (mais il s'agit alors plutôt de navigation d'estuaire et de rivière, comme sur le rio Real au Nigeria) et transbordement en mer de produits de traite contre la malaguette et (déjà) les esclaves sur l'actuelle côte libérienne. On peut ajouter sans crainte de se tromper que ce moyen de transport est également utilisé par les *pêcheurs-agriculteurs cultivant un terroir insulaire* (comme à l'île Sherbro ou aux îles de Los dont la fréquentation par des continentaux est relevée ; certainement aussi dans l'archipel des Bijagos). Enfin les pirogues sont utilisées sur certaines portions du littoral comme *appareil de guerre* (Sherbro en Sierra Leone) notamment contre les navires portugais (Niomi en Gambie, Sherbro et plusieurs portions du littoral sierra-léonais).

Les informations relatives au xvi^e siècle confirment l'inégale répartition des activités maritimes au long du littoral ouest-africain²⁷. En résumant

26. Est également étonnante la description d'un « château » à l'avant, partie la moins protégée de la pirogue. Une telle protection ne s'impose que dans le cas où un abri est déjà aménagé à l'arrière. Peut-être s'agissait-il d'un pont avant surélevé où, aux moments favorables, un piroguier pouvait utiliser en guise de voile une pièce non mâtée.
27. FERNANDES 1951 ; Almada cité par MOTA 1974 ; TARDIEU 1847 ; BOULÈGUE 1967 ; Andrade in BOULÈGUE 1967 ; Rainolds in BOULÈGUE & MARQUET 1971 ; Lübeling in JONES 1983a ; Hawkins et Towson in HAKLUYT 1927.



Les foyers maritimes et les activités économiques remarquables de l'hinterland (XV^e-XVI^e siècle).

les choses, il en ressort la configuration suivante (d'où nous excluons l'immense delta maritime du Niger, entièrement tourné vers la pêche d'estuaire et le transport de produits le long du fleuve).

Les côtes sénégalaises sont parcourues par de petites pirogues (en bois de fromager) servant à la pêche et au transport. La pêche semble particulièrement active sur la Petite-Côte sénégalaise (du cap Vert au Saloum non compris) : un filet actif avec ouverture coulissante paraît très efficace à Fernandes ; le poisson est séché. A la fin du siècle, Almada décrit des pirogues de transport « parcourant la côte d'un fleuve à l'autre en déplaçant des voiles » (cité par Boulègue 1967 : 268). (Nous reviendrons sur la question de l'adoption de la voile, qui caractérise plutôt le XVII^e siècle.) Entre la Petite-Côte et la Gambie, l'embouchure et les îles du Saloum constituent un domaine à la fois maritime et estuarien. Là, les pirogues de guerre contiennent soixante, quatre-vingts et même cent hommes selon Fernandes. En ce tout début du XVI^e siècle, les pirogues rencontrées entre Joal et Gibandor peuvent transporter de trois à douze hommes et trois à quatre vaches. Ce sont ces mêmes pirogues qui sont probablement utilisées pour acheminer, vers l'intérieur cette fois, les coquillages séchés conditionnés en grande quantité à Gibandor (Saloum) pour être vendus « sur les marchés des autres peuples ». Ce qui correspond peut-être à un essor des activités maritimes sur la Petite-Côte sénégalaise semble concurrencer les activités commerciales maritimes de la Gambie (Gray 1940). Cependant les « *almadias de guerra mui formosas* » mandingues (Almada 1946) permettent d'organiser des razzias d'esclaves sur le pays « feloupe » (Basse-Casamance) ce qui occasionne une rivalité entre ces marins de Gambie et les marins-guerriers bijago, également razzieurs de « Feloupes » (Mota 1974).

Les Bijago occupent alors une position dominante dans le foyer maritime voisin de la Sénégambie, celui qui correspond au littoral de Guinée Bissau. Leurs pirogues combattent celles des « Beafadas » continentaux et imposent leur loi jusqu'à 10 milles en mer (Mota 1974). Entre ces deux foyers, l'embouchure de la Casamance est une zone de moindre activité : les groupes constitutifs de l'actuelle ethnie diola sont peu favorables au développement d'activités maritimes qui renforceraient les risques d'hégémonie des groupes baïnuks ou mandingues de l'intérieur. Les « Falupos » imposent même la cessation des échanges à l'embouchure de la Casamance dans les années 1570 et 1580. Pourtant, eux aussi possèdent de grandes pirogues, décrites par Fernandes au début du siècle comme pouvant transporter cinquante et soixante hommes ; mais dans ce cas elles servent à défendre un blocus volontaire (et probablement à se défendre des incursions mandingues de Gambie et de celles des Bijago) et aux transports dans la rivière plutôt qu'à assurer les contacts maritimes²⁸.

28. Andrade in BOULÈGUE 1967 ; Almada cité par BOULÈGUE 1967.

Le troisième grand foyer maritime se trouve en Sierra Leone. Comme au siècle précédent, navigation continentale et navigation côtière sont étroitement associées. Les grandes pirogues de guerre transportant jusqu'à cent vingt hommes évoluent plutôt en rivière, mais les Bullom (« Bolões ») semblent alors développer une stratégie tournée vers la mer : « ils vivent au bord de la mer aussi loin que l'on peut naviguer en pirogue », dit à leur propos Fernandes (1951 : 81). A la navigation fluviale de transport du sel et du fer s'allie une notable activité de pêche et de transformation du poisson de mer — fumé et non plus séché comme sur la Petite-Côte sénégalaise (*ibid.*). Il convient de noter ici que, comme en Casamance, la géo-politique a droit de cité. La Sierra Leone est le théâtre, à partir du milieu du XVI^e siècle, de mouvements de populations et de guerres d'invasion déterminés par la poussée des Mandingues vers la forêt et la côte. Notés par Hawkins, Almada et Andrade à l'époque, ces troubles sont suivis par les différentes vagues de l'invasion « karou » (Massing 1985). Dapper (1686) confirme, un siècle après, la dimension maritime des guerres (et mentionne l'interdiction faite par les envahisseurs « carous » de consommer du poisson à écailles). Ces événements sont corrélatifs à l'usage des grandes pirogues de guerre dans les conflits armés (Hawkins in Hakluyt 1927) et, élément qui nous intéresse plus particulièrement, de notations moins précises sur les autres activités maritimes. Peut-être les populations insulaires (ou continentales réfugiées dans les îles proches du littoral) souffrent-elles moins de ces troubles. John Hawkins (cité par Hendrix 1985) décrit les pirogues de l'île Sherbro, de belles proportions, agréablement décorées et capables de porter vingt à trente hommes en pleine mer, et une soixantaine près de la côte.

Entre la Sierra Leone et la future Côte de l'Or, c'est toujours le littoral libérien, surtout à partir de la rivière Cess, qui fait l'objet des principales observations. Les petites pirogues de deux et trois hommes servent à la pêche et à la traite²⁹.

Le dernier foyer d'activité maritime — et sans doute le plus important avec la Sénégambie — est la portion ghanéenne du littoral s'étendant d'Axim au pays ga, à l'est d'Accra. Les parties du littoral les plus avancées dans les activités maritimes, et particulièrement la pêche, correspondent à l'emplacement des forts construits par les Portugais ou aux environs de ces forts (Townson cité par Surgy 1969). Les établissements portugais font pleinement sentir leurs effets sur les activités de pêche, de transport côtier et de transbordement entre les navires et la plage (après le fort d'Elmina, bâti en 1482, les Portugais construisent ceux d'Axim et de Shama). En outre, Anglais, Français et surtout Hollandais commencent à fréquenter

29. Il s'agissait du transport de l'ivoire et de la malaguettes sur les navires européens (Lübeling in JONES 1983a) ; Townson (in HAKLUYT 1927) note que les habitants forgent eux-mêmes les instruments en fer nécessaires à la construction des pirogues.

la côte. Les rapports des marins africains avec les Européens ne sont d'ailleurs pas forcément à leur désavantage. Gutkind (1985) croit voir dans les mouvements d'hostilité des *canoemen* d'Elmina la marque d'une oppression portugaise ; on peut tout aussi bien y voir les signes d'une négociation difficile pour les Portugais, qui envisagent alors d'utiliser des esclaves dociles et moins prompts que les Fanti à attaquer, pour défendre leur point de vue, les navires portugais — comme l'indique Gutkind.

La permanence des foyers maritimes anciens dans la longue durée

Les informations relatives aux XV^e et XVI^e siècles indiquent une continuité certaine dans la localisation des principaux foyers d'activités maritimes entre le moment où les Portugais reconnaissent les côtes de l'Ouest africain, celui où ils établissent des points de contact et d'échanges réguliers et la période débutant à la fin du XVI^e siècle où les autres nations maritimes européennes disputent aux Portugais leur monopole sur les côtes africaines. Avec le XVII^e siècle commence néanmoins une autre époque de l'histoire du littoral et de l'Afrique tout entière. Le développement des échanges et de la traite esclavagiste s'accompagne de transformations des activités maritimes africaines sur lesquelles il est impossible de s'étendre ici.

Un bond (considérable) à travers le temps permet de constater qu'au XX^e siècle ce sont ces mêmes portions de côte qui demeurent les principales fournisseuses de « travailleurs de la mer » (Gruvel 1913 ; *L'industrie de la pêche...* 1925 ; Sutinen, Pollnac & Josserand 1981). Depuis le début du siècle, les activités de transport par pirogues ont beaucoup décliné, sans toutefois totalement disparaître (elles sont encore notables par exemple entre la Petite-Côte sénégalaise, la Gambie et la Guinée Bissau où elles recouvrent souvent, comme en Guinée, des pratiques de contrebande). En revanche la pêche maritime piroguière s'est quant à elle énormément développée. On la trouve surtout dans les foyers maritimes « historiques », ou prise en charge par des populations migrantes originaires de ces foyers (cas des populations wolof et lebu du Sénégal ; des Nzema et Fanti du Ghana)³⁰.

30. Sur les pêcheurs wolof et lebu, voir en particulier LECA 1934 ; SÈNE 1983 ; BALANDIER & MERCIER 1952. Il faut également inclure les Serer-Nyominka de l'estuaire du Saloum parmi les groupes de pêcheurs sénégalais originaires de foyers anciens ayant considérablement élargi leur aire géographique d'activités maritimes (PÉLISSIER 1966 ; VAN-CHI-BONNARDEL 1977). A eux trois, ces groupes assurent l'essentiel de la pêche artisanale (piroguière) de Mauritanie, du Sénégal, de la Gambie et de Guinée Bissau (les débarquements de la pêche piroguière sont considérablement plus importants que ceux de la pêche industrielle — pêche hauturière non débarquée localement exclue). Les pêcheurs sénégalais sont intervenus ou interviennent ponctuellement en Guinée et en

Ces foyers ont cependant subi entre-temps des variations dans leur étendue (dilatation ou, au contraire, contraction de leurs aires depuis les xv^e et xvi^e siècles), quelquefois aussi des reconversions vers des activités qui demeurent maritimes mais ne sont guère « traditionnelles » (par exemple les « Kru » du Liberia et de la Côte d'Ivoire spécialisés dans les travaux de force à bord des navires européens ou dans les ports). On ne relève qu'un seul cas de transformation profonde, en l'occurrence dans le sens de la régression : celui de la zone de Guinée Bissau (comprenant les îles Bijagos) où la navigation et la pêche ont connu un étonnant déclin.

Malgré ces évolutions, les documents mettent en relief la continuité, sur la longue période, des activités maritimes africaines et de leur répartition géographique le long du littoral du xv^e au xx^e siècle³¹. Cette stabilité marquée permet de tester les principales explications avancées à propos du « rapport à la mer » des sociétés africaines. Nous en avons examiné en détail les hypothèses : elles s'apparentent bien souvent, nous l'avons vu, à des postulats implicites et à des préconceptions culturelles *dans la logique interne de leur démonstration*. Il convient maintenant de les confronter aux résultats de la reconstitution des faits du passé — reconstitution fort incomplète et volontairement limitée à la « période portugaise » mais qui, en dépit de cela, permet d'entrevoir un renouvellement des hypothèses concernant successivement : le « fait maritime » africain, l'influence des variables environnementales sur celui-ci, le poids du « facteur continental » et celui du « facteur européen » dans la géographie historique des activités maritimes ouest-africaines.

Le fait maritime africain

A l'évidence, les activités maritimes avaient des fonctions qu'on ne doit pas sous-évaluer. Nous avons signalé les principales : navigation de cabotage de passagers et de produits locaux ; transbordement entre les navires européens et le littoral de produits de traite ; guerre (transport de guerriers ; à l'occasion combat de pirogues ; opposition au mouvement des navires européens) et pêche en mer. Celle-ci (et l'évolution de ses techniques) mériterait une description à la mesure de son importance dans la

Côte d'Ivoire. Sur les pêcheurs ghanéens, essentiellement nzema, fanti et anlo (ces derniers représentant un cas de transition assez récent mais solidement établi entre la pêche lagunaire et estuarienne et la pêche maritime : GROVE & JOHANSEN 1968 ; GROVE 1966) voir : IRVINE *et al.* 1947 ; LAWSON & KWEI 1974 ; SURGY 1969. Ces pêcheurs ghanéens migrent en « compagnies » en Côte d'Ivoire, au Liberia, au Togo et au Bénin.

31. On ne peut citer ici les trop nombreux ouvrages utiles à la connaissance des activités maritimes du xvii^e siècle à la période contemporaine. Voir entre autres JONES (1986) pour les Côtes de l'Ivoire et de l'Or, CHAUVÉAU (1983a) pour la Sénégambie.

vie matérielle des sociétés côtières africaines. L'on se contentera ici de signaler la place de la pêche maritime à la ligne ou au filet dans l'alimentation de ces sociétés et dans les échanges avec les peuples de l'intérieur.

Le caractère systématique de ces échanges dans les « foyers maritimes historiques » et leur aspect général, bien que plus occasionnel, hors de ces foyers³² permettent de penser que la pêche ne fut pas moins importante par ses implications économiques et sociales que, par exemple, le sel ou la noix de kola qui ont pourtant davantage retenu l'attention. A cet égard la production halieutique est généralement placée dans la même situation ambiguë que la production agricole dans l'interprétation historique : centrale quant à la satisfaction des besoins alimentaires, mais très peu prise en considération dans les formes différées de valorisation de la production (échanges et commercialisation) au nom du principe de l'auto-subsistance dominante des sociétés africaines. Pourtant les documents d'époque abondent en notations relatives à l'échange de biens de subsistance, notamment l'échange de sel marin et de poisson transformé (séché, braisé ou fumé, selon les régions) contre des produits agricoles de l'intérieur³³. La forte demande de poisson transformé engagea même, au xvii^e siècle, les Hollandais à trafiquer la « vieille » ou « grosse morue » (en réalité une espèce de mérrou) pêchée et salée par eux à Arguin sur la Côte de Guinée (Labat 1728 ; Golbéry 1802).

Les informations des xv^e et xvi^e siècles montrent qu'il existait une multiplicité de types de pirogues, selon leurs fonctions et leur région d'origine. Leurs transformations ultérieures, du xvii^e siècle à nos jours — rien de moins « traditionnel » que les pirogues sénégalaises ou ghanéennes actuelles par exemple si on les compare aux descriptions et gra-

32. Il existe peu de références précises aux formes de ces échanges dans les sources primaires des xv^e et xvi^e siècles. Elles portent surtout sur le négoce de coquillages séchés qui, avec le sel, semblent constituer l'essentiel des productions littorales dans les échanges avec l'intérieur. Les travaux récents désignent cependant le poisson sec, salé ou fumé, comme un élément notable du trafic (DICKSON 1971 ; CURTIN 1975 ; DAAKU 1970 ; JONES 1983b). Les indications sur ce sujet deviennent explicites à partir du xvii^e siècle et, surtout, au xviii^e siècle où la pêche maritime est signalée, notamment en Sénégambie et sur la Côte de l'Or, comme alimentant un commerce orienté vers des marchés précis. Voir pour le xvii^e siècle : MAREES, Müller in JONES 1983a ; RUITERS 1969 ; Coelho, Dubois, Paris in MORAES 1976 ; BOSMAN 1705 ; Loyer in ROUSSIER 1935 ; Chambonneau in RITCHIE 1968. C'est aussi à partir du xvii^e siècle que la pêche en mer apparaît en Sénégambie comme une garantie contre la famine en cas de calamité agricole (sauterelles, sécheresse) (MORAES 1976 ; BECKER 1982).

33. Au point que certains auteurs ont voulu voir une spécialisation complémentaire des produits et des échanges entre les peuples pêcheurs ou fabricants de sel du littoral et les peuples agriculteurs de l'intérieur. Cela a été surtout noté à propos des peuples lagunaires : Loyer in ROUSSIER 1935 ; VERDEAUX 1981 ; MEMEL-FOTÉ 1980 pour la Côte d'Ivoire ; GROVE & JOHANSEN 1968 pour le Ghana ; WILSON 1984 pour l'actuel Bénin. L'importation de produits alimentaires de l'intérieur pour les peuples du delta maritime du Niger est bien connue. Voir par exemple PEREIRA 1956. Sur le commerce du poisson de mer dans cette même région voir BOSMAN (1705 : 21^e lettre).

vures des ouvrages anciens³⁴ —, se sont opérées à partir d'acquis techniques antérieurs et d'expériences très diverses. L'évolution des techniques de navigation au contact des techniques européennes ne doit pas être conçue comme un phénomène linéaire et massif : nous verrons que les emprunts furent sélectifs et que la dépendance technique la plus forte, jusqu'au XX^e siècle, fut au contraire celle des activités européennes à l'égard des techniques africaines.

Il y avait donc, préalablement à l'arrivée des Européens, des foyers maritimes africains notables. Que ces foyers fussent localisés ne constitue en aucune manière la preuve de leur faible importance ; c'est là une constante des activités maritimes, quels que soient la période ou le continent concernés (Febvre 1922 ; Besançon 1965). Que ces activités se soient déployées uniquement (jusqu'à preuve du contraire : Davis 1970) dans une zone côtière limitée ne restreint en rien l'intérêt de la question. Il serait absurde d'évaluer leur importance historique à l'aune de la navigation intercontinentale et de la pêche hauturière : à ce compte, jusqu'au XV^e siècle, les Malayo-Polynésiens auraient été les seuls à pouvoir être qualifiés de marins, puisqu'ils étaient les seuls à connaître vraiment la haute mer (Vallaux 1933 : 754-755).

Quelle place accorder aux conditions « naturelles » de la localisation des anciens foyers maritimes africains ?

Les variables environnementales et le fait maritime

• Concernant la *morphologie côtière*, divers facteurs doivent être distingués. En premier lieu — et à l'opposé des préconceptions courantes — il n'y a pas de corrélation entre la localisation des foyers africains anciens et la morphologie littorale elle-même. Rivages à dominante sableuse et rectiligne (Pefite-Côte sénégalaise ; plus tard, à partir du XVIII^e siècle, Guet-Ndar et la Grande-Côte sénégalaise) ; rivages alternativement sableux et rocheux dépourvus d'abri du Liberia et de la Côte de l'Or ; littoraux découpés des estuaires et rias de la Sénégambie méridionale (du Saloum à la Casamance), des estuaires de Guinée Bissau et de Sierra Leone : on ne peut dire que les activités maritimes aient été privilégiées par un type de littoral déterminé³⁵.

34. Le recueil systématique de l'iconographie relative aux pirogues africaines se révélerait très prometteur. Dans certains cas, les emprunts d'un auteur à l'autre, d'une période à l'autre peuvent donner des indications supplémentaires en fonction des modifications apportées. Voir par exemple la gravure de la « Vue de Rufisque » dans BARBOT (1732) et sa reprise par DURAND (1802).

35. Parmi les nombreux routiers et ouvrages d'instructions nautiques, voir BOUËT-WILLAUMEZ 1845 ; KERHALLET 1851. Les publications de la FAO donnent les principaux biotopes représentés et les ressources halieutiques. Voir par exemple *Rapport du groupe...* 1979 ; TROADEC & GARCIA 1986.

Le phénomène de la barre a-t-il eu des effets inhibiteurs spécifiques ? De manière générale, il faut rappeler que la « barre africaine n'a pas d'originalité essentielle. La mer brise sur la côte africaine comme sur n'importe quelle autre côte. Un peu plus fort peut-être, parce que cette mer c'est l'océan Atlantique dans la plus grande largeur » (Gautier 1935 : 58). Il apparaît que l'existence de la barre, assez générale sur le littoral africain, n'a pas constitué un obstacle à l'exploitation du milieu maritime côtier. Cependant, les centres de pêche et de navigation les plus anciens sont localisés de manière assez particulière : sans entrer dans les détails (à l'échelle où nous nous plaçons, de nombreuses particularités locales nous échappent qui ont leur importance si l'on considère non plus les portions de côte, mais les implantations individuelles des villages marins), beaucoup de centres parmi les plus importants se trouvaient là où l'effet de la barre était atténué (baie de Gorée entre Dakar et Rufisque, côte à rias des « Rivières du Sud ») ou dans des zones où les fonds rocheux éloignent sensiblement du rivage la ligne des brisants (Liberia et surtout Côte de l'Or, où la barre est très forte)³⁶.

Ce qui précède concerne essentiellement les conditions de navigation des pirogues aux XV^e et XVI^e siècles (avant l'adoption de la voile). On peut ajouter que la navigation pouvait se faire à perte de vue des côtes, comme cela a été noté dans les documents européens. Il est probable que dans ce cas les marins africains possédaient les moyens de déterminer leur position par l'observation de la direction de la houle et de différents courants de surface et sous-marins, ainsi que par la profondeur du plateau continental, comme ils le font toujours par exemple au Sénégal où la boussole n'a guère connu de succès³⁷.

Ces observations sur les conditions de navigabilité de la zone côtière infirment l'idée que le manque d'abri littoral et le phénomène de la barre, principale explication pour Angot (1961 : 135) du « peu d'empressement de partir en mer manifesté par les populations d'Afrique tropicale sur sa bordure occidentale », constituent des obstacles rédhibitoires. Le type général des pirogues monoxyles propulsées à la pagaie, décrites aux XV^e et XVI^e siècles (recouvrant de très nombreuses variantes de construction), loin d'être un signe d'archaïsme, est la marque d'une adaptation très satisfaisante aux conditions de navigation : passage de la barre, nécessité de mise à terre des embarcations après utilisation.

La contre-preuve en est donnée par la dépendance absolue des navigateurs européens à l'égard des embarcations africaines — dépendance sur laquelle nous reviendrons. Signalons simplement ici l'intérêt de la pagaie, qui n'est pas, eu égard à la rame, une forme de propulsion archaïque, mais une forme délibérément différente : « l'effet de la pagaie

36. J.-M. Écoutin a attiré mon attention sur le dernier point. Voir BERNACSEK 1986.

37. Informations personnelles, Guet-Ndar (Sénégal). Voir aussi la description des techniques de repérage de la position des pirogues in SÈNE 1983.

est plus considérable que celui de l'aviron, mais sa manœuvre exige plus de force et fatigue davantage » (Bonnefoux & Paris 1980). La nécessité d'un effort soutenu et continu pour passer la barre a empêché la diffusion de l'aviron ; inversement, les contraintes de la propulsion à la pagaie ont déterminé des formes et l'usage de bois particuliers (en général légers, comme le fromager).

Dans le même sens, la voile fut toujours, après son adoption, un moyen complémentaire de la pagaie et non un substitut. L'usage d'un gréement fixe est en effet inadapté au passage de la barre : d'où l'utilisation d'un type de voilure simple et rapidement démontable, sauf dans quelques endroits, comme dans la baie de Gorée, où les pirogues africaines du XVII^e siècle possédaient — sans doute sous l'influence des Afro-Portugais — plusieurs mâts et des voiles superposées³⁸. De plus, le système des vents côtiers dominants limitait l'efficacité de la voile pour assurer le cabotage dans la direction de retour contraire à ces vents, aussi bien pour les bateaux européens que pour les pirogues à voile : d'où l'adoption sur ces dernières de voiles (carrées ou à livarde avec mât orientable)³⁹ visant délibérément à utiliser des vents dominants plutôt que les possibilités de louvoyage⁴⁰. Ce type de voilure était en outre adapté au système de « vent de mer » et de « vent de terre » alternatifs provoqués par le réchauffement diurne et le refroidissement nocturne de la terre. Ce système de vents côtiers était utilisable par les pêcheurs pour des marées courantes de l'aube à l'après-midi.

Enfin, le manque d'abri naturel n'a jamais été un obstacle à la navigation pour des pirogues conçues pour être aisément remontées sur la

38. L'historique de l'adoption et de la généralisation de la voile exigerait de longs développements. Le phénomène apparaît dans les documents à la fin du XVI^e siècle (Almada cité par BOULÈGUE 1967 ; MAREES 1605) et se développe surtout au cours du XVII^e siècle, notamment en Sénégalie et sur la Côte de l'Or. Sur les gréements complexes des pirogues dans la « baie de Gorée » (en particulier celles de Rufisque) et en Gambie, voir : Van den Broeke [1605-1614], Dubois [1669] et Paris [1682] in MORAES 1976 ; Coelho [ca. 1668] in MORAES 1973. Bien que l'influence des Afro-Portugais soit certaine, il ne fait pas de doute que ces gréements étaient montés sur des pirogues et manipulés par des Africains (Coelho). Des pirogues de ce type sont représentées sur la « Vue de Rufisque » in BARBOT 1732 (dont l'observation remonte à 1678-79).
39. L'adjectif *carré* se réfère non à la forme proprement dite des voiles mais au mode de fixation des vergues auxquelles elles s'appliquent par rapport au mât : les vergues sont installées en croix dans ce cas. Cette voilure ne permet pas de bien serrer le vent mais convient particulièrement bien aux allures portantes. La voile à livarde est de forme quadrangulaire. Elle est établie sur une perche placée en diagonale dans la voile et fixée au pied du mât. Seule la chute avant est envergée sur le mât. Les voiles à livarde ont été très utilisées en Europe par les bateaux naviguant dans les régions à forte marée et par les petits bateaux de pêche. L'installation d'une voile à livarde n'offre ni une grande fixité, ni beaucoup de solidité ; mais elle se fait remarquer par sa légèreté et elle est d'un bon emploi dans une petite embarcation (définitions et appréciations extraites de BONNEFOUX & PARIS 1980 ; CAZZAROLI 1973).
40. Le louvoyage est limité, mais non impossible, pour les anciennes pirogues à voile sénégalaises par exemple. On fait intervenir dans ce but l'inclinaison du mât.

plage. La plupart, légères et de faible taille, étaient simplement tirées par les piroguiers ; les plus grandes et les plus lourdes pouvaient être, selon leurs formes, roulées sur elles-mêmes, halées sur des billots, ou remontées facilement en faisant pivoter leur fond convexe par des poussées successives sur les extrémités (dont la forme est souvent adaptée à cet usage en même temps qu'à la fonction de brise-lame)⁴¹.

• A côté des conditions de navigation, la richesse des eaux en espèces exploitables constitue une autre caractéristique, plus strictement écologique, qui peut expliquer la localisation des foyers maritimes africains les plus anciens. En l'état des connaissances, deux facteurs sont considérés comme particulièrement déterminants de la productivité biologique des eaux marines côtières : l'importance du plateau continental et le phénomène d'*upwelling*. Il est significatif que les foyers historiques de pêche les plus importants, ceux dont l'activité s'est développée le plus fortement jusqu'à aujourd'hui, présentent les caractères les plus favorables de ce point de vue. La Sénégambie, la Guinée Bissau et le Ghana possèdent en effet un plateau continental relativement plus large qu'ailleurs et les eaux côtières y sont soumises à un *upwelling* caractéristique : sous l'effet combiné du profil de la côte, de la largeur du plateau continental, de la direction et de l'intensité des vents, s'opère le long de la côte une remontée saisonnière d'eau froide riche en éléments nutritifs et favorable à une forte productivité⁴².

Ces conditions morphologiques et hydroclimatiques ne suffisent pas cependant à elles seules à initier ou soutenir des activités halieutiques importantes. Malgré la très forte productivité des eaux sur les côtes sahariennes, la pêche au filet des Imragen mauritaniens et de leurs ancêtres (les « Azanègues » de Ca da Mosto et de Fernandes) resta de tout temps très limitée⁴³. La côte mauritanienne attira par contre très tôt les pêcheurs européens : portugais et espagnols (dès le XV^e siècle), français

41. C'est en particulier le cas des « éperons » des pirogues sénégalaises.
42. Sur le phénomène d'*upwelling* et les principaux facteurs hydrologiques et biologiques conditionnant la productivité du milieu marin côtier, voir entre autres REBERT & DOMAIN 1977, à propos du cas sénégalais.
43. Il est déjà question de pêcheurs aux environs du cap Bojador sur la carte de 1339 de Dulcert, sans que l'on sache s'il s'agissait de pêcheurs berbères, noirs ou européens (FALL 1982). Sur la pêche et la navigation des anciens « Azanègues » et des Imragen actuels, voir CA da Mosto 1974 ; ZURARA 1960 ; FERNANDES 1951 ; Öttinger in JONES 1985 ; GABY 1689 ; LOTTE 1937 ; ANTHONIOZ 1967, 1968 ; ROBIN 1955 ; REVOL 1937. Au XV^e siècle, les pêcheurs d'Arguin utilisaient des radeaux. Au XVII^e siècle, le comptoir hollandais d'Arguin suscite une activité maritime locale (les Maures utilisent alors des barques hollandaises à voile latine). L'abandon des comptoirs d'Arguin et de Portendick par les Français au XVIII^e siècle entraîne le déclin de cette activité. Par la suite, les Imragen utilisent les lanches canariennes — mais pêchent le plus souvent au filet sans utiliser d'embarcation. Actuellement, l'essentiel des débarquements artisanaux en Mauritanie est assuré par les pêcheurs sénégalais migrants de Nouakchott.

(à partir du XVI^e) et hollandais (au XVII^e surtout) venaient y pêcher la « vieille » ou « fausse morue » qu'ils salaient pour le marché européen — mais aussi, comme nous l'avons indiqué à propos des Hollandais, pour le marché de la Côte de Guinée⁴⁴. Dans le même sens, les potentialités halieutiques du littoral Bijago-Guinée Bissau n'ont pas suffi à assurer le maintien des activités de cet ancien foyer maritime des XV^e et XVI^e siècles. Il faut y voir probablement un effet des conjonctures historiques particulières à cette portion du littoral, comparées à celles qu'ont connues les grands centres d'activités maritimes. La traite des esclaves y fut en effet plus tardive, alimentée par les razzias que les peuples littoraux eux-mêmes pratiquaient les uns à l'encontre des autres (particulièrement les Bijago et les Papel : Mettas 1975 ; Mota 1974) ; par la suite, la gestion coloniale portugaise, de type patriarcal et tournée vers une métropole au marché limité, n'a pas favorisé l'expansion d'un marché local monétarisé comparable à ceux qu'ont suscités l'arachide au Sénégal et en Gambie, l'huile de palme, le caoutchouc puis le cacao en Gold Coast, les activités commerciales liées en partie à celle de la diaspora créole en Sierra Leone, la culture de divers produits d'exportation, le caoutchouc et le recrutement systématique des Krumen au Liberia et dans l'Ouest ivoirien — toutes portions du littoral où les activités maritimes ont été soutenues par un marché intérieur reconverti au commerce international postesclavagiste. Là où ces « marchés intérieurs » ont fait défaut (côte mauritanienne)⁴⁵ ou bien se sont trouvés comparativement limités par une série d'enchaînements historiques (Bijagos et Guinée Bissau), les potentialités halieutiques du milieu demeurèrent sous-exploitées ou le devinrent. Symétriquement, l'existence d'un marché intérieur important a pu se passer des ressources et services offerts par le milieu maritime côtier en recourant aux avantages d'un réseau lagunaire ou estuarien parallèle à la côte (cf. *infra* : 206-210).

• *L'approvisionnement en produits nécessaires à la fabrication des moyens de pêche et de navigation* ne doit pas être négligé pour rendre compte de la localisation des foyers maritimes anciens. On se procurait à peu près partout (y compris chez les « Azanègues » de Mauritanie) les fibres végétales nécessaires à la fabrication des filets. La construction des pirogues se heurtait à des contraintes plus importantes. Le choix des essences utilisées pour fabriquer le tronc d'un seul tenant⁴⁶ était déterminé par des pré-

44. Sur les anciennes pêches européennes et canariennes sur le Rio de Oro et la Mauritanie, voir CHAUVEAU 1983b ; MONOD 1983.

45. Cf. *supra* n. 43. Antérieurement à l'arrivée des Portugais, le principal débouché de la pêche semble être la fabrication de graisse de poisson que les Maures utilisent pour leur chevelure (CA da Mostro 1974 ; Scheffer, citant Davity, in CA da Mostro 1974 : 51, note). L'absence d'un « marché intérieur » proche pour le poisson explique la disparition des activités maritimes après l'abandon des comptoirs d'Arguin et de Portendick.

46. Il est exceptionnellement fait référence à des pirogues anciennes constituées de

occupations contradictoires de légèreté, d'insubmersibilité, de tenue en mer et de durabilité des embarcations. Les différentes essences répondaient, chacune à leur manière, à ces contraintes (par exemple le fromager et le caïcédrat) mais elles n'étaient pas si nombreuses, et n'étaient pas toujours disponibles sur place. L'approvisionnement pouvait être encore compliqué lorsqu'il s'agissait de construire des pirogues de grande taille (les pirogues les plus courantes ne devaient pas dépasser cinq à six mètres).

Les populations côtières dépendaient ainsi de leur hinterland forestier pour la fourniture de troncs dégrossis nécessaires à la construction. Cette dépendance s'exerçait tout particulièrement sur les littoraux de mangrove et de savane côtière, où les arbres d'essence adéquate étaient absents ou rares. Même sans cela, on observe un phénomène de spécialisation très localisé dans la construction des pirogues, comme sur la Côte de l'Or⁴⁷. Les variations du climat et de la végétation forestière ont pu encore peser sur l'approvisionnement en bois de construction. Ce fut le cas en Ségambie, dont la côte traverse deux zones phyto-climatiques aux limites instables selon les cycles pluviométriques : les zones sahélo-soudanienne et guinéenne. On observe qu'à partir du XVIII^e siècle la construction piroguière dépend d'un approvisionnement de plus en plus méridional. Les effets de déforestation due au mode de culture adopté pour l'arachide par les agriculteurs dès la deuxième moitié du XIX^e siècle accentuent encore ce phénomène. Après que la forêt de la Petite-Côte serer eut été dévastée, la Gambie, la Casamance, la Guinée Bissau furent successivement les principaux pourvoyeurs de bois de construction pour les piroguiers wolof, lebu et serer⁴⁸.

Ces contraintes peuvent expliquer la spécialisation des tâches en matière de construction de pirogues. L'éloignement des zones d'approvisionnement en bois favorise en effet la division du travail : l'abattage des arbres et le dégrossissage des troncs, la finition de la pirogue et éventuellement, plus tard, la confection du grément et de la voile. A cet

deux pièces en bois « cousues » (cas des Etsi du Ghana : cf. SURGY 1969, citant Meyerovitz) ou de pirogues « en planches » conçues spécialement pour la mer par les Fanti et utilisées dans la région d'Anecho au XVII^e siècle (PAZZI 1984 ; VAN DANTZIG 1984).

47. Les spécialisations locales en matière d'approvisionnement en bois et de construction de pirogues traduisent souvent la dépendance des littoraux plats de mangrove à l'égard des plateaux forestiers pour la fourniture de troncs (voir par exemple pour la Casamance : TARDIEU 1847 : 137-138 ; HECQUARD 1853 ; pour le delta maritime du Niger : ALAGO 1970). Sur la construction de pirogues spécialisée du littoral de la Côte de l'Or : MAREES 1605 ; DAPPER 1686 ; BOSMAN 1705 ; BARBOT 1732 ; JONES 1983a, 1985.

48. Dans la première moitié du XIX^e siècle, la forêt du pays serer (de Rufisque à Joal) fournissait l'essentiel du bois de construction (DUPERRÉ 1839 ; BOILAT 1984). A la fin du siècle, ces forêts ont été défrichées pour établir la culture de l'arachide (NOIROT 1892) et la moyenne Casamance pourvoit alors Rufisque, Dakar et Saint-Louis en bois de construction de pirogue (BOUETILLER 1891).

égard, le contraste est frappant entre la faible division du travail sur la côte libérienne, où Towson (in Hakluyt 1927) décrit les constructeurs de pirogue forgeant eux-mêmes leurs outils de fer, et la spécialisation sur la côte sénégalaise, encouragée par l'existence des « castes » ou « ordres » dans la société wolof : les boisseliers (*seen*) y sont en principe chargés de la construction des pirogues mais, au moins à partir du XVIII^e siècle, ils abandonnent cette activité aux Lawbe (boisseliers d'origine halpulaar) plus spécialisés et surtout plus mobiles (Chambonneau in Ritchie 1968 ; Boilat 1984 ; Diop 1981)⁴⁹.

• *La concurrence entre le domaine maritime et le domaine lagunaire et deltaïque.* Il est intéressant de considérer le cas des zones littorales où, malgré un environnement pas plus défavorable qu'ailleurs et l'existence dans l'hinterland de notables activités de production et d'échanges, il n'existe pourtant pas d'activités maritimes remarquables.

Un autre élément de la morphologie côtière semble avoir eu à cet égard un poids décisif : l'existence ou non d'un réseau lagunaire ou deltaïque parallèle au littoral. Il n'est pas douteux que, dans le golfe de Guinée, l'existence d'un tel réseau a découragé le développement de la navigation et de la pêche maritimes (voir par exemple Grove & Johansen 1968 ; Martinelli 1985). C'est le cas de la majeure partie du littoral de la Côte d'Ivoire et, à une échelle plus grande encore, du littoral qui s'étend du pays anlo (ewe), à l'ouest de l'embouchure de la Volta, au delta maritime du Niger (Grove & Johansen 1968 ; Martinelli 1985 ; Bosman 1705 ; Alagoa 1970). C'est également le cas, sur des portions de littoral plus limitées, pour la côte méridionale de Sierra Leone (pays des Galinhas : Jones 1983b) et au Liberia (du cap Mesurado à la rivière Cess : Bosman 1705).

Le « détournement » des activités de pêche et de navigation par des complexes lagunaires, deltaïques ou estuariens, s'il semble évident, n'implique cependant aucune solution de continuité avec les activités maritimes. Ainsi, au XVII^e siècle, Lahou et Assinie (surtout orientés vers le Bas-Bandama et les lagunes ivoiriennes) se trouvaient en rapport par la mer avec les foyers maritimes anciens du pays « kru », à l'ouest, et de la Côte de l'Or, à l'est (Dapper 1686 ; Augé 1969). Durant la même période, la région de Popo (actuel Bénin) assurait le transit entre, d'une part, les activités des lagunes togolaises, béninoises et nigérianes et, d'autre part, le trafic maritime de la Côte de l'Or (Van Dantzig 1980, 1984 ; Wilson 1984 ; Pazzi 1984). De même la production de traite de la région du cap Mesurado était-elle évacuée quotidiennement par la rivière

49. L'appellation de « bushmen » et de « bûcherons » était souvent utilisée par les peuples du littoral ouest-africain pour désigner au XIX^e siècle ceux de l'intérieur forestier. Si l'influence anglaise est indéniable pour le terme « bushmen », le terme de « bûcherons » peut traduire aussi, avec une connotation péjorative, la dépendance à l'égard de la fourniture de bois de construction.

littorale qui s'étend à l'est vers la rivière Cess (Bosman 1705 : 22^e lettre), et celle du pays des Galinhas transitait par pirogue vers un débouché maritime occidental, face à l'île Sherbro (Jones 1983b). Dans certains cas, il pouvait y avoir une double exploitation des milieux lagunaires et maritimes. Ainsi, en matière de pêche et toujours au XVII^e siècle, l'approvisionnement en poisson du Bénin historique semblait reposer plus sur la pêche estuarienne de « Boca Lamare » que sur la pêche intérieure sur le « rio Formosa », présenté comme peu poissonneux par Bosman. Au village-centre de Bénin, une des occupations des personnages importants consistait à faire le négoce du poisson vers l'intérieur (Bosman 1705 : 21^e lettre). Cette continuité entre l'exploitation du domaine littoral continental (lagune, delta...) et celle du domaine spécifiquement maritime a pu exister avant la période portugaise (nous y reviendrons).

On peut donc tenir pour une régularité forte le fait que les activités maritimes ne se sont pas développées là où le réseau hydrographique littoral permettait des activités de pêche et des communications parallèles à la côte. Les observations ponctuelles de ce phénomène peuvent être généralisées sans crainte pour la longue période depuis le XV^e siècle, en ce qui concerne la côte s'étendant du cap Sainte-Anne au Nigeria. Aujourd'hui encore, en matière de pêche, on peut observer que l'exploitation du domaine aquatique littoral est fortement exclusive des activités maritimes⁵⁰. Celle-ci n'est mise en œuvre que par les marins pêcheurs venus du foyer ancien de la Côte de l'Or, à quelques exceptions près⁵¹.

L'interprétation est moins aisée concernant la côte située à l'ouest du cap Sainte-Anne où les foyers maritimes anciens de Sénégambie, de Guinée Bissau et de Sierra Leone se développèrent sur un littoral d'estuaires et de rias qui offraient pourtant la possibilité d'activités de pêche et de navigation protégées dans les multiples bras de rivières et dans les bras de communication entre rivières. Là, les possibilités d'exploitation du réseau littoral saumâtre n'ont pas détourné les sociétés de l'utilisation du milieu marin.

Cela semble d'autant plus vrai que de profondes transformations écologiques sont intervenues, surtout à partir des XVII^e et XVIII^e siècles, qui

50. Les débarquements et les effectifs de pêcheurs *autochtones* de la pêche maritime varient en gros, dans les pays d'Afrique de l'Ouest, en raison inverse de l'importance de la pêche continentale littorale (lagunes, estuaires, lacs côtiers, delta) en tenant compte de l'imprécision des limites entre domaine littoral et domaine maritime (en particulier au Nigeria) : voir KAPETSKY 1981 ; *Rapport du groupe...* 1979 ; *Rapport de la consultation...* 1981 ; SUTINEN, POLLNAC & JOSSELAND 1981.

51. L'exclusivité de la spécialisation entre pêche littorale continentale et pêche maritime était encore plus nette au début du siècle (GRUVEL 1913). Cette exclusivité s'est affaiblie avec les migrations de pêcheurs maritimes et les effets de la « surpêche » en milieu lagunaire, surtout durant le XX^e siècle. La principale exception concerne des Anlo qui pêchaient en mer et en lagune et se sont progressivement spécialisés à partir du XVIII^e siècle dans la pêche maritime, utilisant cependant la technique (d'origine continentale) de la senne de plage (GROVE & JOHANSEN 1968 ; MARTINELLI 1985).

laissent à penser que le domaine des rias et estuaires de l'Ouest présentait avant cette époque des facilités de communication plus importantes qu'aujourd'hui. Des phénomènes de sédimentation et l'assèchement du climat, sensible à partir des XVII^e et XVIII^e siècles, ont en effet fermé à la navigation des pirogues (notamment de transport) des bras de fleuves qui faisaient à peu près sûrement communiquer la Gambie, la Casamance et les rias de la Guinée Bissau — peut-être le Salum et le Waalo, proche de l'embouchure du fleuve Sénégal. Le réseau hydrographique littoral, ouvert sur la mer en plusieurs points de la Grande-Côte sénégalaise (Gandiole, Mboro, Kayar), vascularisait le milieu côtier. La pêche dans les lacs littoraux, situés dans les niayes actuelles, était importante⁵².

On peut cependant penser que, à cette même époque, le complexe littoral de type estuarien à l'ouest du cap Sainte-Anne n'offrait pas au même degré les facilités du complexe de type lagunaire dominant à partir de la Volta — notamment en matière de communications. Les avantages d'un réseau presque ininterrompu de lagunes et de lacs côtiers entre le Togo et le Nigeria ont d'ailleurs été relevés pour justifier une certaine unité de cette vaste portion de littoral, éventuellement renforcée par des tentatives d'hégémonies politiques⁵³ et par la très forte productivité biologique lagunaire en matière de pêche (Kapetsky 1984). Les possibilités

52. Les références historiques à la régression du réseau hydrographique permanent du littoral sénégalais sont nombreuses et concordantes. MACLAUD (1907 : 81 n. 2) signale au début du siècle à propos du pays diola (Casamance et embouchure du rio Geba) : « On trouve sur plusieurs rivières des débarcadères en pierres de taille datant de l'époque portugaise, en des points où ces rivières ne sont plus aujourd'hui que de simples ruisseaux ». NOIROT (1892) fait état à la fin du XIX^e siècle d'une communication très ancienne entre le « bolon du Saloum » et le Waalo, par ce qu'il nomme, ou qu'on lui indique être la « rivière du Djoloff » (voir la « rivière Maka » : BECKER 1982). BÉRANGER-FÉRAUD (1874 : 276) signale les communications entre la Casamance, le rio Cacheu et le rio Geba. Au milieu du XIX^e siècle, le « marigot des Maringouins se jetait à l'Océan », unissant le bas-fleuve à hauteur du Waalo à l'Atlantique mauritanien (RAFFENEL 1846). Plus anciennement, probablement encore au XVIII^e siècle, les marigots côtiers (dont celui de Mboro), les marigots des niayes littorales ou ceux qui faisaient communiquer les lacs côtiers (Cayar, Tanma, plus importants et moins salés qu'aujourd'hui) n'étaient pas envahis sous l'effet de l'alizé par les dunes littorales ; il était possible d'aller en pirogue de Rao à Gandiole, à l'embouchure du Sénégal (CA DA MOSTO 1974 ; DURAND 1802 ; PINET-LAPRADE 1865 ; JOIRE 1947 ; PÉLISSIER 1966). L'écologie littorale, la faune et les végétaux étaient bien différents : la mangrove existait au cap Timiris, en Mauritanie (où elle persiste à titre résiduel) et était importante à l'embouchure du Sénégal et à celle de la Somone, sur la Petite-Côte sénégalaise. Cela impliquait aussi l'exploitation des coquillages qui a, depuis le XVIII^e siècle, complètement disparu de ces zones (DOMAIN 1980 ; JOIRE 1947 ; Loyer in ROUSSIER 1935 ; ADANSON 1757 ; DURAND 1802). Pour les conséquences de ces transformations sur l'histoire du peuplement de la côte sénégalaise, voir BECKER 1982. BARBEY (1967, 1968) retrace l'évolution du tracé littoral de Dakar au cap Blanc. Ces transformations écologiques peuvent être mises en relation avec la périodisation proposée par Brooks dans ce numéro (pp. 43-62).

53. Romer, Reindorf et Frobenius cités par SURGY 1969 : 74. Le lieutenant Lind (cité par GROVE & JOHANSEN 1968 : 1410) rapporte, en 1827-28, l'ancienne tradition d'une route lagunaire le long de la Côte de Guinée.

d'activités « protégées » offertes par le littoral estuarien de la Sénégambie à la Sierra Leone, bien que réelles, ont pu être moins « inhibitrices » que le milieu lagunaire de l'est vis-à-vis de l'exploitation du milieu marin.

Au total, le fait maritime dont ces foyers attestent l'ancienneté n'apparaît pas dans un rapport de détermination étroit vis-à-vis des variables liées au milieu. En réalité, les zones d'activités maritimes et celles où ces activités ne trouvèrent pas à se développer répondent à une combinaison des différentes variables. Si la morphologie côtière au sens strict apparaît non discriminante, le potentiel halieutique semble avoir eu une influence : les zones côtières qui possèdent la plus forte productivité biologique étaient notablement exploitées ; mais ce n'était pas le cas sur les côtes mauritaniennes, et des foyers maritimes anciens se sont aussi établis ailleurs. La localisation des foyers anciens tenait compte des contraintes liées à la barre ou à l'approvisionnement en bois de construction de pirogues dans le sens de la réduction de ces contraintes, mais des solutions étaient possibles qui permettaient aussi de les contourner. La variable susceptible apparemment d'ordonner au mieux la configuration géographique générale des foyers anciens (et, de façon corollaire, les zones de faible activité maritime) est l'existence ou non d'un réseau hydrographique saumâtre protégé ; mais même dans ce cas, il n'existe pas de corrélation absolue : l'observation ne vaut que dans le cas — important, il est vrai — du vaste réseau paralique (constitué par les étangs littoraux, bassins côtiers, estuaires et lagunes : Millet 1985) de la Volta au delta du Niger.

L'examen précédent suggère aussi, et surtout, que le milieu maritime ne doit pas être considéré en soi, isolé en une série de caractères « naturels » qui s'imposeraient comme seuls critères d'identification du milieu par les hommes. En effet, tant les foyers anciens que les portions du littoral où les activités maritimes furent négligeables ou récentes illustrent, chacun à leur manière, l'emprise humaine sur le littoral ouest-africain tout entier : l'« opinion maritime » n'était qu'une réponse possible, parmi d'autres. Que ce choix ait été effectué avant l'arrivée des Européens semble incontestable, en dépit des (ou grâce aux) particularités physiques et écologiques de la côte africaine — c'est-à-dire de façon autonome mais nullement indifférente à ces contraintes. Ce choix demeura toutefois limité et de plus, ce qui peut paraître paradoxal pour l'historien, il évoque au travers de la localisation géographique des foyers maritimes une forte continuité de la période pré-européenne à nos jours. Serait-ce là la manifestation du « temps du milieu » auquel ne pourrait échapper le temps de l'histoire ?

En réalité, les variables du milieu, prises isolément ou ensemble, pas plus qu'elles ne peuvent justifier de façon univoque la localisation des foyers maritimes anciens, n'expliquent leur relative pérennité dans le temps. L'évolution climatique à partir des XVII^e et XVIII^e siècles peut

motiver une orientation récente vers l'exploitation du milieu maritime côtier, mais non l'existence et la localisation de ces foyers au moment de l'arrivée portugaise. En outre, cette incitation n'a pas suffi à diffuser l'« option maritime » chez les peuples côtiers. Bien au contraire, le très fort développement de centres comme ceux de la Sénégambie ou de la Côte de l'Or s'est accompagné du déclin des foyers des Bijagos-Guinée Bissau et, en fin de compte, de celui de la « Côte des Krous » (où l'embauche de manœuvres navigants est limitée, tandis que les pêcheurs fanti du Ghana débarquent maintenant la plus grande part de la pêche piroguière : Sutinen, Pollnac & Josserand 1981). Il faut chercher ailleurs que dans le milieu la « clé » de la combinatoire des variables qui caractérise, sans pour autant le déterminer, le « rapport à la mer ».

Insistons sur le constat d'une présence humaine sur le littoral ouest-africain à la fois ininterrompue et notable — sinon, en certaines portions, forte⁵⁴ — et sur le fait que l'« option maritime » ne représenta qu'une forme parmi d'autres, et pas la plus courante, de l'emprise humaine sur les zones littorales. Le rapport à la mer doit, semble-t-il, être compris d'abord dans le contexte historique des sociétés côtières elles-mêmes, voire de leurs rapports entre elles.

« Facteur » continental, « facteur » européen et foyers anciens

A partir de ce point de vue, il est possible de formuler autrement les questions du « facteur continental » et du « facteur européen » dans l'histoire littorale et maritime. Présentons quelques *hypothèses*, à titre de conclusion.

• Concernant d'abord le poids du « facteur continental » sur l'histoire maritime, il convient de se défier de toute interprétation unilatérale et diffusionniste. *A l'échelle de temps où nous nous situons*, le schéma général du peuplement de l'Afrique côtière à partir de l'intérieur du continent est d'utilité restreinte et peut même se révéler dangereux : nous n'avons pas affaire, lors de la période immédiatement « préeuropéenne », à une histoire du peuplement au sens strict mais à des réaménagements du peuplement côtier existant — dont l'option maritime ou, à l'inverse, le choix d'une exploitation estuarienne et lagunaire sont déjà engagés — et que ne remettront pas globalement en cause les mouvements de population vers la côte postérieurs à l'arrivée des Européens. L'histoire des foyers maritimes anciens au moment du contact européen n'est pas l'histoire de la découverte du littoral par les populations ouest-africaines. Elle complète, en réalité, l'image humanisée des estuaires et lagunes que l'historiographie

54. Hypothèse non moins fondée, en l'absence d'évidences historiques, que l'hypothèse inverse d'une frange côtière peu peuplée à cause de l'inhospitalité et de l'isolement des écotypes littoraux.

a moins de mal à admettre, vis-à-vis des populations africaines, que celle du milieu maritime. L'histoire de l'Afrique côtière ne repose donc pas uniquement sur l'exploitation « protégée » du domaine des eaux saumâtres. Tout se passe comme si, en l'absence d'un tel milieu et même, dans certains cas, malgré l'existence d'un tel milieu, les sociétés côtières tendaient, grâce à l'exploitation du milieu maritime, à reformer un continuum. La démarche suggérée ici consiste à ne pas se limiter, pour rendre compte de cette emprise humaine, aux relations unissant à l'intérieur du continent les portions individualisées du littoral, mais à considérer également et globalement les relations transverses unissant les sociétés côtières entre elles.

Certes, l'influence des grands centres historiques soudaniens est indiscutable dans le cas des foyers maritimes sénégambiens et de la Côte de l'Or (cf. Carte p. 194). Ceux-ci correspondent clairement aux « prolongements » des aires d'influence, essentiellement mande, héritées des empires du Moyen Age. Les premiers navigateurs européens ne manqueront d'ailleurs pas de le signaler (Levtzion 1974 ; Wilks 1962, 1982a et b ; Curtin 1975). Encore faut-il relever qu'à l'exception de la Gambie la présence des éléments mande repose sur des relations de type contractuel et que cette présence, pour être expliquée, n'implique pas seulement un état de la demande et de la production continentales mais également celui des sociétés littorales.

Dans d'autres cas, la localisation des foyers maritimes est moins étroitement associée à l'influence directe des entités économiques et politiques continentales. Ainsi, selon Person (1981), les populations maritimes du foyer Bijagos-Guinée Bissau isoleraient le Gaabu du littoral, bien que cet État soit représentatif de la poussée mandingue vers la côte (Cissoko 1981 ; Mota 1969, 1981). De même, la côte et l'hinterland forestier correspondant au foyer maritime de Sierra Leone n'étaient pas encore occupés par les groupes mande originaux de la savane bien que cette région fût en relation avec l'espace économique soudanien par le commerce de la kola (Lovejoy 1980).

Enfin, dans le cas du foyer maritime ancien de la « Côte des Krous » du Liberia et de l'Extrême-Ouest ivoirien, il est bien difficile de discerner des effets spécifiquement induits par les économies à forte demande et à forte production du Soudan (Person 1970)⁵⁵.

Sans doute la difficulté d'imaginer un ensemble littoral (dans lequel les foyers maritimes constitueraient des chaînons spécifiques) tient-elle au fait que ces sociétés côtières ne correspondent pas, pour la plupart, au modèle étatique auquel on associe un niveau élevé de diversification des

55. La surévaluation des effets d'isolement du milieu forestier risque cependant de faire sous-estimer les relations « symplectiques » (Meillassoux) ou « en chaîne » (Amselle) des sociétés côtières de cette région avec les sociétés de l'intérieur dès avant l'instauration de la traite atlantique.

productions et des échanges. On peut noter cependant que le « modèle segmentaire » est une notion bien trop fluctuante pour rendre compte précisément des cas de figure fort différents qu'on peut y faire entrer et que justement là où l'on observe une forte concentration de « sociétés sans État » (l'arrière-pays ivoirien, libérien et guinéen) « there are many groups that seem to hover on the borders of Statelessness and State organisation » (Horton 1974 : 81). En outre, et cela introduit à la question du « facteur européen », nous devons inclure dans l'analyse les faits de relations existant sur la côte au moment du contact portugais.

• La question de l'influence des établissements portugais sur les activités maritimes africaines fait l'objet d'un débat important : les Portugais ont-ils inauguré une nouvelle forme de contacts commerciaux par voie littorale et maritime, ou ont-ils d'abord pénétré un circuit préexistant pour le développer et en faire bénéficier les autres nations maritimes européennes, qui vont définitivement les supplanter à partir de la fin du xv^e siècle ? La question est en général posée par les tenants d'un circuit côtier préexistant : ainsi Herbert (1974), pour la côte occidentale ; Fage (1962), Fynn (1971) et Daaku (1970) pour la Côte de l'Or. Concernant celle-ci, les pagnes « quaqua » du littoral ivoirien, les perles et les esclaves du Bénin et du delta maritime du Niger, les perles du Cameroun auraient pu susciter de vastes échanges littoraux, d'où le cabotage maritime n'était pas à exclure (on connaît la description par Dapper [1686] des expéditions annuelles de pirogues chargées de pagnes organisées par le roi Saccou de la Côte des Quaquas vers Axim).

Sans pouvoir trancher de manière définitive, il faut bien admettre que l'existence de voies d'échanges préportugaises unissant le Soudan à la côte s'expliquerait mal si elles aboutissaient à un cul-de-sac, sans être complétées par un circuit côtier (Wilks 1962, 1982a et b ; Fage 1962 ; Surgy 1969). Concernant plus particulièrement la future Côte de l'Or, les grandes pistes d'échanges mises en évidence par Wilks et aboutissant à Elmina, Cape Coast et aux environs d'Accra (auxquelles on peut ajouter, avec Surgy, celles de Lahou et du Nigeria par le Nupe), par lesquelles transitaient des produits et agents de traite mande et hausa, correspondent fort bien à un probable négoce côtier à partir de ces ports. Le terme « port » n'est d'ailleurs par une simple facilité de langage. Wilks (1962) et Van Dantzig (1974) font opportunément remarquer que le nom d'Elmina peut difficilement dériver du terme portugais désignant « la mine » (en référence au commerce de l'or prévalant en cet endroit ; auquel cas on aurait affaire au nom *A Mina*) mais pourrait fort bien provenir du terme arabe *el mina* (« le port »).

Les recherches concernant la Sénégalie soulignent dans le même sens l'insertion des Portugais puis des Hollandais dans le commerce côtier interafricain : notamment sur les pagnes tissés de la Petite-Côte (Marees 1905 ; Thilmans & Moraes 1977 ; Moraes 1976). Fernandes (1951) décrit

à l'aube du xv^e siècle cette procédure en Casamance et au rio Cacheu. Des marchés côtiers sont relevés sur le littoral lui-même ou près de la côte, du Cayor au rio Cacheu (Ca da Mosto 1974 : 115 ; Fernandes 1951 ; Moraes 1976). Vers 1600, Ruiters distingue à Cacheu le commerce des marchandises en provenance du Portugal et le commerce « à la côte proprement dite » fondé sur l'échange de marchandises locales entre elles (Moraes 1976). Le littoral du rio Grande (Guinée Bissau) à la Sierra Leone correspond à des activités de négoce sur le fer par les « Çapeos » de Fernandes (1951), surtout en Sierra Leone où le fer est jugé de meilleure qualité et expédié par l'intérieur (mais par la voie fluviale) en Gambie. L'observation de la relative abondance de fer chez les populations « kru » du Liberia par Towrson au milieu du xv^e siècle (Hakluyt 1927) suggère l'idée d'une caractéristique générale à toute la Côte du Vent avant même que la « barre » de fer européenne ne devienne un instrument standardisé d'échange sur l'ensemble du littoral puis une monnaie de compte entre Africains et Européens. Les Portugais se sont-ils de la même manière immiscés dans un commerce côtier préexistant de la kola entre cette même Sierra Leone et la Gambie ? Les Portugais et Afro-Portugais ont, en tout cas, pratiqué ces commerces au moins dès le xv^e siècle (Almada 1946 ; Lovejoy 1980).

La « transversalité » des relations d'échanges au sein des sociétés littorales est sans doute encore plus évidente sur les portions côtières où était exploité un réseau lagunaire estuarien et deltaïque protégé (voir par exemple Surgy 1969 ; Grove & Johansen 1968 ; Alagoa 1970). Un examen attentif permettrait peut-être, dans leur cas et dans celui des foyers maritimes anciens, de repérer également l'importance, dans l'histoire du peuplement elle-même, des mouvements parallèles à la côte. La configuration des sociétés côtières ne semble pas s'expliquer simplement par la « domination soudanienne », selon un schéma diffusionniste⁵⁶ qui constate plus qu'il ne rend compte des choses ou selon une conception

56. On a voulu voir dans les techniques de pêche et de navigation maritimes la transposition adaptée des techniques continentales. Au point, par exemple, que l'influence mande aurait été déterminante et permettrait d'expliquer les techniques maritimes sur la Côte de l'Or à partir des relations historiques de peuplement entre la région de la boucle intérieure du Niger et cette portion du littoral ouest-africain (cf. *supra*, p. 179 sq. et, notamment, Surgy 1969). De façon extrême, WILKS (1982a : 338) déclare que le terme akan désignant la pirogue (*okoro*) serait un emprunt au mande (*kuru*) en l'absence d'un terme correspondant, même chez les Fanti. Or DAPPER (1686 : 297) signale déjà le terme *ehem* ; aujourd'hui, chez les Fanti ou chez les Baule (peuple akan de Côte d'Ivoire, sans accès à la mer) on trouve respectivement *lele* et *ele*, *élie* ou *ale*. Curieuse affirmation qui ne s'explique que par des présupposés extrêmement forts en faveur de l'omnipotence soudanienne sur la constitution sociale et matérielle des peuples du littoral ! De même, l'adaptation incontestable d'engins de pêche fluviaux (sur laquelle on ne peut s'étendre ici) n'empêche pas de s'interroger sur le sens à donner à cette diffusion qui ne saurait s'expliquer par elle-même mais plutôt par l'existence d'un peuplement et d'une économie littorale bien antérieure.

déterministe de la complémentarité des zones « écologiques », par exemple sel de la côte et fer de l'intérieur⁵⁷. L'ensemble littoral est en mesure de constituer son propre espace de relations et son propre « marché » ; cela est même une *condition nécessaire et préalable* à la mise en œuvre de relations dissymétriques et inégalitaires de type centre (continental)-périphérie (côtière) — si l'on tient absolument à cette formalisation finaliste.

• Si l'on considère maintenant le poids supposé du facteur européen dans le « déblocage maritime » de la côte ouest-africaine, la question se pose dans les mêmes termes, à savoir : l'évaluation globale et *rétrospective* des effets de l'implantation européenne ne fait-elle pas attribuer massivement à celle-ci ce qui relève en partie de conditions locales et d'initiatives africaines ? Mais ici intervient, plus encore qu'auparavant, l'aspect maritime.

La forte continuité générale sur la longue période des foyers maritimes préeuropéens s'est accompagnée, comme nous l'avons vu, d'une régression accusée de certains d'entre eux (Bijagos-Guinée Bissau, « Côte des Krous ») sans que pour autant l'on observe une généralisation des activités maritimes sur l'ensemble du littoral ouest-africain. Ce sont là des observations qui contredisent les effets supposés et attendus d'un « déblocage maritime ». A l'inverse, l'historiographie ne s'étend pas outre mesure sur les conditions de l'implantation côtière européenne, ou plus précisément encore sur l'éventualité de préconditions qui ont pesé sur la localisation de cette implantation. Je voudrais terminer sur l'hypothèse que celle-ci s'explique partiellement mais de manière significative par la configuration humaine littorale héritée de la période précoloniale et que sa réalisation a longtemps dépendu des techniques maritimes africaines.

Si l'on admet en effet que, depuis les premiers contacts avec les Européens à la fin du xv^e siècle, « ces contacts restèrent, pratiquement jusqu'au xix^e siècle, limités aux points où les Blancs avaient été autorisés à installer des forteresses » (Brunschwig 1983 : 90), il conviendrait de préciser la situation originelle des établissements européens, puis leur diffusion, en fonction des foyers anciens : le caractère éminemment maritime de l'expansion européenne n'a pu laisser celle-ci indifférente à l'existence de foyers maritimes africains.

On peut constater, en premier lieu, que les établissements les plus anciens coïncident certes avec des littoraux dont les produits corres-

57. Ce qui importe d'être noté est moins la capacité « naturelle » du milieu côtier à fournir du sel (par exploitation de salines littorales naturelles ou par traitement de l'eau de mer) que le fait d'une sélection des lieux de production littoraux pour les échanges à grande distance vers l'intérieur (voir carte p. 194). Les conditions inégales de production de sel expliquent d'autre part que certains points du littoral aient pu s'approvisionner ailleurs sur la côte : ainsi la population d'Elmina, au début du xviii^e siècle, va acheter du sel en grandes pirogues à Accra (VAN DANTZIG 1980 : 209).

pondent à la demande portugaise et européenne, mais également à des portions de côte où la navigation maritime africaine est développée : Sénégal, Guinée Bissau et Côte de l'Or (Deschamps 1970 ; Martineau & May 1935). Par la suite, les autres foyers maritimes africains joueront un rôle particulier dans l'expansion européenne : la Sierra Leone constituera la principale tête de pont du commerce du cap Roxo au cap de Monte (Rivière 1968, 1971 ; Howard 1976 ; Goerg 1980) tandis que la « Côte des Krous » servira de réservoir de force de travail pour les marines européennes : matelots, main-d'œuvre embarquée, piroguiers de barre ou, plus simplement et de plus en plus, manutentionnaires à terre (Tardieu 1847 ; Bouët-Willamez 1978).

On peut supposer, en second lieu, que la condition permissive des échanges côtiers européens, qu'il s'agisse de « troque » à terre ou sous voile, est d'ordre technique : la disponibilité d'embarcations adaptées pour le transbordement des marchandises. Or, de ce point de vue, les navigateurs européens se trouvèrent dans la dépendance de la technologie et du savoir-faire africains jusqu'à l'adoption de la propulsion par la vapeur *et par l'hélice* (Toudouze *et al.* 1942) et la construction de wharfs et de ports artificiels dans la seconde moitié du xix^e siècle⁵⁸. La difficulté de la barre ne fut jamais entièrement résolue par les petites embarcations européennes à aviron (barques, canots puis baleinières) et, jusqu'au milieu du xix^e siècle, les pirogues étaient le plus couramment utilisées (Schnapper 1961 : 35 ; Bonnefoux & Paris 1980 : 84). Il s'ensuivit une adaptation des techniques de construction et une multiplicité de fonctions, plus ou moins hiérarchisées, confiées par les Européens aux Africains dont les aptitudes maritimes étaient reconnues : maître de barre (le fameux Jean Barre du Sénégal), maître de barque, laptot, gourmet, pilote, capitaine de rivière, piroguier de barre...⁵⁹. Là où la barre est la plus forte, sur la

58. Les tentatives portugaises de pénétration de l'intérieur par les fleuves tournèrent court.

59. Sur les « gourmettes », « gromettes », « gourmets », voir, entre autres, NARDIN 1966. Le sens a pu se transformer avec le temps : mousses africains christianisés, esclaves affranchis, travailleurs libres employés par les « Portugais » (xvi^e-xvii^e siècles), équivalent de « laptot » (xviii^e siècle), population hétérogène vivant des activités des comptoirs européens et souvent christianisés (xix^e siècle) ; aujourd'hui, le terme a conservé au Sénégal un sens religieux : il s'agit des Africains christianisés de longue date, surtout en Casamance (mais aussi à Saint-Louis). Au Liberia, le terme *gromettas* était appliqué aux « nègres libres » travaillant pour les Européens (TONKIN 1985). Il est intéressant de noter que le sens originel est un terme de marine dont l'usage a perduré durant toute la période de la marine à voile, avec des contenus variables : les « grumetes » étaient de jeunes mousses chargés du sablier avant l'utilisation du chronomètre de marine (LOTURE 1952 : 80) ; au milieu du xix^e siècle le « gourmette » est un homme d'équipage chargé de faire la cuisine ou de garder les marchandises (BONNEFOUX & PARIS 1980 : 404) ; mais au même moment, sur la côte d'Afrique, le terme correspond à un grade chez les laptots (BOUËT-WILLAUMEZ 1978). Le sens de « laptot », originellement matelot africain, a fait aussi l'objet d'un glissement, englobant dans la seconde moitié du xix^e siècle les auxiliaires africains organisés en milices (TARDIEU 1847).

Côte de l'Or, les pirogues devinrent un équipement nécessaire que les Européens se procuraient auprès de villages spécialisés et par suite un objet de négoce, y compris entre Européens⁶⁰.

Les emprunts de techniques européennes par les Africains s'inscrivent dans le cadre plus général d'une dépendance de fait de la navigation européenne à l'égard des embarcations et des savoir-faire locaux. Ces emprunts furent, en réalité, sélectifs et limités, comme nous l'avons déjà indiqué à propos de l'adoption de la voile. Apparu à l'extrême fin du XVI^e siècle sur les pirogues africaines, l'usage de la voile se développa surtout au XVII^e siècle, probablement sous l'impulsion des *tangomãos* et *lançados* portugais ou afro-portugais de Sénégambie et des « Rivières du Sud »⁶¹, ainsi que des marins africains salariés des forts européens de Gold Coast. Cet usage semble avoir décliné, sinon disparu, au cours du XVIII^e siècle, qui correspond aussi à une période de forte insécurité sur le littoral et au développement de la traite esclavagiste au détriment du négoce de produits locaux et du cabotage africain (voir, pour la Sénégambie, Chauveau 1982).

Une seconde vague d'emprunts à la technologie européenne se situe au XIX^e siècle. Il s'agit cette fois de l'adoption de types d'embarcation européens (côtre ou *cutter*, goélette ou *schooner*), manifestant la connaissance, acquise par les Africains, des techniques de construction et de maniement de ces bâtiments⁶². En outre, le développement de la marine à vapeur transocéanique dissocie à partir du milieu du XIX^e siècle les fonctions de transport des produits⁶³ vers les métropoles et les fonctions de traite sur

60. En particulier pour l'usage des forts et pour le transport entre les forts. Au XVII^e siècle, il était courant que les navires à destination de la Côte des Esclaves achètent de grandes pirogues à fond plat près du cap des Trois Pointes (JONES 1985). Ce négoce était fort profitable et incita les gouverneurs des forts britanniques de la Côte de l'Or à le monopoliser : au début du XIX^e siècle encore, ils les revendaient aux capitaines portugais qui trafiquaient sur la Côte des Esclaves et au-delà (HUTTON 1821). A la fin du XVII^e siècle, certaines pirogues ont une capacité de transport de huit tonnes (BARBOT 1732).

61. Il existe une importante littérature sur les agents portugais (quelquefois juifs) appelés *tangomãos*, *lançados*, *brancos da terra* et sur leurs descendants métis. Voir entre autres BOULÈGUE 1972 ; BROOKS 1980 ; WONDJI 1985 ; RODNEY 1970 ; CURTIN 1975 ; MAHONEY 1982. Le terme de *pombeiros* ou *mambari* leur est appliqué en Afrique centrale et orientale. Cette couche sociale de « Portugais » (terme encore employé en Sénégambie) doit être distinguée de celles constituées par les mulâtres cap-verdiens (originaires des îles du Cap-Vert), et des communautés plus ou moins métisses de Saint-Louis et de Gorée. Concernant la coïncidence de l'adoption de la voile avec le déclin portugais de la fin du XVI^e siècle, il convient de noter l'interdiction faite, depuis 1466, par le roi du Portugal de faire commerce de navires et de pièces de gréement de navire avec les Africains. Les *tangomãos* étaient indépendants des intérêts portugais dès la fin du XVI^e siècle, voire le plus souvent concurrents.

62. Les petits bâtiments européens sont montés ou construits sur place dès le XVI^e siècle. Voir par exemple THILMANS & MORAES 1972. HECQUARD (1853) cite le cas de Yancouf Diouf, ancien captif et déserteur de Saint-Louis, qui établit une factorerie en Gambie et qui, « excellent charpentier naval, a construit une goélette de 50 tonneaux ».

63. Principalement arachide ou huile de palme, selon les régions concernées.

les côtes africaines. Les gros traitants n'ont plus besoin de posséder leurs propres navires (les grandes maisons de commerce envoyant des bateaux de haute mer le plus près possible des zones de production) et une concurrence se développe alors entre les petits traitants et les traitants africains sur le transit des lieux de production vers les lieux d'embarquement⁶⁴. Ce type de navire se rencontre encore sur les littoraux estuariens protégés et surtout sur les rivières. C'est là qu'apparurent des formes « africanisées » de voiliers « ronds » (par exemple les *tare* du Sénégal et les majestueuses pirogues à voiles du Salum) et de cotres.

De nos jours, cependant, les pirogues de mer restent de facture entièrement africaine, notamment les pirogues de pêche qui, avec l'utilisation d'engins performants, doivent transporter jusqu'à vingt tonnes de prise par marée (cas des pirogues sénégalaises). Ce ne sont donc pas, en la matière, les « résistances socio-culturelles au changement » qui imposent aux marins africains leurs choix techniques : ceux-ci sont effectués, en toute connaissance de cause, sur la base d'une longue pratique historique⁶⁵.



Loin d'être déterminée unilatéralement par le « facteur continental » et le « facteur européen », l'histoire maritime de l'Ouest africain paraît être un « problème historique » qui mérite attention, ainsi que le formulait déjà R. Smith (1970). Le réexamen des principales évidences concernant la nature et la localisation des activités maritimes (au sens strict) permet d'esquisser d'utiles relations avec les processus de longue période de l'histoire ouest-africaine⁶⁶. L'étude détaillée et comparée de l'histoire du littoral, où les « chaînons maritimes » assurent l'existence d'un vaste continuum humain, serait nécessaire pour confirmer l'hypothèse que ces activités maritimes africaines ont constitué des préconditions importantes dans les rapports entre l'« économie-monde » européenne et l'Afrique ; et une condition essentielle de la forme et du développement de l'expansionnisme européen. Pour reprendre la problématique de Rodney (1986 : 83), il est clair que la supériorité technique européenne dans la maîtrise de la navigation océanique fut décisive pour l'avenir de ces rapports ; il est tout aussi clair que sa mise en œuvre ne fut pas indépendante des conditions locales de sa réalisation — ce dont le modèle

64. SCHNAPPER 1961 ; AMENUMEY 1968. Sur ces armateurs africains du XIX^e siècle voir entre autres LEPREDOUR 1828 ; SCHNAPPER 1961 ; GRAY 1966 ; TARDIEU 1847 ; BOUTELLER 1891 ; BROOKS 1975.

65. Nous ne pouvons traiter ici de l'histoire des techniques de pêche en mer et de l'adaptation des techniques européennes et continentales.

66. Sans que l'on puisse ici aborder certaines discussions plus précises comme la médiation de l'histoire maritime dans les effets « désintégrateurs » de la présence européenne (RODNEY 1986), l'histoire sociale des groupes côtiers (HORTON 1969 ; DATTA & PORTER 1971), la question du statut comparé des pêcheurs et marins en Afrique et ailleurs (GUNDA 1984).

centre-périphérie dans l'analyse mondialiste ne suffit pas à rendre compte. De ce point de vue, aussi rapide que puisse paraître un tel rapprochement, il est suggestif qu'au moment où était consommée la destruction massive des populations amérindiennes (Todorov 1982 : 12), éclatait en 1753 la première grève connue des *canoemen* d'Elmina (Priestley 1965). Ils n'en sortirent pas victorieux : les piroguiers de barre d'Accra acceptèrent de les remplacer.

ORSTOM, Montpellier, avril 1987.

BIBLIOGRAPHIE

ADANSON, M.

1757 *Histoire naturelle du Sénégal. Coquillages. Avec la relation abrégée d'un voyage fait en ce pays pendant les années 1749 [...] 1753*, Paris, C. J. B. Bauche, xcvi-276 p.

AJAYI, J. F. A. & CROWDER, M., eds.

1974 *History of West Africa*, London, Longman, vol. I, 566 p. (2^e éd.).

AJAYI, J. F. A. & ESPIE, Y., eds.

1972 *A Thousand Years of West African History*, Ibadan, Ibadan University Press/London, Nelson, 546 p.

ALAGOA, E. J.

1970 « Long-distance Trade and States in the Niger Delta », *Journal of African History*, XI (3) : 319-329.

ALMADA, A. Alvares d'

1946 *Tratado breve dos Rios de Guiné...*, ed. par L. SILVEIRA, Lisboa, Oficina grafica, x-102 p.

AMENUMEY, D. E. K.

1968 « Geraldo de Lima : A Reappraisal », *Transactions of the Historical Society of Ghana* (Legon), IX : 65-78.

ANGOT, M.

1961 *Vie et économie des mers tropicales*, Paris, Payot, 326 p.

ANTHONIOZ, R.

1967 « Les Imragen, pêcheurs nomades de Mauritanie (El Memghar). I », *Bulletin de l'Institut fondamental d'Afrique noire*, sér. B, XXIX (3-4) : 695-738.

1968 « Les Imragen, pêcheurs nomades de Mauritanie. II », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXX (2) : 751-768.

AUGÉ, M.

1969 *Le rivage alladian. Organisation et évolution des villages alladian*, Paris, Office de la recherche scientifique et technique outre-mer, 264 p.

BALANDIER, G. & MERCIER, P.

1952 *Particularisme et évolution. Les pêcheurs lébou du Sénégal*, Saint-Louis, Institut français d'Afrique noire, x-216 p. (« Études sénégalaises » 3).

BARBEY, C.

1967 « Le littoral de Dakar à Saint-Louis, à la lumière des documents anciens », *Notes africaines*, 116 : 122-124.

1968 « Le littoral de Saint-Louis au Cap-Blanc, à la lumière des documents anciens », *Notes africaines*, 117 : 22-25.

BARBOT, J.

1732 « A Description of the Coasts of North and South Guinea... », in A. CHURCHILL, ed., *A Collection of Voyages and Travels...*, London, vol. V, 668 p.

BARROS, J. de

1945- *Asia*, ed. par H. CIDADE, Lisboa, Divisão de publicações e biblioteca, Agência geral as colonias, 6 vol. (6^e éd.).

BARRY, B.

1981 « Economic Anthropology of Precolonial Senegambia from the Fifteenth through Nineteenth Centuries », in L. G. COLVIN, ed., *The Uprooted of the Western Sahel*, New York, Praeger : 27-57.

BAUMANN, H. & WESTERMANN, D.

1970 *Les peuples et les civilisations de l'Afrique*, Paris, Payot, 605 p.

BECKER, C.

1982 *Conditions écologiques et traite des esclaves en Sénégambie*, Kaolack, Chez l'Auteur, 56 p. multigr.

BEHRENS, C.

1974 *Les Kroumen de la côte occidentale d'Afrique*, Talence, Centre d'études de géographie tropicale, 243 p. (« Travaux et documents de géographie tropicale » 18).

BÉRANGER-FÉRAUD, L. J. B.

1874 « Étude sur les populations de la Casamance », *Revue d'Anthropologie*, III (1).

BERNACSEK, G. M.

1986 *Profile of the Maritime Resources of Ghana*, Dakar, Food and Agriculture Organisation, 105 p. multigr. (« CEECAF/TECH » 86/71).

BERNATZIK, H. A.

1933 *Äthiopien des Westens; Forschungsreisen in portugiesisch-Guinea*, Wien, L. W. Seidel, 2 vol.

1959 *En el Reino de los Bidyogos*, Barcelona.

BERTHELOT, S.

1840 *De la pêche sur la côte occidentale d'Afrique et des établissements les plus utiles au progrès de cette industrie*, Paris, Béthune, 303 p.

BESANÇON, J.

1965 *Géographie de la pêche. Géographie humaine*, Paris, Gallimard, 523 p.

- BIDAULT, J.
1945 *Pirogues et pagaies*, Paris, J. Susse, 294 p.
- BLAKE, J. W.
1942 *Europeans in West Africa, 1450-1560. Documents to Illustrate the Nature and Scope of Portuguese Enterprise in West Africa...*, London, Hakluyt Society.
- BOILAT, D.
1984 *Esquisses sénégalaises*, Paris, Karthala, 499 p. (1^{re} éd. 1853).
- BONNEFOUX & PARIS
1980 *Le dictionnaire de la marine à voile*, Paris, R. Baudouin, 776 p. (1^{re} éd. 1848).
- BOSMAN, W.
1705 *A New and Accurate Description of the Coast of Guinea, Divided into the Gold, the Slave, and the Ivory Coasts*, London, J. Knapton, 509 p.
- BOUËT-WILLAUMEZ, E.
1845 *Description nautique des côtes comprises entre le Sénégal et l'équateur*, Paris, Annales maritimes et coloniales.
1978 *Commerce et traite des Noirs aux côtes occidentales d'Afrique*, Genève, Slatkine, 242 p. (1^{re} éd. 1848).
- BOULÈGUE, J.
1967 « Relation de Francisco d'Andrade sur les îles du Cap-Vert et la côte occidentale d'Afrique (1582) », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXIX (1-2) : 67-87.
[1968] *La Sénégambie du milieu du XV^e siècle au début du XVII^e siècle*, Paris, Université de Paris I, thèse de 3^e cycle, 319 p. multigr.
1972 *Les Luso-Africains de Sénégambie aux XVI^e-XIX^e siècles*, Dakar, Université de Dakar.
- BOULÈGUE, J. & MARQUET, R.
1971 « Le voyage de Richard Rainolds en Sénégambie (1591) », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXXIII (1) : 1-13.
- BOUTELLER, J.
1891 *De Saint-Louis à Sierra Leone. Huit ans de navigation dans les Rivières du Sud*, Paris, Challamel, 332 p.
- BRÁSIO, A.
1952-85 *Monumenta missionaria africana. Africa ocidental. Primeira Série*, Lisboa, Agência geral do ultramar/Academia portuguesa da historia, 14 vol.
1958-79 *Monumenta missionaria africana. Africa ocidental. Segunda Série*, Lisboa, Agência geral do ultramar/Academia portuguesa da historia, 5 vol.
- BRAUDEL, F.
1979 *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle. III. Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 607 p.
- BRETON, Y.
1981 « L'anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs : réflexions sur la naissance d'un sous-champ disciplinaire », *Anthropologie et Sociétés*, V (1) : 7-28.

- BRIDGES, R. C.
1985 « Africa, Africans and the Sea », in J. C. STONE, ed., *Africa and the Sea* : 14-26.
- BROOKS, G. E.
1975 « Peanuts and Colonialism : Consequences of the Commercialization of Peanuts in West Africa, 1830-1870 », *Journal of African History*, XVI (1) : 29-54.
1980 *Luso-African Commerce and Settlement in the Gambia and Guinea-Bissau Region*, Boston, MA, Boston University, African Studies Center, 22 p. (« Working Paper » 24).
- BROWN, R.
1892-95 *The Story of Africa and Its Explorers*, London, Cassell, 4 vol.
- BRUNSWIG, H.
1963 *L'avènement de l'Afrique noire du XIX^e siècle à nos jours*, Paris, Armand Colin, 248 p.
1983 *Noirs et Blancs dans l'Afrique noire française*, Paris, Flammarion, 243 p.
- CA DA MOSTO, A.
1974 *Relation des voyages à la côte occidentale d'Afrique*, ed. par C. SCHEFFER, Nendeln, Kraus Reprint, 206 p. (« Bibliothèque de voyages anciens ») (1^{re} éd. 1895).
- CADENAT, J.
1948 « Physionomie générale de la pêche maritime en AOF », in GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'AOF, ed., *Conférence de la pêche maritime, Dakar, 16-22 janv.*, Paris, Centre national d'information économique : 25-60.
- CARREIRA, A.
1964 « Aspectos da influência da cultura portuguesa na área compreendida entre o rio Senegal e o norte da Serra Leoa (Subsídios para a seu estudo) », *Boletim cultural da Guiné portuguesa*, XIX, 76 : 373-416.
- CAZZAROLI, G.
1973 *Dictionnaire de la mer et de la navigation*, Paris, Denoël, 396 p.
- CHAUVEAU, J.-P.
1982 « La navigation et la pêche dans l'histoire du littoral sénégalais (xv^e-xix^e siècles) », communication au Colloque de la section sénégalaise de l'Association des historiens africains, Dakar, 27 p. multigr.
1983a *Bibliographie historique du littoral sénégalais et de la pêche maritime (milieu du XV^e-début du XX^e siècle)*, Thiaroye, Centre de recherche océanographique de Dakar-Thiaroye/Institut sénégalais de recherches agricoles, 72 p. multigr. (« Document scientifique » 92).
1983b *Histoire économique des pêcheries européennes et industrielles au Sénégal jusqu'aux premières années de l'Indépendance. Essai de comparaison avec la situation contemporaine*, Dakar, ISRA, 100 p. multigr.
1985a « Histoire de la pêche maritime et politiques de développement de la pêche au Sénégal. Représentations et pratiques du dispositif de l'intervention moderniste », *Anthropologie maritime* (Paris), 2 : 301-318.

- 1985b *Bibliographie d'orientation socio-économique sur la pêche maritime artisanale au Sénégal. I. Période antérieure à l'Indépendance*, Dakar, ISRA/CRODT, 22 p. multigr.
- CISSOKO, S. M.
1966 *Histoire de l'Afrique occidentale : Moyen Age et Temps modernes*, Paris, Présence africaine.
1981 « Introduction à l'histoire des Mandingues de l'Ouest », *Éthiopiennes*, 28 : 73-92.
- COHEN, W. B.
1981 *Français et Africains. Les Noirs dans le regard des Blancs, 1530-1880*, Paris, Gallimard, 409 p. (« Bibliothèque des histoires »).
- COQUERY-VIDROVITCH, C.
1985 *Afrique noire. Permanences et ruptures*, Paris, Payot, 440 p.
- CURTIN, P. D.
1964 *The Image of Africa. British Ideas and Action, 1780-1850*, Madison, University of Wisconsin Press, 526 p.
1975 *Economic Change in Precolonial Africa. Senegambia in the Era of the Slave Trade*, Madison, University of Wisconsin Press, 2 vol., 363 p. + 150 p.
- DAAKU, K. Y.
1970 *Trade and Politics on the Gold Coast, 1600-1720*, Oxford, Clarendon Press, 218 p.
- DAPPER, O.
1686 *Description de l'Afrique...*, Amsterdam, Wolfgang, Waesberge, Boom & van Someren, 534 p.
- DATTA, A. K. & PORTER, R.
1971 « The Asafo System in Historical Perspective », *Journal of African History*, XII (2) : 279-297.
- DAVIS, R. W.
1970 « The Problem of Possible Pre-Columbian Contacts between Africa and the Americas : A Summary of the Evidence », *Ghana Notes and Queries*, II : 1-7.
- DELAUNAY, K.
1985 *Les côtes des Quaqua et de l'Or dans les ouvrages européens publiés entre 1500 et 1750 : essai d'analyse historiographique*, Paris, Université de Paris I, mémoire de maîtrise, 192-49 p. multigr.
- DESCHAMPS, H., ed.
1970 *Histoire générale de l'Afrique noire, de Madagascar et des archipels. I. Des origines à 1800*, Paris, Presses universitaires de France, 576 p.
- DIAW, M. C.
1983 *Social and Production Relationships in the Artisanal Maritime Fisheries of West Africa*, East Lansing, Michigan State University, M. A. dissertation, 256 p. multigr.

- 1985 *La pêche pirogrière dans l'économie politique de l'Afrique de l'Ouest : les formations sociales et les systèmes de production dans l'histoire*, communication au 45^e Congrès des africanistes, Bogota, multigr.
- DICKSON, K. B.
1971 *A Historical Geography of Ghana*, Cambridge, Cambridge University Press, 379 p.
- DIOP, A. B.
1981 *La société wolof. Tradition et changement*, Paris, Karthala, 355 p.
- DOMAIN, F.
1980 *Contribution à la connaissance de l'écologie des poissons démersaux du plateau continental sénégal-mauritanien*, Brest, Université de Bretagne occidentale, thèse d'État, multigr.
- DUCHET, M.
1977 *Anthropologie et histoire au siècle des Lumières*, Paris, Flammarion, 446 p.
- DUPERRÉ, Amiral baron
1839 *Notices statistiques sur les colonies françaises. Imprimées par ordre de M. [...] le ministre secrétaire d'État de la Marine et des Colonies. III. Établissements français de l'Inde. Sénégal et dépendances*, Paris, Imp. royale.
- DURAND, L.
1802 *Voyage au Sénégal fait pendant les années 1785-1786*, Paris, Agasse, xxxii-420 p.
- Enquête...
1948 « Enquête sur la navigation en Afrique », *Notes africaines*, 39 : 7-8.
- FAGE, J. D.
1962 « Some Remarks on Beads and Trade in Lower Guinea in the Sixteenth and Seventeenth Centuries », *Journal of African History*, III (2) : 343-347.
- FALL, Y. K.
1982 *L'Afrique à la naissance de la cartographie moderne : les cartes majorquines, XIV^e-XV^e siècles*, Paris, Karthala, 295 p.
- FEBVRE, L.
1922 *La terre et l'évolution humaine : introduction géographique à l'histoire*, avec la coll. de L. Bataillon, Paris, Albin Michel, 468 p.
1957 « L'homme et l'aventure », in L. H. PARIAS, ed., *Histoire universelle des explorations*, Paris, Nouvelle librairie de France/F. Sant'Andrea, vol. I : II-19.
- FERNANDES, V.
1938 *Description de la côte d'Afrique, de Ceuta au Sénégal par Valentim Fernandes (1506-1507)*, ed. par P. de CENIVAL & T. MONOD, Paris, Larose, 215 p. (« Publications du Comité d'études historiques et scientifiques de l'Afrique occidentale. Série A » 6).
1951 *Description de la côte occidentale d'Afrique (Sénégal au cap de Monte, archipels)*, ed. par T. MONOD, A. TEIXEIRA da MOTA & R. MAUNY, Bissau, Centro de estudos da Guiné portuguesa, 223 p. (« Memórias » II).

FOOD AND AGRICULTURE ORGANISATION

- 1975 *Bibliographie sur les pêches maritimes et l'océanographie appliquée aux pêches en Afrique de l'Ouest*, Rome, FAO, 145 p. multigr.

FROBENIUS, L.

- 1949 *Mythologie de l'Atlantide. Le « Poseidon » de l'Afrique noire, son culte chez les Yorouba du Bénin*, Paris, Payot, 260 p.

FYNN, J. K.

- 1971 *Asante and its Neighbours, 1700-1807*, Harlow, Longman/Evanston, IL, Northwestern University Press, XIII-175 p. (« Legon History Series »).

GABY, F. J. B.

- 1689 *Relation de la Nigritie. Contenant une exacte description de ses royaumes [...]. Avec la découverte de la rivière du Sénégal...*, Paris, Chez E. Couterot, 90 p.

GAUTIER, E. F.

- 1935 *L'Afrique noire occidentale. Esquisse des cadres géographiques*, Paris, Larose, 188 p.

GIASSON, M.

- 1981 « Guide bibliographique sur l'anthropologie maritime », *Anthropologie et Sociétés*, V (1) : 215-222.

GOERG, O.

- 1980 « La destruction d'un réseau d'échange précolonial : l'exemple de la Guinée », *Journal of African History*, XXI (4) : 467-484.

GOLBÉRY, S. M. X. de

- 1802 *Fragments d'un voyage en Afrique fait pendant les années 1785, 1786 et 1787 dans les contrées [...] comprises entre le cap Blanc de Barbarie [...] et le cap de Palmes...*, Paris, Treuttel & Würtz, 2 vol., 512 p. + 522 p.

GOMES, D.

- 1959 *De la première découverte de la Guinée*, ed. par T. MONOD, R. MAUNY & G. DUVAL, Bissau, Centro de estudos da Guiné portuguesa, 89 p. (« Memórias » 21).

GRAY, J. M.

- 1940 *A History of the Gambia*, Cambridge, Cambridge University Press, x-508 p.

GROVE, J. M.

- 1966 « Some Aspects of the Economy of the Volta Delta (Ghana) », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXVIII (1-2) : 381-432.

GROVE, J. M. & JOHANSEN, A. M.

- 1968 « The Historical Geography of the Volta Delta, Ghana, during the Period of Danish Influence », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXX (4) : 1374-1421.

GRUVEL, A.

- 1908 *Les pêcheries des côtes du Sénégal et des Rivières du Sud*, Paris, Challamel, 245 p.

- 1913 *L'industrie des pêches sur la côte occidentale d'Afrique du cap Blanc au cap de Bonne-Espérance*, Paris, Larose, III-193 p.

GUILLEUX LA ROËRIE, L.

- 1956 « Introduction à une histoire du navire », *Annales ESC*, XI (2) : 145-153.

GUNDA, B., ed.

- 1984 *The Fishing Culture of the World : Studies in Ethnology, Cultural Ecology and Culture*, Budapest, Akadémiai Kiadó.

GUTKIND, P. C. W.

- 1985 « Trade and Labor in Early Precolonial African History : The Canoemen of Southern Ghana », in C. COQUERY-VIDROVITCH & P. LOVEJOY, eds., *The Workers of African Trade*, Beverly Hills-London-New Delhi, Sage : 25-50 (« Sage Series on African Modernization and Development » 11).

HAKLUYT, R., ed.

- 1927 *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation...*, London-Toronto, ON, J. M. Dent, vol. IV, x-386 p. ; vol. VII, x-400 p. (1^{re} éd. 1589).

HARGREAVES, J. D.

- 1967 *West Africa : The Former French States*, Englewood Cliffs, NJ, Prentice-Hall, VIII-184 p. (« The Modern Nations in Historical Perspectives »).

- 1985 « The Atlantic Ocean in West African History », in J. C. STONE, ed., *Africa and the Sea* : 5-13.

HECQUARD, H.

- 1853 *Voyage sur la côte et dans l'intérieur de l'Afrique occidentale*, Paris, de Bénard, 409 p.

HEGEL, G. W. F.

- 1979 *La raison dans l'histoire*, Paris, Union générale d'éditions, 313 p. (« Coll. 10/18 » 235).

HENDRIX, M. K.

- 1982 *A Development History of an African Maritime Fishery : Tombo, Sierra Leone*, Kingston, University of Rhode Island, 45 p.

- 1985 « Technology and Maritime Fisheries on the Sierra Leone Peninsula, c.1600-1980 », in J. C. STONE, ed., *Africa and the Sea* : 64-79.

HERBERT, E. W.

- 1974 « Portuguese Adaptation to Trade Patterns : Guinea to Angola (1443-1640) », *African Studies Review*, XVII (2) : 411-423.

HICKS, J.

- 1973 *Une théorie de l'histoire économique*, Paris, Le Seuil, 190 p.

HISARD, P.

- 1983 « Deux précurseurs de l'étude du golfe de Guinée au XIX^e siècle », *Océanographie tropicale* (ORSTOM), XVIII (2) : 95-101.

HOPKINS, A. G.

- 1973 *An Economic History of West Africa*, London, Longman, x-337 p.

HORTON, R.

- 1969 « From Fishing Village to City-State. A Social History of New Calabar », in M. DOUGLAS & P. M. KABERRY, eds., *Man in Africa*, London, Tavistock : 37-58.

- 1974 « Stateless Societies in the History of West Africa », in J. F. A. AJAYI & M. CROWDER, eds., *History of West Africa* : 78-119.
- HOWARD, A. M.
1976 « The Relevance of Spatial Analysis for African Economic History : The Sierra Leone-Guinea System », *Journal of African History*, XVII (3) : 365-388.
- HUTTON, W.
1821 *A Voyage to Africa; Including a Narrative of an Embassy to One of the Interior Kingdoms, in the Year 1820...*, London, Longman, Hurst, Rees, Orme & Brown, x-488 p.
- L'industrie de la pêche...
1925 *L'industrie de la pêche aux colonies. Indochine, Algérie et Tunisie, Maroc, Afrique occidentale et équatoriale, Madagascar et îles Kerguelen*, Paris, La Dépêche coloniale, 64 p. (« Les monographies de la Dépêche coloniale. Coll. Octave Homberg »).
- INIKORI, J. E.
1986 « West Africa's Seaborne Trade, 1750-1850 : Volume, Structure and Implications », in G. LIESEGANG, H. PASCH & A. JONES, eds., *Figuring African Trade*. Proceedings of the Symposium on the quantification and structure of the import and export and long distance trade in Africa, 1800-1913, Berlin, Dietrich Reimer : 49-88 (« Kölner Beiträge zur Afrikanistik » 11).
- IRVINE, F. R. et al.
1947 *The Fisher and Fisheries of the Gold Coast*, London, Crown Agent for the Colonies, 352 p.
- JEFFREYS, M. D. W.
1953a « Pre-Colombian Negroes in America », *Scientia* (Milan), 88 : 202-218.
1953b « Arabs Discover America Before Columbus », *Muslim Digest*, 4 : 18-26.
- JOIRE, J.
1947 « Amas de coquillages du littoral sénégalais dans la banlieue de Saint-Louis », *Bulletin de l'IFAN*, IX : 170-340.
- JONES, A.
1983a *German Sources for West African History, 1599-1669*, Wiesbaden, Franz Steiner, XII-417 p. (« Studien zur Kulturkunde » 66).
1983b *From Slaves to Palm Kernels. A History of the Galinhas Country (West Africa), 1730-1890*, Wiesbaden, Franz Steiner, XVIII-220 p. (« Studien zur Kulturkunde » 68).
1985 *Brandenburg Sources for West African History, 1680-1700*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag Wiesbaden, XIV-356 p. (« Studien zur Kulturkunde » 77).
1986 « Semper Aliquid Veteris : Printed Sources for the History of the Ivory and Gold Coasts, 1500-1750 », *Journal of African History*, XXVII (2) : 215-235.
- KAPETSKY, J. M.
1981 *Pêche artisanale en lagunes côtières et estuaires : sa place dans le secteur des pêches. Quelques réflexions sur son aménagement et son développement*, Dakar, FAO, 31 p. multigr. (« COPACE/TECH » 81/36).

- 1984 « Coastal Lagoon Fisheries around the World : Some Perspectives on Fishery Yields and Other Corporative Fishery Characteristics », *Studies and Reviews* (Rome, FAO), I (61) : 97-140.
- KERHALLET, C.-P. de
1851 *Manuel de navigation à la côte occidentale d'Afrique*, Paris, Dépôt général de la marine, 3 vol. + atlas.
- KNAPPERT, J.
1985 « East Africa and the Indian Ocean », in J. C. STONE, ed., *Africa and the Sea* : 117-130.
- LABAT, J. B.
1728 *Nouvelle Relation de l'Afrique occidentale contenant une description exacte du Sénégal & des pays situés entre le Cap-Blanc & la Rivière de Serre Lione...*, Paris, Chez G. Cavelier, 5 vol.
- LA FOSSE, E. de
1949 « Eustache de La Fosse — Voyage à la côte occidentale de l'Afrique (1479-1480) », ed. par R. MAUNY, *Boletim cultural da Guiné portuguesa*, IV, 14 : 181-195.
- LAMBERT, C. F.
1749 *Recueil d'observations curieuses sur les mœurs, les coutumes [...] la navigation, [...] des différents peuples de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique*, Paris, 4 vol.
- LANDBERG, L. C. W.
1973 *A Bibliography for the Anthropological Study of Fishing Industries and Maritime Communities*, [Kingston], University of Rhode Island, XIII-572 p. multigr.
- LAWSON, R. M. & KWEI, E. A.
1974 *African Entrepreneurship and Economic Growth : A Case Study of the Fishing Industry in Ghana*, Accra, Ghana University Press, 262 p.
- LECA, N.
1934 « Les pêcheurs de Guet Ndar ; avec une note sur les Wolof, leur parler et les langages secrets par H. Labouret », *Bulletin du Comité d'Études historiques et scientifiques de l'AOF*, XVII : 274-382.
- LEPREDOUR, F. J. H.
1828 *Description de la côte occidentale d'Afrique depuis le Cap Naze jusqu'au Cap Rosso*, Paris, 29 p. multigr.
- LEVTZION, N.
1974 « The Early States of the Western Sudan to 1500 », in J. F. A. AJAYI & M. CROWDER, eds., *History of West Africa* : 120-157.
- LOCKE, J.
1722 *Histoire de la navigation, son commencement, son progrès & ses découvertes jusqu'à présent*, Paris, E. Ganeau, 2 vol.
- LOTTE, Lt.
1937 « Les coutumes des Imragen (côtes de Mauritanie, AOF) », *Journal de la Société des Africanistes*, VII (1) : 41-51.

LOTURE, R. de

- 1952 *La navigation à travers les âges. Évolution de la technique nautique et de ses applications*, Paris, Payot, 307 p.

LOVEJOY, P. E.

- 1980 « Kola in the History of West Africa », *Cahiers d'Études africaines*, XX (1-2), 77-78 : 97-134.

MABOGUNJE, A. L.

- 1974 « The Land and Peoples of West Africa », in J. F. A. AJAYI & M. CROWDER, eds., *History of West Africa* : 1-32.

MACLAUD, Dr.

- 1906 « Étude sur la distribution géographique des races sur la côte occidentale d'Afrique, de la Gambie à la Mellacorée », *Bulletin de Géographie historique et descriptive*, I : 3-40.
- 1907 « Notes anthropologiques sur les Diolas de la Casamance », *L'Anthropologie*, XVIII : 69-98.

MAHONEY, F.

- 1982 *Stories of Senegambia*, Banjul, Government Printer, 91 p.

MANNING, P.

- 1985 « Merchants, Porters, and Canoemen in the Bight of Benin : Links in the West African Trade Network », in C. COQUERY-VIDROVITCH & P. E. LOVEJOY, eds., *The Workers of African Trade*, Beverly Hills-London-New Delhi, Sage : 51-74 (« Sage Series on African Modernization and Development » II).

MAREES, P. de

- 1605 *Description et récit historique du riche royaume de Guinée [sic], autrement nommé, la coste de l'or de Mina...*, A Amsterdamme, Chez C. Claesson, 100 p.

MARTIN, J.

- 1982 *Krumen « Down the Road » : Liberian Migrants on the West African Coast in the 19th Century*, Boston, MA, Boston University, African Studies Center, multigr. (« Working Paper » 64).

MARTINEAU, A. & MAY, L. P.

- 1935 *Tableau de l'expansion européenne à travers le monde de la fin du XII^e au début du XIX^e siècle*, Paris, Société de l'histoire des colonies françaises/ Libr. Leroux, 368 p.

MARTINELLI, B.

- 1985 « Techniques, représentations et division du travail chez les pêcheurs Eve du Sud-Togo », *Anthropologie maritime*, 2 : 129-134.

MASSING, A. W.

- 1985 « The Mane, the Decline of Mali, and Mandinka Expansion towards the South Windward Coast », *Cahiers d'Études africaines*, XXV (1) : 21-56.

MATHIS, C.

- 1946 *L'œuvre des pastoriens en Afrique noire*, Paris, PUF, 580 p. (« Colonies et empires. Coll. internationale de documentation coloniale » VII-XI).

MAUNY, R.

- 1961 *Tableau géographique de l'Ouest africain au Moyen Âge d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie*, Dakar, IFAN, 587 p. (« Mémoires » 61).
- 1965 « Le déblocage d'un continent par les voies maritimes. Le cas africain. A. Aperçu général : les deux Afriques », in *Les grandes voies maritimes dans le monde, XV^e-XIX^e siècles*, Paris, SEVPEN : 175-190 (« Bibliothèque de l'École pratique des hautes études-VI^e Section »).
- 1970 « Le Soudan occidental à l'époque des grands empires », in H. DESCHAMPS, ed., *Histoire générale de l'Afrique...* : 185-202.

MAURO, F.

- 1959 « Types de navires et constructions navales dans l'Atlantique portugais aux XVI^e et XVII^e siècles », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, VI (2) : 181-209.

MEDEIROS, F. de

- 1985 *L'Occident et l'Afrique (XIII^e-XV^e siècle). Images et représentations*, Paris, Karthala/Centre de recherches africaines, 305 p.

MEMEL-FOTÉ, H.

- 1980 *Le système politique de Lodjoukrou. Une société lignagère à classes d'âge (Côte d'Ivoire)*, Paris, Présence africaine/Abidjan-Dakar-Lomé, Nouvelles éditions africaines, 479 p.

METTAS, J.

- 1975 « La traite portugaise en Haute-Guinée, 1758-1797 : problèmes et méthodes », *Journal of African History*, XVI (3) : 343-363.

MILLET, B.

- 1985 « Une hydrologie des eaux saumâtres : le rêve ou la nécessité », *ORSTOM Actualités*, II : 15.

MOLLAT, M.

- 1980 « Les contacts historiques de l'Afrique et de Madagascar avec l'Asie du Sud et du Sud-Est : le rôle de l'océan Indien », in *Relations historiques à travers l'océan Indien*, Paris, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture : 51-67 (« Histoire générale de l'Afrique. Études et documents » 3).

MONOD, T.

- 1944 *Au bord de l'Océan Ténébreux : Atlantique et Afrique*, Saint-Louis, IFAN, 15 p.
- 1977 « Une enquête ouest-africaine sur les pêches au XVIII^e siècle », *Revue française d'Histoire d'outre-mer*, LXIV, 237 : 516-520.
- 1983 *L'île d'Arguin (Mauritanie). Essai historique*, Lisboa, Instituto de investigação científica tropical, Centro de estudos de cartographia antiga.

MORAES, N. I. de

- 1973 « La Petite-Côte d'après Francisco de Lemos Coelho », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXXV (2) : 239-268.
- 1976 *Contribution à l'histoire de la Petite-Côte (Sénégal) au XVIII^e siècle*, Paris, Université de Paris I, thèse de 3^e cycle, 6 vol. multigr.

MORICE, J.

1958 « Les gommiers », *Revue des Travaux de l'Institut des Pêches maritimes*, XXII (1) : 64-84.

MORTON-WILLIAMS, P.

1969 « The Influence of Habitat and Trade on the Politics of Oyo and Ashanti », in M. DOUGLAS & P. M. KABERRY, eds., *Man in Africa*, London, Tavistock : 79-98.

MOTA, A. Teixeira da

1954 *Guiné portuguesa*, Lisboa, Agência geral do ultramar, Divisão de Publicações e biblioteca, vol. I (« Monografias dos territórios do ultramar »).1969 « Un document nouveau pour l'histoire des Peuls au Sénégal pendant les xv^e et xvi^e siècles », *Boletim cultural da Guiné portuguesa*, XXIV, 96 : 781-860.1974 « Actividade marítima dos Bijagós nos seculos xvi e xvii », in *In Memoriam António Jorge Dias*, Lisboa, vol. III.1981 « Les relations de l'ancien Gabou avec quelques États et peuples voisins », *Éthiopiennes*, 28 : 149-167.

NARDIN, J.-C.

1966 « Recherche sur les 'gourmets' d'Afrique occidentale », *Revue française d'Histoire d'Outre-Mer*, LIII : 215-244.

NOIROT, Cdt.

1892 « Notice sur le Sine-Saloum », *Journal officiel du Sénégal* : 28-29 ; 141-142 ; 153-154 ; 167-168 ; 176 ; 184-186.

OLIVER, R.

1970 « L'Afrique orientale », in H. DESCHAMPS, ed., *Histoire générale de l'Afrique...* : 423-450.

OTTENBERG, S. & P.

1960 « Africa and its Peoples », in S. & P. O., eds., *Cultures and Societies of Africa*, New York, Random House : 3-84.

PARAIN, C.

1936 *La Méditerranée. Les hommes et leurs travaux*, Paris, Gallimard, 225 p.

PARIS, E.

1841-45 *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens, ou Collection des navires et pirogues construits par les habitants de l'Asie, de la Malaisie, du Grand Océan et de l'Amérique...*, Paris, Arthus Bertrand, 2 vol.

PAZZI, R.

1984 « Aperçu sur l'implantation actuelle et les migrations anciennes des peuples de l'aire aja-tado », in F. de MEDEIROS, ed., *Peuples du Golfe du Bénin (Aja-Ewé)*, Paris, Karthala/Centre de recherches africaines : 11-20 (« Hommes et sociétés »).

PÉLISSIER, P.

1966 *Les paysans du Sénégal. Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance*, Saint-Yrieix, Imp. Fabrègue, 939 p.

PEREIRA, D. P.

1956 *Esmeraldo de Situ Orbis. Côte occidentale d'Afrique du Sud marocain au Gabon*, ed. et trad. par R. MAUNY, Bissau, Centro de estudos da Guiné portuguesa, 226 p. (« Memórias » 19).

PERSON, Y.

1970 « Le Soudan nigérien et la Guinée occidentale », in H. DESCHAMPS, ed., *Histoire générale de l'Afrique...* : 271-304.1981 « Problèmes de l'histoire du Gabou », *Éthiopiennes*, 28 : 60-72.

PINET-LAPRADE, J. M. E.

1865 « Notice sur les Sérères », *Annuaire du Sénégal et Dépendances* : 130-171.

POGGIE, J. J.

1980 « Maritime Anthropology : Socio-Cultural Analysis of Small-Scale Fishermen's Cooperatives. Introduction », *Anthropological Quarterly*, LIII (1) : 1-3.

POSTEL, M. et al.

1950 « La pêche maritime en AOF », *Congrès des pêches et des pêcheries dans l'Union française outre-mer*, Marseille, Institut colonial de Marseille : 105-180.

POUJADE, J.

1946 *La route des Indes et ses navires*, Paris, Payot, 302 p.

PRÉVILLE, L. A. Barbier de

1894 *Les sociétés africaines : leur origine, leur évolution, leur avenir*, Paris, Firmin-Didot, XIX-345 p.

PRIESTLEY, M.

1965 « An Early Strike in Ghana », *Ghana Notes and Queries*, 7 : 25.

RAFFENEL, A.

[1846] *Voyage dans l'Afrique occidentale [...] exécuté, en 1843 et 1844...*, Paris, A. Bertrand, 512 p.

Rapport de la consultation...

1981 *Rapport de la consultation sur la pêche artisanale de la région du COPACE*, Dakar, FAO/Comité des pêches dans l'Atlantique Centre-Est, 26 p. multigr. (« COPACE/TECH » 82/39).

Rapport du groupe...

1979 *Rapport du groupe de travail ad hoc sur les stocks démersaux vivant entre le sud de la Mauritanie et le Liberia*, Rome, FAO/COPACE, 99 p. multigr. (« COPACE/PAGE » 78/8).

REBERT, J.-P. & DOMAIN, F., avec la coll. de M. PRIVE

1977 « Hydrologie océanique », in R. VAN-CHI-BONNARDEL, ed., *Atlas national du Sénégal* : 36-37.

REMY, G.

1984 « Un concept intégrateur : l'espace épidémiologique », in *Géographie et santé*, Actes du Symposium de géographie de la santé (xxv^e Congrès international de géographie organisé par l'Union géographique internationale), Montpellier, 21-26 août : 508-518.

- REVOL, Lt.
1937 « Études sur la fraction d'Imraguen de la côte mauritanienne », *Bulletin du Comité d'Études historiques et scientifiques de l'AOF*, XX (1-2) : 179-224.
- RICHARD-MOLARD, J.
1952 *Afrique occidentale française*, Paris, Berger-Levrault.
- RIEUCAU, J.
1985 « De la pêche comme activité nouvelle, de la mer comme nouvelle frontière dans les pays du Tiers monde : l'exemple du Sénégal, pays pêcheur sur un continent terrien. I », *Afrique contemporaine*, 136 : 3-24.
- RITCHIE, C. I.
1968 « Deux textes sur le Sénégal (1673-1677) », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXX (1) : 289-353.
- RIVIÈRE, C.
1968 « Le long des côtes de Guinée avant la phase coloniale », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXX (2) : 727-750.
1971 « Les bénéficiaires du commerce dans la Guinée précoloniale et coloniale », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXXIII (2) : 257-284.
- ROBERTS, R.
1981 « Fishing for the State : The Political Economy of the Middle Niger Valley », in D. CRUMMEY & C. C. STEWART, eds., *Modes of Production : The Precolonial Era*, Beverly Hills, CA-London, Sage : 174-203 (« Sage Series on African Modernization and Development » 5).
- ROBIN, J.
1955 « Maures et Canariens sur les côtes du Sahara occidental », *Notes africaines*, 68 : 101-105.
- RODNEY, J.
1970 *A History of the Upper Guinea Coast, 1545 to 1800*, Oxford, Clarendon Press, XIII-283 p.
1986 *Et l'Europe sous-développa l'Afrique. Analyse historique et politique du sous-développement*, Paris, Éditions caribéennes, 294 p.
- ROUSSIER, P.
1935 *L'établissement d'Issiny, 1687-1702*, Paris, Larose, 235 p.
- RUITERS, D.
1969 « Le 'Flambeau de la Navigation' de Dierick Ruiters », ed. et trad. par G. THILMANS & J.-P. ROSSIE, *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXXI (1) : 106-119.
- SAUTTER, G.
1970 « L'Afrique au sud du Sahara : cadres géographiques et milieux naturels », in H. DESCHAMPS, ed., *Histoire générale de l'Afrique...* : 15-38.
- SCHNAPPER, B.
1961 *La politique et le commerce français dans le golfe de Guinée de 1838 à 1871*, Paris-La Haye, Mouton, 286 p.
- SÈNE, A.
1983 *Enquête socio-économique sur les pêcheurs de Guet-Ndar*, Saint-Louis, ISRA/CRODT, 40 p. multigr.

- SINOU, A.
1985 *Idéologies et pratiques de l'urbanisme dans le Sénégal colonial*, Paris, École des hautes études en sciences sociales, thèse de 3^e cycle, 300 p. multigr.
- SMITH, E., ed.
1977 *Those Who Live from the Sea : A Study in Maritime Anthropology*, St. Paul, MN, West Publishing Co., x-276 p. (« American Ethnological Society. Monograph » 62).
- SMITH, R.
1970 « The Canoe in West African History », *Journal of African History*, XI (4) : 515-533.
- STONE, J. C., ed.
1985 *Africa and the Sea*. Proceedings of a Colloquium at the University of Aberdeen, March 1984, Aberdeen, Aberdeen University, African Studies Group, 412 p.
- SURGY, A. de
1969 *La pêche maritime traditionnelle à l'ancienne « Côte de Guinée »*. I. Origines et développement, Kara, Togo, Centre d'études et de recherches de Kara, 159 p. multigr. + annexes (« Documents du CERK »).
- SUTINEN, J. G., POLLNAC, R. B. & JOSSE RAND, H. P.
1981 *The Fisheries of West Africa and Prospects of Development*, Kingston, University of Rhode Island, International Center for Marine Resource Development, 143 p. multigr. (« Working Paper » 6).
- TARDIEU, A.
1847 « Sénégal et Guinée », *L'Univers. Histoire et description de tous les peuples*. XV. *Sénégal, Guinée, Nubie, Abyssinie*, Paris, Firmin Didot : 1-388 (pagination séparée).
- THILMANS, G. & MORAES, N. I. de
1972 « La description de la côte de Guinée du père Baltasar Barreira (1606) », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXXIV (1) : 1-50.
1977 « Les passages à la Petite Côte de Pieter van den Broecke (1606-1609) », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXXIX (3) : 471-492.
- THOMAZI, A.
1947 *Histoire de la pêche des âges de la pierre à nos jours*, Paris, Payot, 645 p.
- TODOROV, T.
1982 *La conquête de l'Amérique. La question de l'autre*, Paris, Seuil, 279 p.
- TONKIN, E.
1985 « Creating Kroomen : Ethnic Diversity, Economic Specialism and Changing Demand », in J. C. STONE, ed., *Africa and the Sea* : 27-47.
- TOUDOUBE, G. G. et al.
1942 *Histoire de la marine*, Paris, L'Illustration.
- TROADEC, J.-P.
1982 *Pratiques et perspectives du développement et de l'aménagement des pêches : l'exemple des pêcheries de l'Afrique nord-occidentale* (version préliminaire), Paris, 30 p. multigr.

TROADEC, J.-P. & GARCIA, S., eds.

- 1986 *The Fish Resources of the Eastern Central Atlantic. I. The Resources of the Gulf of Guinea from Angola to Mauritania*, Rome, FAO, 166 p. multigr. (« Fish. Tech. Pap. » 186.1).

TYMOWSKI, M.

- 1967 « Le Niger, voie de communication des grands États du Soudan occidental jusqu'à la fin du 16^e siècle », *Africana Bulletin*, 6 : 73-95.
1970 « La pêche à l'époque du Moyen-âge dans la boucle du Niger », *Africana Bulletin*, 12 : 7-26.

al-'UMARĪ, A. ibn Yahyā ibn Faḍl Allāh

- 1927 *Masālik el aḥsār fi mamālik el amṣār*, ed. et trad. par GAUDEFROY-DEMOMBYNES, Paris, Geuthner, 284 p.

VALLAUX, C.

- 1933 *Géographie générale des mers*, Paris, Félix Alcan, 796 p.

VAN-CHI-BONNARDEL, R.

- 1977 « Exemple de migrations multiformes intégrées : les migrations des Niominka (îles du bas Saloum, Sénégal) », *Bulletin de l'IFAN*, sér. B, XXXIX (4) : 836-889.

VAN-CHI-BONNARDEL, R., ed.

- 1977 *Atlas national du Sénégal*, Paris, Institut géographique national, 147 p.

VAN DANTZIG, A.

- 1974 « Castles and Forts of Ghana as a Collective Historical Monument », in M. DODDS, ed., *History of Ghana*, Accra-Tema, Cultural Programme of the American Women's Association : 21-30.
1980 *Les Hollandais sur la côte de Guinée à l'époque de l'essor de l'Ashanti et du Dahomey, 1680-1740*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 327 p. (« Bibliothèque d'histoire d'outre-mer, n.s. Travaux » 3).
1984 « Some Late Seventeenth Century British Views on the Slave Coast », in F. de MEDEIROS, ed., *Peuples du golfe du Bénin*, Paris, Karthala/Centre de recherches africaines : 71-86 (« Hommes et sociétés »).

VAN LOON, H. W.

- 1947 *La conquête des mers. Histoire de la navigation*, Paris, Payot, 298 p. (« Bibliothèque historique »).

VERDEAUX, F.

- 1981 *L'Aizi pluriel. Chronique d'une ethnie lagunaire de Côte d'Ivoire*, Paris, EHESS, thèse de 3^e cycle, 303 p. multigr.

VILLAULT, sieur de BELLEFOND

- 1669 *Relation des costes d'Afrique appelées Guinée, avec la description du Pays, mœurs et façons de vivre des Habitans...*, Paris, Denys Thierry, 455 p.

VULLIET, A.

- 1854 *Esquisse d'une nouvelle géographie physique... II. L'Afrique*, Paris, C. Meyrueis : 1-107.

WEBER, J. & FONTANA, A.

- 1983 « Pêche et stratégies de développement : discours et pratiques », in *Consultation des experts sur les stratégies de développement des pêches*, Rome, FAO, 12 p. multigr.

WILKS, I.

- 1962 « A Medieval Trade-Route from the Niger to the Gulf of Guinea », *Journal of African History*, III (2) : 337-341.
1982a « Wangara, Akan and Portuguese in the Fifteenth and Sixteenth Centuries. I. The Matter of Bitu », *Journal of African History*, XXIII (3) : 333-349.
1982b « Wangara, Akan and Portuguese in the Fifteenth and Sixteenth Centuries. II. The Struggle for Trade », *Journal of African History*, XXIII (4) : 463-472.

WILSON, S.

- 1984 « Aperçu historique sur les peuples et cultures dans le golfe du Bénin : le cas des 'Mina' d'Anécho », in F. de MEDEIROS, ed., *Peuples du golfe du Bénin*, Paris, Karthala/Centre de recherches africaines : 127-150 (« Hommes et sociétés »).

WONDJI, C.

- 1985 *La côte ouest-africaine du Sénégal à la Côte d'Ivoire. Géographie, sociétés, histoire, 1500-1800*, Paris, L'Harmattan, 164 p.

ZURARA, Gomes Eanes de

- 1960 *Chronique de Guinée*, ed. et trad. par L. BOURDON, Dakar, IFAN, 301 p. (« Mémoires » 60).