



Varia Historia

ISSN: 0104-8775

ISSN: 1982-4343

Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e
Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais

BA, Idrissa

Le commerce transsaharien et ses logiques d'accommodation par
rapport au commerce transatlantique entre le XVe et le XIXe siècle

Varia Historia, vol. 36, n° 71, 2020, May-Août, pp. 329-360

Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e
Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais

DOI: 10.1590/0104-87752020000200004

Disponible sur: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=384463270004>

- Comment citer
- Numéro complet
- Plus d'informations sur l'article
- Page web du journal dans redalyc.org

UABM  redalyc.org

Système d'Information Scientifique Redalyc
Réseau des Revues Scientifiques d'Amérique Latine et les Caraïbes, l'Espagne
et le Portugal
Sans but lucratif académique du projet, développé dans le cadre de l'initiative
d'accès ouvert

Le commerce transsaharien et ses logiques d'accommodation par rapport au commerce transatlantique entre le XVe et le XIXe siècle

Trans-Saharan Trade and its Logics of Accommodation in Relation to Transatlantic Trade Between the 15th and the 19th Centuries

IDRISSA BA¹

<https://orcid.org/0000-0002-7107-4854>

¹Faculté des Lettres et Sciences Humaines

Université Cheikh Anta Diop

Box Office 5005, Dakar-Fann, 11000, Senegal

idrissa1.ba@ucad.edu.sn

RÉSUMÉ Entre le XIV^e et le XV^e siècle, le Portugal et l'Espagne ont fini de mûrir les conditions technologiques et pré-capitalistiques qui leur permettront d'initier l'ouverture atlantique et la mise en place du commerce transatlantique. Face à cette nouvelle donne, le commerce transsaharien s'adapte par différentes modalités d'accommodation qui vont s'intensifier et se complexifier jusqu'au XIX^e siècle. Ce papier identifie et étudie ces modalités d'accommodation en s'appuyant sur une analyse historiographique: superposition de circuits commerciaux, naissance de circuits religieux, captage de nouveaux produits commerciaux, signature de nouveaux traités, initiation du *shurbubba*

MOTS CLÉS commerce transsaharien, commerce transatlantique, accommodation

Reçu : 19 fév. 2020 | Révisé par l'auteur : 08 avr. 2020 | Accepté : 20 avr. 2020

<http://dx.doi.org/10.1590/0104-87752020000200004>

Varia Historia, Belo Horizonte, vol. 36, n. 71, p. 329-360, mai/ago 2020



This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License.

ABSTRACT Between the 14th and the 15th centuries, Portugal and Spain came up with the technological and pre-capitalistic conditions, which will allow them to initiate the Atlantic opening and the establishment of transatlantic trade. In the wake of this new economic order, trans-Saharan trade is going to adapt, through different accommodation methods, which will intensify and become more complex until the 19th century. This paper identifies and studies these different accommodation methods thanks to an historiographical analysis: superimposition of commercial trades, birth of religious circuits, collection of new commercial products, signature of new treaties, initiation of *shurbubba* movement

KEYWORDS trans-Saharan trade, transatlantic trade, accommodation

INTRODUCTION

Il est communément admis dans l'historiographie européenne et partant africaine et américaine, au moins, depuis l'*Economie de l'Empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles* de Vittorino Magalhães Godinho, que l'ouverture atlantique, au XV^e siècle, a entraîné une double supplantation. La première, brusque et brutale, est celle du commerce transsaharien par le commerce atlantique. La seconde supplantation découle de la première: c'est celle, tout aussi brusque, de la traite transsaharienne par la traite transatlantique. L'analyse est même poussée plus loin, en termes de conséquences, avec l'effritement progressif de l'économie-monde arabo-musulmane au profit de l'Europe, qui amorce une expansion qui lui permet, par différentes modalités connues, pour ne citer que l'intense liaison entre trois continents, de marquer, jusqu'à la première guerre mondiale, son hégémonie sur le reste du monde. Tous ces faits et phénomènes V. M. Godinho réussit la prouesse de les résumer en une phrase, qui, pour cette raison, sera appelée à une audience et à une postérité certaine: "la victoire de la caravelle sur la caravane" (Godinho, 1969, p.217).

Cette phrase, largement reprise par les historiens de l'Afrique et de l'Atlantique, a été comprise et analysée comme un constat de la supplantation brusque, voire immédiate, dès l'ouverture atlantique, du Sahara,

comme espace de communication entre différentes civilisations, par l'Atlantique, et partant, du commerce transsaharien par le commerce transatlantique. Qu'en est-il réellement?

Tout d'abord le grand historien portugais a été mal ou plutôt incomplètement lu. Dans sa thèse, après avoir parlé de supplantation d'un moyen de locomotion, de fret et de commerce par un autre, il nuance sa parole, en donnant quelques exemples de la superposition d'entre les deux commerces. On peut en noter trois. Le premier est le transfert de caravanes, notamment d'or, du réseau saharien, qui traditionnellement aboutissait aux villes du Maroc et de là à la Méditerranée, vers, désormais, le Sahara atlantique, avec un port-comptoir très attractif: Arguin (Godinho, 1969, p.176-182). Mieux encore, plus au sud, des pays producteurs d'or, ce métal est désormais directement convoyé vers la côte atlantique la plus proche, entre le Sénégal et El Mina, le long du golfe de Guinée, en passant notamment par la Sierra Leone. Ce qui apparaît ici comme un détournement est, plus complexe, car, en retour, les produits venus d'Europe et acheminés par la côte sont réintroduits dans les circuits intérieurs et circulent jusqu'au cœur du Sahara (Godinho, 1969, p.191-208). Il s'agit entre autres des haïks, djellabas, doups, bassines, cuvettes, pots à urine, chaudrons (Godinho, 1969, p.211). Le troisième concerne le début du XVI^e siècle. En effet, le Maroc, grâce à ses oasis, son indigo, son sucre, attire plus que jamais des caravanes venues du sud (Godinho, 1969, p.221-222).

En réalité, peu importe que Godinho relativise cette assertion. Ce qui importe c'est surtout, comme déjà indiqué, la postérité acquise par cette thèse et son influence sur toute l'historiographie relative à l'Atlantique et au Sahara.

Or, la lecture des sources et des travaux relatifs tant au Sahara qu'à l'Atlantique, surtout depuis Godinho, semble indiquer, plutôt qu'une supplantation ou, pire, une disparition du commerce transsaharien, sa juxtaposition, sa superposition au commerce transatlantique, par différentes modalités. Comment qualifier ces modalités? Le terme d'accommodation nous semble approprié.

Qu'est-ce que l'accommodation? David Robinson en fait part dans son ouvrage: *Paths of accommodation: Muslim societies and French*

colonial authorities in Senegal and Mauritania (1880-1920) (Robinson, 2000; 2012, p.255-276). Au Sénégal et en Mauritanie, la colonisation est loin d'avoir été un processus de domination exclusif des Européens sur les sociétés et surtout les leaders religieux du pays. Il y eut adaptation et négociations de part et d'autre. David Robinson, en effet, analyse différentes modalités par lesquelles les leaders des confréries musulmanes négocient avec les autorités françaises en Afrique de l'ouest, dans un partenariat gagnant-gagnant, pour garder une certaine autonomie, dans la gestion des affaires religieuses, sociales et économiques, tout en laissant la gestion des affaires politiques aux Français. En procédant ainsi, ces leaders tirent les leçons des défaites des marabouts djihadistes qui les ont précédés de peu et qui ont pris les armes contre l'intrusion et l'invasion coloniales. Mieux encore, cette accommodation leur permet de garder intactes les valeurs liées à l'islam et à la culture africaine (Robinson, 2000; 2012, p.255-276).

Tout comme les leaders des confréries dont parlent David Robinson, les "*gens d'affaire*" du commerce transsaharien (Miquel, 1975, p.12) mettent en place différentes modalités d'accommodation au commerce transatlantique. Ces modalités, ces formes d'accommodation, ces stratégies obéissent à des instincts de survie de la part de commerçants, de leaders politiques, de groupes sociaux pour lesquels il s'agit d'avoir un accès direct à des produits vivriers ou commerciaux de tout ordre, à des marchés. A un niveau supérieur, il se pose des questions de pouvoir: contrôler des circuits du commerce, des espaces, des territoires, garder une parcelle de son pouvoir politique menacé par le commerce atlantique.

Les deux commerces ici concernés mettent en relation plusieurs continents. Le commerce transsaharien relie certes l'Afrique du nord au *bilad al-Sudân*, mais par sa connexion à l'économie monde arabo-musulmane, il s'emboîte à des réseaux de commerce qui mènent vers la Méditerranée, l'Europe centrale et orientale, le Proche, le Moyen et l'Extrême Orient. On peut parmi ces réseaux et circuits du commerce citer ceux des Radhanites, la route de la soie, les circuits terrestres, maritimes et océaniques mis en place par les commerçants juifs de Fustat le Caire. Vers le sud, le commerce transsaharien connaît, grâce à l'apport

de réseaux de commerçants, dont les plus connus sont les Dioulas/Wangara des prolongements vers l'Afrique tropicale et équatoriale, avec ses richesses et ses réservoirs, en or, esclaves, épices. Le commerce transatlantique, lui, met en relation directe, à travers la course effrénée des caravelles et des négriers, les trois continents que sont l'Europe, l'Afrique et l'Amérique. On lui substitue souvent l'expression de commerce triangulaire pour mettre en exergue le trafic entre ces trois continents des esclaves, des produits obtenus par la force de leur travail et de ceux contre lesquels ils sont échangés.

Pour autant les principaux espaces couverts par cette étude sont le Sahara, l'Atlantique et la Méditerranée. En ce qui concerne le Sahara l'axe occidental ou Triq Lamtuna, celui-là même qui relie le Maroc à la vallée du Sénégal et à la boucle du Niger est privilégié, de même que son prolongement par des circuits sahéliens, soudanais et guinéens jusqu'en Afrique tropicale et équatoriale (McDougall, 2007, p.144-145). En ce qui concerne l'Atlantique, la côte, de la latitude de l'Europe au golfe de Guinée est envisagée, avec différents ports situés sur les littoraux marocains, mauritaniens, sénégalais et ce jusqu'au Ghana, sans oublier les ports de départ que sont Séville (sur le Guadalquivir) et Lisbonne et leur prolongement vers les Açores. Après quoi, on peut allègrement se mettre en posture, comme un marin, dont la caravelle longe la côte africaine ou se dirige vers les Amériques. L'histoire de l'ouverture atlantique étant intrinsèquement liée à celle de la Méditerranée, celle-ci est ici concernée par ses grands ports (Venise, Gênes).

Trois axes vont servir de fil conducteur à cette étude. Le premier consistera à faire l'état de la littérature et de la question sur le commerce transsaharien, tout en insistant sur les travaux les plus marquants et les plus récents. Cette revue de la littérature permettra, d'une part, de faire ressortir un liant fondamental qui unit ces travaux — la perspective de la longue durée — et d'insister sur les principaux résultats atteints. Le deuxième axe portera sur la revue de la littérature relative moins au commerce transatlantique qu'à sa mise en orbite. Il procèdera par convocation de différentes thèses et travaux qui montrent comment, par paliers successifs entre le XIV^e et le XV^e siècle, la Méditerranée

participe à la mise en orbite de l'Atlantique. Le troisième axe, qui sera le cœur de l'étude, consistera à détecter et à étudier certaines formes d'accommodation mises en place par des commerçants, des souverains et des peuples impliqués dans le commerce transsaharien par rapport au commerce transatlantique.

L'HISTORIOGRAPHIE DU COMMERCE TRANSSAHARIEN: UNE LITTÉRATURE MARQUÉE PAR LA PERSPECTIVE DE LA LONGUE DURÉE

De nombreux travaux d'historiens, depuis le classique *Tableau géographique de l'Ouest-africain* de Raymond Mauny (1961), jusqu'aux plus récents dominés, il est vrai, par la production anglo-saxonne, en passant par *The Golden Trade of the Moors* d'E. W. Bovill (1968), permettent de s'entendre, à quelques détails près, sur les éléments fondamentaux qui aident à définir et à rythmer le commerce transsaharien (Hopkins, 1973, p.79-86; Devisse, 1990, p.397-464; Abitbol, 1982; Levtzion, 1982; Lewicki, 1990, p.303-340; Ogunremi; Faluyi, 1996; Lydon, 2009; Austen, 2010).

Trois travaux relativement récents méritent qu'on s'y arrête: ceux d'Ann McDougall, G. Lydon et R. A. Austen. Ann McDougall mène dans un article dense un débat historiographique sur les perceptions traditionnelles et modernes du Sahara et de l'Atlantique en tant qu'espaces commerciaux rivaux ou complémentaires. Mieux encore, elle passe en revue les différentes thèses relatives à l'opposition entre caravane et caravelle (McDougall, 2007). Le mérite de G. Lydon est au moins double. Son premier mérite c'est de rappeler, en convoquant la perspective de la longue durée, c'est-à-dire des prémisses inscrites dans l'antiquité aux temps modernes (XIX^e siècle), avec une insistance sur la période qui court du XI^e au XIX^e siècle et qui est considérée comme étant l'âge d'or de ce commerce, les éléments qui en constituent les fondamentaux: routes, réseaux de commerçants, identités des commerçants, produits du commerce, mouvements des caravanes et des marchandises et marchés (Lydon, 2009, p.49-106). Son second mérite, c'est sur la base de sources historiques internes constituées par les traditions, les écrits et

la mémoire maures, de montrer le nouveau souffle ainsi que le dynamisme acquis par le commerce transsaharien, en liaison avec des tribus marchandes, de nouveaux produits, de nouveaux marchés et des réseaux musulmans (Lydon, 2009, p.107-400).

La même perspective de la longue durée, du VIII^e au XX^e siècle, est aussi privilégiée par Ralph Austen, pour analyser le commerce transsaharien, du point de vue de ses mécanismes et structures internes. Il en profite, dans une approche globale, pour rattacher l'Afrique, par le truchement de ce commerce, à l'histoire du monde et montrer l'impact culturel de l'islam sur ce continent. Avec l'ouverture et le commerce atlantique, le commerce transsaharien bien que marginalisé, d'une manière générale, arrive, avec adresse, à l'échelle locale, à prospérer (Austen, 2010).

Le front de la recherche sur le commerce transsaharien n'a donc cessé de s'élargir avec aussi bien une historiographie riche qu'avec de nouvelles sources. Parmi celles-ci on peut citer les sources maures exploitées par G. Lydon (2009); les documents de la Genizah du Caire, comme le laisse subodorer le travail de S. D. F. Goitein (1967; 1971; 1973; 1978; 1983; 1988; 1999); les manuscrits tombouctiens et les résultats novateurs de nouvelles découvertes archéologiques, sans oublier les éclairages offerts sur le commerce transsaharien par les circuits qui le prolongent vers la forêt (Haidara, 1999; Hunwick, 2006, p.115-126).

Cette historiographie révèle que dès le Néolithique, des formes d'échanges, pour ne mentionner que les expéditions organisées par les Romains, les Nasamons et les fameuses routes des chars, sont attestés au Sahara et à travers le Sahara, mais sans pour autant prendre une ampleur et un dynamisme qui permettent de les qualifier *stricto sensu* de commerce transsaharien (Mauny, 1947; Bovill, 1968, p.8-37; Lydon, 2009, p.51). A vrai dire, le commerce transsaharien tel que connu dans ses grands mécanismes, articulations et structuration autour de quatre axes majeurs à orientation méridienne ne se met en place qu'au début du VIII^e-IX^e siècles. Cette mise en orbite doit à certains facteurs: l'expansion de l'islam en Afrique du Nord, au Sahara et au Soudan, pratiquement dès ses origines; l'intégration de l'Afrique dans l'économie-monde arabo-musulmane; l'existence de différentes régions aux

produits commerciaux complémentaires, s'échangeant facilement entre eux; le développement d'hégémonies et de pouvoirs politiques, tant au nord qu'au sud et qui s'investissent dans la sécurisation et le contrôle et l'essor du commerce (McDougall, 2007, p.147-148).

C'est cette mise en orbite du commerce transsaharien, et par-delà lui du *Bilâd al-Sudân* et de ses nombreuses richesses, qui explique que, d'une manière très précoce, c'est-à-dire, dès le X^e siècle avec les Fatimides et le XI^e siècle, avec les Almoravides, mais avec une sorte d'accélération de l'histoire au XV^e siècle, différentes puissances nord-africaines, européennes, musulmanes et méditerranéennes (Saadiens, Omeyyades de Cordoue, Gênes, Ottomans, Français, Britanniques) envoyèrent au cœur du Sahara, voire au-delà, tantôt par voie terrestre, tantôt par voie maritime, missionnaires, explorateurs et/ou agents de commerce, pour en connaître et maîtriser les richesses et les circuits du commerce et initièrent, par la même occasion, différents projets avortés de transsahariens, à cause de l'hostilité affichée des hommes du désert jusqu'à présent jaloux de leur liberté et de leurs pays.

Cette historiographie révèle aussi un lien et une complémentarité très forts entre d'une part le Sahara, cet espace fait de sable, et d'autre part la Méditerranée, cet espace fait d'eaux, par au moins trois modalités. La première, c'est le prolongement vers la Méditerranée des axes du commerce transsaharien par un changement des réseaux de commerçants. On sait la région guinéenne, le Soudan et le Sahel, les espaces de prédilection des réseaux de commerçants Dioulas/Wangara. Ils se superposent au Soudan et au Sahel aux réseaux maures et hawsa. Au Sahara interviennent les réseaux commerçants arabo-berbères et juifs, en certaines périodes, notamment aux XIV^e, XV^e, XVIII^e et XIX^e siècles. A partir des terminus septentrionaux du commerce transsaharien interviennent les réseaux juifs, avec les Radhanites et les commerçants juifs de Fustat le Caire, qui prolongent le commerce transsaharien, par voie terrestre vers l'Afrique du Nord et par voie maritime, vers l'Europe (Goitein, 1967; 1971; 1973; 1978; 1981; 1983; 1988; 1999; Person, 1968; 1970; 1975; Bakchine-Dumont, 1975; 1976; Abitbol, 1982; Levztion, 1982; Oliel, 1994; 1998; Ould Cheikh, 1999, p.5; Ba, 2014).

Deuxième modalité : cette jonction entre différents réseaux permet aux produits phares du commerce de circuler sur des espaces très vastes. A titre d'exemple, l'or de la région guinéenne et du Soudan servira à frapper, un peu partout en Europe, différentes monnaies royales. Les perles vénitiennes, elles, se retrouveront un peu partout au Soudan, notamment dans les sites de la vallée du fleuve Sénégal, révélés par les fouilles archéologiques. De même, les esclaves soudanais sont insérés dans les sociétés et les économies en Méditerranée, tandis que des eunuques originaires d'Europe orientale et centrale seront utilisés par les Mansa du Mali (Devisse; Labib, 1985; Devisse, 1990; Mendes, 2016). Troisième modalité: cet afflux constant de richesses poussera différents pouvoirs nord-africains et méditerranéens, pour ne citer que les Fatimides, les Omeyyades de Cordoue, les Saadiens, à mettre en place une stratégie diplomatique, voire militaire de conquête du Soudan ou de contrôle de ses richesses (Dufourcq, 1965; Miquel, 1968; 1975; Dramani-Issifou, 1982; Idris, 1985; Haidara, 1997).

Dans cette frénésie de stratégies, le XIV^e siècle et le début du XV^e siècle sont considérés comme étant, par le flux des échanges et l'ampleur des antagonismes entre pouvoirs politiques, chacun cherchant à contrôler plus que jamais les routes menant à l'or et aux esclaves, ainsi que la fiscalité qui en est issue, comme l'âge d'or du commerce transsaharien (Abitbol, 1982, p.231-240). Puis arrive la mi-XV^e siècle avec l'ouverture atlantique et sa conséquence immédiate, le commerce transatlantique, initiés par les Portugais et les Espagnols. Le commerce transsaharien est affecté par ce nouveau concurrent. Périclité-t-il? C'est ce que semble susurrer la phrase de Godinho qui met en scène la supplantation du commerce transsaharien par le commerce transatlantique. Le commerce transsaharien n'a pas, pour autant, disparu sous les coups de butoir du commerce transatlantique. Il s'est adapté par différentes modalités, stratégies, formes d'accommodation. Comme l'écrit Abdel Wedoud Ould Cheikh, "les échanges transsahariens et le trafic côtier atlantique n'ont peut-être pas été, comme on l'a quelquefois suggéré, les étapes successives et exclusives d'une histoire où le règne de la caravane cède, brutalement et sans retour, la place à l'hégémonie sans partage de la

caravelle” (Ould Cheikh, 1999, p.12). Avant d’aborder ces formes d’accommodation et de les étudier, il convient de s’intéresser à un préalable: c’est l’étude des facteurs et des circonstances qui permettent à l’Europe atlantique, adossée à la Méditerranée, d’initier, au XV^e siècle, les circumnavigations aux multiples conséquences.

LECTURES ET PERCEPTIONS DE L’OUVERTURE ATLANTIQUE

L’Atlantique et la Méditerranée: un océan et une mer reliés plus que par des eaux, des hommes et des navires, par une histoire et des théories partagées. Certaines de ces théories méritent d’être rappelées ici. Pour commencer, il est, selon Fernand Braudel, une explication “très ancienne, erronée et non pas disparue” (Braudel, 2010, p.367), qui veut que les Ottomans, par leur puissance maritime, leur “invincible armada” occupent, tous les XV^e et XVI^e siècles durant, la Méditerranée et la ferment aux Européens comme si c’était un verrou (Heers, 1971, p.36, p.259, p.269-286). Cet enfermement de l’Europe dans sa continentalité, finit par titiller sa créativité. Ce verrou est perçu comme étant le facteur qui pousse l’Europe, repliée sur elle-même, à faire éclore et mûrir des outils et des instruments scientifiques et techniques de haute portée. C’est dans ce contexte que se placent le développement de la cartographie majorquine, l’invention de la boussole, de la voile, de la caravelle, toutes choses qui permettront à l’Europe, en particulier au Portugal et à l’Espagne, d’opérer les circumnavigations. Selon Fernand Braudel, cette perspective doit plutôt être renversée: “ce sont bel et bien les grandes découvertes qui ont créé dans le Levant une zone de moindre intérêt où le Turc a pu, par suite, s’étendre et s’installer sans de trop grandes difficultés” (Braudel, 2010, p.367).

Il est aussi une perspective de Fernand Braudel, longtemps entretenue dans l’historiographie européenne, qui ne voit l’autre, l’Arabe et le Musulman que comme un potentiel pirate, qui veut que la Méditerranée, dans la longue durée, ait été le domaine réservé des Grecs et des Latins, au sens générique du terme. En un mot, Fernand Braudel avec ses thèses et par-delà lui, toute l’historiographie qui en est issue, fait

de la Méditerranée le centre d'impulsion, la rampe de lancement de l'expansion européenne via l'Atlantique.

Or, une production historique récente, faisant dos à la perspective braudelienne a tenu à montrer que parallèlement aux odyssées grecques et latines, la Méditerranée ou "Mer des Romains" (al-Bahr al-Rûmî), selon l'expression arabe consacrée, a aussi été musulmane, selon des fortunes diverses, entre les VII^e-XII^e siècles et les XV^e-XVI^e siècles. L'intérêt politique et commercial porté par les pouvoirs musulmans à cet espace maritime depuis au moins les califes *râshidûn* et son contrôle, en particulier par les Omeyyades de Cordoue, les Fatimides et les Ottomans, autorisent certains historiens, au titre desquels Christophe Picard, à parler de "suprématie maritime musulmane" ou encore de "Méditerranée musulmane" (Goitein, 1967; 1971; 1978; 1983; 1988; 1999; Picard, 2015; Guéna, 2015; Mendes, 2016, p.2). Malgré la prise de Ceuta par les Portugais, le 21 août 1415, marquant "la première étape de l'expansion moderne dans l'Atlantique" et malgré "le contrôle des Latins et des Portugais autour du détroit de Gibraltar et en Méditerranée occidentale", cette "suprématie maritime musulmane" sur la grande Mer est loin de faiblir (Braudel, 2010, p.329-331; Mendes, 2016, p.2).

En réalité, ce qu'il est convenu d'appeler "l'expansion européenne" est un long processus de mûrissement technologique et cartographique, fait de recherches sur deux siècles, expliqué dans le détail par Yoro K. Fall, et qui permet à l'Europe atlantique de réaliser cette révolution. Yoro K. Fall, historien sénégalais, spécialiste de la cartographie majorquine, dont il fait son principal matériau d'analyse, procède par déconstruction et reconstruction des thèses historiques courantes pour comprendre, dans leur totalité, les circumnavigations et l'image qu'offrent, à partir d'elles, l'Afrique et les Africains (Fall, 1982).

Ce processus tient d'un double et lent murissement qui met en liaison la Méditerranée à l'Atlantique ou mieux encore qui met la Méditerranée au service de l'Atlantique. Le premier murissement est la structuration, entre les XIII^e et XV^e siècles, de "l'espace méditerranéen atlantique". Le deuxième est la mise en place de "l'orientation thalassocratique catalane" (Fall, 1982, p.32-34). La structuration de cet espace

passé par une révolution commerciale qui touche l'Occident méditerranéen à la période ici concernée. Les différents aspects de cette révolution commerciale résident dans cinq domaines, qui méritent d'être rappelés, car s'emboîtant les uns aux autres comme les pièces d'un puzzle. Tout d'abord, on assiste à l'hégémonie de Gênes et de Venise, dans l'espace méditerranéen, profitant en cela des rivalités des pouvoirs musulmans, pour mettre en place un système complexe, car tenant à la fois de l'économie, de la politique et de la diplomatie et qui sert de précurseur au capitalisme commercial dont le but est et reste l'exploitation du monde. À son tour, cette hégémonie génoise et vénitienne favorise l'ouverture de la Méditerranée à l'Europe du nord-Ouest. Ces deux espaces, devenus complémentaires sur le plan commercial, sont reliés par différents axes maritimes, très fréquentés et qui rapportent déjà des bénéfices substantiels. Loin de se contenter de ces liaisons avec l'Europe du nord-ouest, la Méditerranée s'élargit aux îles atlantiques (Madère, Açores, Canaries), aidée en cela par l'expertise de ses marins, les progrès en cours de la navigation et l'esprit déjà capitaliste de ses marchands. La Méditerranée ainsi élargie et devenue un vaste espace commercial jusqu'aux îles atlantiques et vers l'Europe du nord-ouest, continue, plus que jamais, d'aspirer à elle d'importants flux d'or africain. Dès le milieu du XV^e siècle, cet or est complété par des esclaves, d'origine africaine eux aussi, et qui sont intégrés dans l'économie agricole de cette région. Yoro Fall voit dans cette utilisation de la force productive des esclaves, notamment dans les îles à sucre, les signes avant-coureurs de la traite négrière et de l'expansion européenne à travers le monde. Dès lors, Yoro Fall s'inscrit dans cette perspective générale qui fait des esclaves et de la quête des esclaves l'un des moteurs des circumnavigations. On est, en effet, frappé, à la lecture des sources portugaises, par cette manie des premiers navigateurs, bien rappelée par Jean Boulègue (1987, p.102-107; 2013, p.101-104), à capturer, pour les réduire à l'esclavage, les premiers Africains qui venaient à leur rencontre. C'est, à ce niveau de l'analyse, que devient intéressante la perspective de Toby Green qui fait de l'afflux de l'or le principal facteur de l'odyssée européenne vers l'Atlantique et partant des circumnavigations (Lydon, 2009; Green, 2019). Cette perspective

est subodorée par Godinho, avec son long développement sur l'or et sa quête par les Portugais (Godinho, 1969, p.93-128, p.419-444). Pour en revenir à Yoro Fall, le dernier domaine de la structuration de l'espace méditerranéen atlantique n'est autre qu'une assimilation des influences arabes et orientales. On assiste à un perfectionnement des bâtiments et des techniques navales. Nourris de ces influences techniques orientales et riches de fortunes amassées grâce au commerce maritime, les Italiens, surtout les Génois, apportent leur savoir, leur savoir-faire et leurs avoirs aux Portugais, dont ils deviennent des collaborateurs non négligeables.

A son tour, la couronne catalo-aragonaise tire profit de ce contexte méditerranéen très favorable. Elle finit aussi de déployer sa "Reconquista domestique" qui connaît de francs succès et lui permet d'élargir son espace de domination. Toutes les conditions sont donc réunies et mises à profit par cette couronne pour s'imposer comme une puissance méditerranéenne de premier plan. Dans cette entreprise, la couronne en question est aidée par un espace aux avantages maritimes évidents: rade de palma offrant "facilité d'accès, port en eau profonde, bonne protection des vents dominants, situation insulaire entre les rives méditerranéennes, réduction des routes maritimes" (Fall, 1982, p.35). C'est dans ce creuset que se développera, grâce notamment au soutien des politiques et des mécènes, la cartographie majorquine aux XIV^e et XV^e siècles (Godinho, 2005, p.313-337; Fall, 1982, p.32-35; Heers, 1971).

Forts de ces inventions et avancées scientifiques et technologiques, les pays européens, au premier rang desquels le Portugal et l'Espagne, disposeront des moyens de navigation qui leur permettront, après différents essais, de contourner la Méditerranée, pour, de l'Atlantique, partir à la découverte des mers, des océans, des côtes, de l'Afrique, de l'Amérique et du monde. Ce mûrissement scientifique et technologique et cet assaut de l'Atlantique sont favorisés, de l'intérieur, par différents princes et mécènes, pour ne citer que le plus célèbre d'entre eux: l'Infant Henri (McDougall, 2007, p.148). Ces navigations et les conséquences qu'elles entraînent sont qualifiées par les historiens sous différents vocables: "*circumnavigations*", "*brèche atlantique*", "*ouverture atlantique*", "*pré-découverte*", "*pré-découvertes*", "*découverte*", "*découvertes*", "*redécouverte*" de

l'Afrique, “*découverte*” de l'Amérique, “*arrivée des Européens*”, pour souligner différents mouvements à travers les océans, sur les côtes, autour de ou vers un autre continent. On en connaît aussi les conséquences immédiates et lointaines: supplantation progressive de la Méditerranée par l'Atlantique, mise en relation de trois continents et de trois mondes, dans une frénésie d'enjeux et d'affaires qui bientôt épouseront les contours de la traite transatlantique, l'émergence de royaumes côtiers en Afrique qui se développent au détriment des hégémonies politiques de l'hinterland, qui, elles, périclitent (Godinho, 1969; Boulègue, 1987, p.165-172; 2014, p.163-168; Ould Cheikh, 1999, p.29-69).

L'idée maîtresse ici c'est de relativiser la thèse de Godinho et de montrer qu'en Afrique, commerçants, souverains et peuples impliqués dans le commerce transsaharien ont procédé, par différentes modalités, stratégies, formes d'accommodation par rapport à ce commerce transatlantique pour ne pas perdre l'intégralité de leurs subsides et de leurs pouvoirs. On s'intéressera aux formes d'accommodation suivantes: superposition des deux commerces, transfert de circuits commerciaux, naissance de circuits religieux, captage de nouveaux produits, signatures de traités, *shurbubba*.

L'ACCOMODATION PAR LA SUPERPOSITION DE DEUX COMMERCES

Loin de disparaître, sous les coups de butoir du commerce transatlantique, au XV^e siècle, le commerce transsaharien et ses prolongements vers la région guinéenne et le golfe de Guinée se superpose à lui, connaît un regain d'activités, selon les régions concernées, et arrive même à se maintenir selon différentes modalités connues, mais qui méritent d'être mises ensemble et ce jusqu'à nos jours.

Certains produits, par leur forte demande, au nord ou au sud, continuent à alimenter le fret transsaharien. Du sud marocain, avec notamment la route des dattes reliant l'Oued Dra au Tafilâlet et des oasis sahariens (Touât, Gourara, Tidikelt), les dattes continuent à irradier le commerce transsaharien en direction du Sahel, du Soudan et

de la région guinéenne (Massignon, 1906). Cette traite des dattes est facilitée par l'existence de foires ou fêtes des dattes organisées épisodiquement à travers le Sahara, la forte demande de ce fruit au sud, en liaison avec l'islam et le ramadan, sa grande valeur symbolique dans les cérémonies familiales et dans les offrandes, en concurrence avec la cola et son lien avec les itinéraires et les circuits mystiques, propédeutiques et maraboutiques.

Malgré l'ouverture atlantique, la vallée du fleuve Sénégal continue à fonctionner comme le grenier à céréales, en particulier du mil, pour le Sahara occidental en général et le pays maure en particulier. C'est d'ailleurs le transfert d'une partie de ce flux vers Saint-Louis du Sénégal, au XVII^e siècle, pour en nourrir les esclaves et la population française, qui sera l'une des causes essentielles du mouvement *tubnan* ou *shurbubba*. Ce transfert provoque, dans le pays maure, une crise alimentaire qui va s'aggraver jusqu'à provoquer la prise des armes par Nasîr al-dîn et ses *tolbas* pour combattre les guerriers hassan aux exactions évidentes, propager l'islam et se tailler un circuit de ravitaillement en céréales vers la vallée du fleuve Sénégal (Barry, 1985; 1988, p.50-54; Ould Cheikh, 1999, p.6; Boulègue, 2013, p.288-301).

Le sel gemme n'est pas en reste. Des mines et des salines sahariennes, en particulier de Tawdêni et Kidyit aj-Jill, les Azalai continuent à drainer vers Tombouctou, ce sel connu en plus de sa valeur culinaire pour ses vertus thérapeutiques tant pour les hommes que pour le bétail (Meunier, 1980, p.133-144; Moseley, 1992, p.547; Ould Cheikh, 1999, p.1-4; McDougall, 2007, p.154-155).

Nonobstant la concurrence du commerce atlantique, l'or garde ses circuits traditionnels. Exploité sous forme artisanale au Ngalam, au Bambuck, au Bouré, dans la volta noire, dans le pays ashanti, baoulé et akan, en petites quantités isolées, il ne peut être collecté et acheminé, à travers la forêt, le Soudan et le Sahel, que par des colporteurs à l'expérience avérée: les Dioulas. De la lisière sahélienne, notamment de Tombouctou, il est alors acheminé vers le nord (Kiéthega, 1983).

Dès le XV^e siècle, ces circuits traditionnels au lieu de déboucher via le Sahara vers le Maroc sont détournés vers le Sahara atlantique, Arguin

en particulier (Godinho, 1969, p.176-182). Au XVI^e siècle, ce trafic de l'or à travers le Sahara connaît même un regain d'activités. On en veut pour preuve, pour reprendre Fernand Braudel,

(...) les tentatives vers le Sahara comme celles des Chérifs en 1543, 1583 et 1591 (cette dernière se termine ... par la prise de Tombouctou), ou celle de Sala Reis, en 1552, contre Ouargla. (...) Les arguments de V. Magalhães Godinho, qui lient l'essor des "chorfas" marocains à la reprise du trafic de l'or, ont leur poids (Braudel, 2010, p.150).

Le Maroc, en effet, nous rappelle Godinho, est toujours attractif à l'or, en ce début du XVI^e siècle, car offrant en retour les produits de ses oasis, en plus de son sucre et de son indigo (Godinho, 1969, p.221-222). On en veut aussi pour preuve la tentative de percée, à travers le Touât, d'une maison de commerce génoise, les *Centurioni*, à travers l'envoi, en 1447, d'un agent commercial, en la personne d'Antonio Malfante, qui séjournera à Tamentit, quelques temps durant (Roncière, 1927, p.III-IV, p.30-31; Heers, 1971, p.66, p.368-370; Lydon, 2009, p.49-50; Ba, 2014). Mais comme le montre C. Coquery-Vidrovitch, les changements les plus importants induits par le trafic de l'or sur la société et l'économie se furent sur la côte de l'or (Coquery-Vidrovitch, 1991, p.1396; Ballong-Won-Mewuda, 1994; 2001, p.19-38).

En concurrence avec ces produits, nous avons encore et toujours les esclaves. Grâce à une forte demande émanant des pays d'islam, la traite transsaharienne se superpose à la traite transatlantique et perdure jusqu'au XX^e siècle. Régulièrement, des raids, rapt, razzias sont organisés par les tribus maures, dans la vallée du fleuve Sénégal, pour y capturer des esclaves. Historiquement, ces chasses à l'homme expliquent les différents transferts de la capitale du Waalo de Njurbel, sur la rive droite du fleuve Sénégal, à Xuma et de Xuma à Ndeer. Elles expliquent aussi les relations conflictuelles entre, d'une part, les Brakna et les Trarza et d'autre part le Fuuta Tooro. Elles se poursuivront au moins jusqu'à la crise sénégal-mauritanienne de 1989. Au XVIII^e siècle, elles sont

même un des facteurs essentiels de la supplantation, au Fuuta Tooro, des Saatigi par les Almaamy ou Tooroodo (Barry, 1985; 1988; Kane, 2004; Boulègue, 2013, p.288-308).

À l'époque moderne, les plumes d'autruche font leur apparition dans le fret transsaharien. Utilisées par la noblesse européenne, dans les cours et les salons, comme ornement et parure de prestige, elles connaissent une demande croissante et insufflent au commerce transsaharien une sorte de second souffle, que saura exploiter, à bon escient, le rabbin Mardochée ben Aby Sérour (Oliel, 1988; Monjaret, 2008; Ba, 2014). Le thé et le sucre, surtout sous sa forme de pain, continuent à emprunter le même circuit.

Pour terminer cette analyse sur la superposition des deux circuits commerciaux, deux points de débat méritent d'être posés. Même si le XVIII^e siècle correspond au pic du commerce transatlantique, on note, ça et là en, au débouché de ce commerce, des régions, qui, quelques années plus tôt en dépendaient retomber dans les circuits du commerce transsaharien. On en veut pour preuve le commerce dans le Haut-Sénégal tel que décrit dans un rapport en date du 1^{er} avril 1732 et que le gouverneur du fort Saint-Joseph en Ngalam envoie à la Direction de la Compagnie des Indes. Ce rapport repris par Abdel Wedoud Ould Cheikh s'établit comme suit:

Sans les maures on y (au Galam) mourrait de faim, car le commerce (...) est tellement passé entre les mains de maures qu'il nous est presque impossible de trouver le moindre débouché des (sic) anciennes marchandises. (...) Ici point de traite sans taille, sans cornaline ronde, sans argent, marchandises autrefois inutiles dans ce pays (...) Les vivres sont d'une rareté qui ne peut s'exprimer soit que les nègres ne sèment point ou que les Maures les consomment (...). Depuis que les Maures ont commencé à apporter du sel dans ce pays n'y Bambouc n'y Bondou n'y Galam n'ont plus besoin de nous pour vendre leur mill. Ce mill se charge aux portes du fort sans qu'on puisse l'empêcher (...) il n'est que trop claire Messieurs que le commerce de Galam va de mal en pire (Ould Cheikh, 1999, p.6)

On comprend le désarroi du gouverneur du fort de Saint-Joseph car le mil, qui, depuis l'ouverture atlantique participe à la nourriture des Européens et de leurs esclaves est, en cette première moitié du XVIII^e siècle, objet de monopole par les Maures qui en ont aussi besoin.

Le deuxième point de débat concerne l'abolition de la traite atlantique au XIX^e siècle et le regain d'activités qu'elle entraîne dans le commerce transsaharien. Avec cette abolition, les captifs qui étaient destinés au commerce transatlantique sont insérés dans les circuits traditionnels transsahariens. L'offre en captifs est d'ailleurs importante, en liaison avec les djihads menés, en Afrique occidentale, aussi bien par Samory Touré que par El Hadj Oumar Tall. Cette main servile va participer à l'augmentation de la population des oasis, ce qui, à son tour, va entraîner un *boom* de la production agricole ainsi qu'une intensification des échanges commerciaux nord-sud (Moseley, 1992, p.542; Ould Cheikh, 1999, p.6).

L'ACCOMODATION PAR LE TRANSFERT DES CIRCUITS COMMERCIAUX

L'ouverture atlantique et la mise en place du commerce transatlantique offrent aux Africains de nouveaux produits de consommation. Parmi ces produits, certains sont fabriqués en Afrique du Nord et acheminés par les Portugais vers la côte atlantique de l'Afrique. On peut citer, entre autres, les chevaux, les armes à feu, les alcools, les parures, les burnous, les djellabas, les haïks, les tapis, les scelles, les étriers, les bassines en cuivre, les cuvettes, les chaudrons, les pots à urine, les tissus, les doudous, des anneaux, les bracelets ou bassins de cuivre, du blé. Avec cette nouvelle donne, on voit des circuits et des itinéraires traditionnels du commerce transsaharien se détourner de leur direction normale, faite dans le sens des méridiens, pour s'orienter vers la côte (Godinho, 1969, p.211; Braudel, 2010, p.143). Des exemples précis sont connus, avec le Sahara atlantique, la côte sénégalaise et le golfe de Guinée (Mendes, 2016, p.11). Au Sahara atlantique, on assiste à une percée portugaise, avec la création de la factorerie d'Arguin, en 1442, qui devient comptoir en 1455 et comptoir fortifié ou château en 1461 (Ballong-Won-Mewuda,

1994; 2001, p.19-38; Ould Cheikh, 1999, p.8). On assiste aussi à la création de la factorerie de Wadane en 1487, et mieux encore à celle de l'axe Arguin-Wadane, jalonné d'établissements commerciaux, dans un double souci de drainage des produits commerciaux et de défense des intérêts lusophones. Dès lors, comme le note G. Lydon, "le commerce maritime attire un nombre important de caravanes vers l'océan" (Lydon, 2009, p.86-87).¹ De ces caravanes, dès les années 1450, affluent, par exemple, des esclaves qui peuplent en grand nombre la péninsule ibérique en général et Lisbonne en particulier (Mendes, 2016, p.4).

Le même phénomène est remarqué avec la création et l'installation des Français à Saint-Louis du Sénégal en 1659. Ce site qui est, à la fois, comptoir, fort, tête de pont de la pénétration française en Afrique de l'ouest, détourne, vers la côte, comme déjà indiqué, le mil produit dans la vallée du fleuve Sénégal. Saint-Louis est aussi le lieu de transit, en liaison avec d'autres ports et comptoirs du Sahara atlantique, notamment Arguin, de la fameuse gomme arabique qui est acheminée vers l'Europe. Essentiellement entre les XVII^e et XIX^e siècles, la gomme arabique produite dans le Sahara mauritanien et dans la vallée du fleuve Sénégal, est fortement demandée en Europe, compte-tenu de sa qualité d'intrant dans les industries textiles et pharmaceutiques. Plus que tout autre produit, la gomme arabique participe au développement d'un trafic côtier intense, en gros entre Arguin et Saint-Louis du Sénégal. Ce trafic rapporte d'importants revenus aux populations maures et suscite beaucoup de rivalités entre les compagnies maritimes européennes. C'est ce qu'André Delcourt (1952) dénomme "la guerre de la gomme" et Abdel Wedoud en fait un long développement dans un axe de son article intitulé "l'âge de la gomme" (Ould Cheikh, 1999, p.7-12).

Même l'arrière-pays du commerce transsaharien, celui-là même qui l'approvisionne en or et esclaves n'est pas épargné par ces logiques de détournement. On voit, avec différents travaux, dont les thèses de Godinho (1969) et de Ballong-Wen-Mewuda (1994; 2001), comment, à partir de

1 Traduction de l'auteur: "In time, the regularity of maritime trade attracted larger numbers of camel caravans to the ocean".

la construction, en 1482, du château de São Jorge da Mina et d'autres ports, forts, comptoirs ou entrepôts (comme celui de Santiago du Cap Vert en 1456 ou Praia vers 1515), se fait le transfert, vers la côte, de ces produits traditionnellement destinés au commerce transsaharien (or, esclaves, ivoire, faux poivres dont la malaguette).

D'une manière générale, c'est de toute la côte occidentale d'Afrique, en différents ports négriers que, dès le XV^e siècle, des esclaves détournés des circuits transsahariens sont acheminés, dans un premier temps, vers la Péninsule ibérique et ses îles à sucre, et un peu plus tard, vers l'Amérique (Coquery-Vidrovitch, 1991, p.1390). Comme l'écrit Antonio de Almeida Mendes, "la consolidation de circuits de traite avec les royaumes de Sénégal est autant le fait des Portugais que des marchands arabes. De multiples circuits de traite relient les fleuves de Haute-Guinée et du Golfe de Guinée (...) aux îles atlantiques et aux ports de la Méditerranée et du Maghreb" (Mendes, 2016, p.5). L'or suit le même circuit et permet même "à la monnaie portugaise de se stabiliser dès 1457 avec la frappe des premiers cruzados d'or en 1457" (Mendes, 2016, p.5).

Des intermédiaires se saisissent de cette opportunité d'affaire et l'on assiste à la naissance de nouvelles corporations constituées de traducteurs, colporteurs, trafiquants, négociants, qui exercent trois mouvements commerciaux importants: des îles, comme Cap Vert, vers la côte, de la côte vers l'hinterland de la côte vers l'Europe et l'Amérique espagnole. Il s'agit des *Lançados*, des *tangomãos*, des interlopes, des *Koulang*, de mulâtres, de noirs libres, des *Moradores* (Portugais d'Outre-Mer), de Luso-Africains, des *Alformas* (intermédiaires en portugais). Ces intermédiaires pénètrent l'hinterland pour honorer les commandes des négriers, ou mieux encore, selon la belle expression d'Antonio de Almeida Mendes, "ravitaillent les navires, chassent les esclaves, fabriquent des articles de traite (tissus) ou embarquent sur les navires" (Mendes, 2016, p.5-6). Dans un récent travail, Thiago Mota pousse plus loin cette perspective en considérant que les Juifs portugais installés en Sénégal aux XVI^e et XVII^e siècles étaient utilisés par les souverains locaux comme intermédiaires dans la traite atlantique. Autrement dit,

leur mission consistait à acheminer, au profit des souverains locaux, les esclaves vers la côte et partant vers les Amériques (Mota, 2019b, p.223-240).

L'ACCOMODATION PAR LA NAISSANCE OU LE RENFORCEMENT DE CRICUIITS RELIGIEUX

De nouveaux circuits commerciaux liés à la religion voient le jour, ou se développent, soit en donnant un nouveau souffle au commerce transsaharien, soit par accommodation au commerce transatlantique. Quelques exemples méritent d'être retenus.

Les Khadres, en particulier les Kunta, constituèrent, sur le long temps de l'histoire, c'est-à-dire d'Ukba Ibn Nafi (622-683), le conquérant musulman auquel ils se rattachent, à nos jours, des réseaux religieux, propédeutiques et commerciaux qui vont essaimer tout le Sahara, le Sahel et le Soudan, avec des bases constituées par le Touat, le Sous, l'Azawad. Comme l'écrit Toba Diagne Haidara, "ils occupent un immense espace géographique allant du sud de l'Algérie aux rives du Niger et jusqu'au Sénégal. Ils se sont dispersés partout dans le Sahara et on en rencontre au Touat, dans l'Adrar des Iforas, sur les rives haoussa du fleuve Niger et dans le Kajoor au Sénégal" (Haidara Diagne, 1985, p.5). Les Kunta sont des marabouts doublés de commerçants (Haidara Diagne, 1985; Ould Cheikh, 1999, p.5-6; Batran, 2001; Cleaveland, 2001; Kounta, 2018). Leur particularité c'est, d'une part, de profiter de leur aura mystique, de leurs réseaux propédeutiques, de la dispersion de leurs disciples, au demeurant très enclins à leurs faire des cadeaux, sur un large espace géographique, pour développer leur commerce (El Hammel, 2002, p.106-108). C'est, d'autre part, d'introduire, dans leurs bâts, des produits issus du commerce transatlantique. Leur négoce porte, en effet, sur les produits suivants: bétail, viande séchée, graisse animale, céréales, tissus, sucre, thé, ustensiles, sel, tabac (Kounta, 2018, p.27). Comme commerçants ils intervenaient tant dans les circuits sahariens que soudano-sahéliens. En ce qui concerne les circuits sahariens, on peut, avec A. A. Batran, donner l'exemple de Sidi Ahmad Al-Bekkaye Bu Dam'a (mort en

1515): “this Shaykh had long standing trade connections with southern Mauritania. (...) He was shrewd wealthy businessman in the long-distance transsaharan trade. In fact, he was recognized as the patron saint of travelers on commerce” (Batan, 2001, p.24). En ce qui concerne les circuits soudano-sahéliens, on peut, avec J. Geneviève, noter que:

de Ghardaïa à Sokoto (plus de 2000 km.), de Goundam à Tahoua (plus de 1200 km), sur toutes les pistes caravanières il est bien rare de ne pas rencontrer un Kounta, (...) poussant devant lui du bétail et de petits ânes (...) lourdement chargés ou tirant une longue file de chameaux, portant chacun quatre barres de sel de Taoudéni. (...) Le Kounta est un commerçant né. Il est passionné pour le gain au point de faire une étape de plus pour gagner 5 francs sur le prix d’une barre de sel (Geneviève, 1950, p.1).

Le rabbin Mardochee Aby Sérour (1826-1886) arrive, au XIX^e siècle, à installer une petite communauté juive, à Tombouctou, à affréter des caravanes qui s’impliquent dans le commerce transsaharien, négociant essentiellement de l’or et des plumes d’autruche et n’hésitant à se rendre jusque dans les cités commerciales italiennes pour s’approvisionner en produits manufacturés utiles à son négoce (Oliel, 1998; Ba, 2008, p.185; 2014). Dans le même contexte, c’est-à-dire aux XVIII^e et XIX^e siècles, d’autres commerçants juifs installés à Tombouctou n’hésitent guère à envoyer leurs agents du commerce, le plus souvent d’origine servile, en direction de la côte guinéenne, pour en ramener des produits manufacturés qui sont revendus dans la métropole soudanaise et même, pour certains, réintroduits dans le circuit saharien. Ils arrivent ainsi à procéder à une jonction entre commerce transsaharien et transatlantique. On les connaît grâce à des lettres et des documents comptables qu’ils ont écrits et qui ont été partiellement traduits par Ismail Diadié Haidara (1999).

Eno B. Ikpe montre aussi comment la religion aide à l’émergence ou au développement aux XVIII^e et XIX^e siècles, au Nigéria, d’un groupe de commerçants impliqués dans la traite des esclaves et de l’huile de palme. Il s’agit des Aro. Entre la Sénégambie et le territoire akan, les Dioulas, certes impliqués dans le commerce depuis le Moyen âge connaissent un

regain d'activités, avec un trafic de l'or, de la gomme et de la kola, profitant ainsi de la surimposition de réseaux commerciaux sur des réseaux religieux déjà existants (Ikpe, 1996, p.131). On sait d'ailleurs, comme le démontre Yves Person (1968; 1970; 1975), que Samory, lui-même dioula, profitera de l'existence de ce double réseau religieux et commerçant, pour le relier en une vaste hégémonie politique au XIX^e siècle.

L'ACCOMODATION PAR LE CAPTAGE DE NOUVEAUX PRODUITS COMMERCIAUX ET PAR LA SIGNATURE DE NOUVEAUX TRAITÉS

On note aussi l'insertion, à partir de la côte, de produits issus du commerce transatlantique, tant dans le circuit du commerce transsaharien que de commerces régionaux. Différents produits sont concernés, qui participent à la création de nouvelles habitudes dans le domaine de la vêtue et de la parure (perles, bracelets de cuivre, anneaux, burnous, djellabas, haïks, tissus, draps, toiles); de l'art de la guerre (cheveux, armes à feu, scelles, étriers); de l'alimentation et de la cuisine (alcools, bassines en cuivre, cuvettes, chaudrons, épices comme le safran, les clous de girofle, le poivre, le curry, céréales comme le mil et le blé); des Africains (Fernandes, 1938; Godinho, 1969, p.211; Ould Cheikh, 1999, p.8; Braudel, 2010, p.143). Un exemple type de changement dans la vêtue est constitué par les tissus dits de Guinée et connus en hassaniyya sous le vocable d'*an-nila*. Fabriqués en Europe, par imitation des cotonnades soudanaises teintées à l'indigo, ils seront diffusés en Afrique, par les Anglais, à partir du XVI^e siècle. Comme le note Abdel Wedoud Ould Cheikh, "deux siècles plus tard, ils devinrent l'habit par excellence des Bizân ou Maures" (Ould Cheikh, 1999, p.5). On peut aussi donner l'exemple du papier. Un récent article met la lumière sur son trafic de la côte atlantique vers l'intérieur. Ce négoce devint même très important, en liaison avec le développement de l'islam et l'intensification des relations épistolaires entre l'élite locale, les intermédiaires du commerce et les Européens installés sur la côte, dans le cadre du commerce transatlantique (Mota, 2019a, p.24-25).

Le captage de ces produits se fait, notamment sur le Sahara atlantique, à partir d'Arguin, sur la côte sénégalienne, à partir de ports comme Saint-Louis et de la côte guinéenne, avec des ports comme El Mina. On peut à titre d'illustrations insister sur Arguin et Saint-Louis. D'Arguin, les produits du commerce transatlantique pénètrent l'Adrar mauritanien, vers la factorerie de Wadane, le marché de Tichitt et de là alimentent le circuit transsaharien. On comprend alors pourquoi, entre 1638 et 1724, la forteresse d'Arguin est largement disputée entre Portugais, Hollandais, Anglais, Français et Maures (Ould Cheikh, 1999, p.9-10).

De Saint-Louis, les produits du commerce transatlantique arrivent à irradier toute la vallée du fleuve Sénégal parsemée de forts, forteresses, escales et factoreries, jusque dans le Haut-fleuve et au-delà dans ce qui deviendra le Soudan français, ainsi que dans le pays maure. Ces régions sont aussi largement disputées entre puissances européennes impliquées dans le commerce atlantiques et les populations locales.

Malgré les différentes modalités d'accommodation mises en place, certaines régions, localités et circuits du commerce transsaharien sont fortement désavantagés par le commerce atlantique et voient leurs revenus diminuer. C'est le cas des terminus septentrionaux et méridionaux du commerce transsaharien ainsi que de ses principaux points de rupture de charge. Par réaction les chefs africains se voient obligés de signer des traités avec les nouveaux venus. Antonio de Almeida Mendes nous donne l'exemple du sud marocain et de l'Adrar mauritanien:

le contrôle exercé par les chrétiens sur la navigation côtière contribue à asphyxier les cités caravanières du sud-ouest du Maroc et de l'Adrar (Mauritanie) qui avaient été au Moyen âge deux des carrefours traditionnels du commerce transsaharien. Affaiblis économiquement et divisés par les luttes internes, les chefs des tribus berbères se retrouvent acculés à signer des traités avec les Portugais. Les Zénètes et les Nasiryya sont les premiers à se déclarer vassaux des rois du Portugal. Ils savent que les caravelles sont prêtes à prendre le relais des caravanes et que les Portugais ont installé un solide réseau de consuls et de facteurs dans les grands ports de Méditerranée et de l'Atlantique. (Mendes, 2016, p.12)

L'ACCOMMODATION PAR LE SHURBUBBA

Juste au nord du fleuve Sénégal, les Maures choisissent une forme d'accommodation connue sous différentes appellations: *shurbubba* (guerre des lettrés en vue d'établir un Etat gouverné par l'islam) ou *toubenan* (repentance) ou guerre des marabouts. Il s'agit d'un mouvement politique, religieux et social initié par Awbek b. Aschfaghu, connu sous le titre d'imam Nadhîr al-Dîn. Son objectif est clair: renverser l'ordre hassan basé sur la bravoure, l'art de la guerre, la traite, l'esclavage et différents prélèvements fiscaux faits sur les plus faibles, pour le remplacer par un Etat musulman et une communauté régie par la sharia et sous la direction d'un imam qui ne serait autre que lui-même (Kane, 2012, p.550). Grâce à ses *tolbas* (disciples) recrutés tant chez les Maures que chez les Peuls et les Wolof, il parvint à se créer, dans la deuxième moitié du XVII^e siècle, un royaume englobant la Mauritanie méridionale et le Sénégal septentrionale. "En 1670, ses fidèles wolofs et peuls en Sénégal parvinrent à renverser les dynasties dirigeantes dans les Etats voisins du Cayoor, du Jolof, du Walo, du Fuuta Tooro, et à gouverner ces Etats pendant une courte période" (Kane, 2012, p.550). Cette hégémonie fut donc de courte durée, car Nadhir al-dîn fut tué dans une bataille par les Banu Hassan. En Sénégal septentrionale, entre 1674 et 1677, les Français, installés à Saint-Louis, fournissent des armes à feu aux Ceddo et les aident à reprendre leur pouvoir naguère perdu. Plus tard, à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, ce mouvement connaîtra des formes de résurgence avec ce qu'il est convenu d'appeler la révolution toorodo au Fuuta Tooro, ainsi que celles du Bundu et du Fuuta Djallon.

A l'analyse, on voit que ce mouvement trouve un terreau favorable dans l'ouverture atlantique et ses conséquences dramatiques sur la société maure: déclin relatif du commerce transsaharien, transfert vers la côte, surtout vers Saint-Louis des esclaves et des céréales qui, jusqu'à présent, faisaient la force de la société maure. Celle-ci affaiblie est minée par des conflits internes entre guerriers hassan, d'origine arabe, et des marabouts sanhadja d'origine berbère. Le mouvement tubnan apparaît donc comme une forme d'accommodation d'une société en

crise par rapport à la logique du commerce transatlantique, car il s'agit, pour Nadhîr al-Dîn, de s'aménager un accès direct au commerce et aux céréales de la vallée du fleuve Sénégal (Barry, 1985; 1988; Ould Cheikh, 1999, p.29-69; Kane, 1986, p.575-580; 2004; McDougall, 2007, p.151-152; Kane, 2012, p.550-551; Boulègue, 2013).

CONCLUSION

Dans cette étude, il s'est agi, en convoquant la perspective de la longue durée, d'analyser, dans leurs éléments fondamentaux, les commerces transsaharien et transatlantique, de les mettre tantôt en relation, tantôt en parallèle, pour vérifier si l'idée d'une supplantation brusque de la caravane par la caravelle, si chère à Godinho et reprise par beaucoup d'autres historiens, résiste au crible de la critique historique.

On découvre alors que les structures sont comme les hommes, c'est-à-dire douées d'une grande capacité d'adaptation, d'accommodation, voire de résilience. Cela est surtout valable pour le commerce transsaharien. On est de fait frappé par les différentes modalités par lesquelles le commerce transsaharien, à partir de l'ouverture atlantique, s'accommode aux nouvelles logiques et dynamiques marchandes et mercantiles induites par le commerce transatlantique. Cette accommodation est surtout le fait d'individualités et de groupes qui, ainsi, s'adaptent, progressent et perdurent en fonction de la nouvelle.

Cette résilience, avant l'heure, permet au commerce transsaharien, déjà vieux, à l'ouverture atlantique de huit siècles, selon les régions concernées, de se superposer au commerce transatlantique, de le supplanter, ou de s'effacer.

Aujourd'hui encore, il perdure avec les routes du sel, la résurgence de la traite et de l'esclavage au Sahara, le trafic devenu régulier des armes, en liaison avec le développement dans cet espace et ses alentours de mouvements terroristes, l'acheminement à travers la transsaharienne, par gros porteurs, de nouveaux produits commerciaux made in China qui essaient jusqu'aux foires traditionnelles du Tafilalet, en concurrence avec les dattes et les autres produits des terroirs oasiens.

L'on comprend alors ce débat, devenu vieux, mais qui connaît encore des résurgences et qui veut que la traite transsaharienne ait concurrencé la traite transatlantique, même s'il est vrai que la longue durée de la première est largement supplantée par la saignée démographique induite par la seconde: au moins 12 millions contre huit millions d'esclaves. C'est que le Sahara, immense désert et espace de circulation et de liaisons entre des régions aux économies différentes, mais complémentaires, est plus que jamais, avec les nombreuses richesses minières enfouies dans son sous-sol, un espace à enjeux et à conflits, au sein duquel la géopolitique de l'Afrique semble se redessiner.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ABITBOL, Michel. Juifs maghrébins et commerce transsaharien du VIII^e au XV^e siècle. In: ABITBOL, Michel (ed.). *Communautés juives des marges sahariennes du Maghreb*. Jérusalem: Institut Yad Izhak Ben-Zvi, 1982, p.229-252.
- AUSTEN, Ralph A. *Trans-Saharan Africa in world history*. Oxford: Oxford University Press, 2010.
- BA, Idrissa. Continuité ou discontinuité de la présence juive à Walata et dans le Sahel ouest-africain du XV^e au XIX^e siècle. *Outre-Mers*, n.358-359, p.147-185, 2008.
- BA, Idrissa. *Sur les traces d'une diaspora juive en Afrique au Moyen-Âge*. Paris: Les Indes Savantes, Rivage des Xantons, 2014.
- BAKCHINE-DUMONT, Simone. *Les Juifs du Touât (XIV^e et XV^e siècles)*. (Mémoire de maîtrise en Histoire) - Université Paris VIII. Paris, 1975-1976.
- BALLONG-WEN-MEWUDA, Joseph Batéora. *São Jorge da Mina, 1482-1637: la vie d'un comptoir portugais en Afrique occidentale*. Paris: EHESS, 1994.
- BALLONG-WEN-MEWUDA, Joseph Batéora. Africains et Portugais: tous des négriers aux XV^e et XVI^e siècles dans le Golfe de Guinée. *Cahiers des Anneaux de la mémoire*, n.3, p.19-38, 2001.
- BARRY, Boubacar. *Le royaume du Waalo*. Le Sénégal avant la conquête. Paris: Karthala, 1985.

- BARRY, Boubacar. *Senegambia and the atlantic trade*. Cambridge: University Press, 1988.
- BATRAN, Abdal Aziz. *The Qaddiryya Brotherhood in West Africa and the Western Sahara: the life and times of Sheykh Al-Mukhtar Al-Kunti (1729-1811)*. Rabat: Institut des études africaines, 2001.
- BOULÈGUE, Jean. *Le Grand Jolof (XIII^e – XV^e siècle)*. Blois: Façades, 1987.
- BOULÈGUE, Jean. *Les royaumes wolof dans l'espace sénégalais (XIII^e – XVIII^e siècle)*. Paris: Karthala, 2013.
- BOVILL, Edward William. *The golden trade of the Moors*. London: Oxford University Press, 1968.
- BRAUDEL, Fernand. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris: Armand Colin, 2010.
- CLEAVELAND, Timothy. *Becoming Walata: a history of sharan social formation and transformation*. Portsmouth: Heinemann, 2001.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine. Villes africaines anciennes: une civilisation mercantile pré-négrière dans l'ouest-africain, XVI^e et XVII^e siècles. *Annales Economies, Sociétés, Civilisations*, 46^e année, n.6, p.1389-1410, 1991.
- ALMEIDA MENDES, António de. Le Portugal et l'Atlantique. Expansion, esclavage et race en perspective (XIV^e – XVI^e siècles). *Rives méditerranéennes*, n.53, p.1-19, 2016.
- DELCOURT, André. *La France et les établissements français au Sénégal entre 1713 et 1763*. Dakar: IFAN, 1952.
- DEVISSE, Jean. Commerce et routes du trafic en Afrique occidentale. In: EL FASI, Mohamed; HRBEK, Ivan (eds.). *Histoire générale de l'Afrique*, vol. 3: L'Afrique du VII^e au XI^e siècle. Paris: UNESCO, 1990, p.397-464.
- DEVISSE, Jean; LABIB, Shuhi. L'Afrique dans les relations intercontinentales. In: NIANE, Djibril Tamsi (ed.). *Histoire générale de l'Afrique*, vol. 4: L'Afrique du XII^e au XVI^e siècle. Paris: UNESCO, 1985, p.693-730.
- DUFOURCQ, Charles-Emmanuel. *L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIII^e et XIV^e siècles*. De la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du Sultan mérinide Abou-l- Hasan (1331). Paris: PUF, 1965.

- FALL, Yoro K. *L'Afrique à la naissance de la cartographie moderne*. Les cartes majorquines: XIV^e-XV^e siècles. Paris: Karthala, Centre de Recherches Africaines, 1982.
- FERNANDES, Valentim. *Description de la côte d'Afrique de Ceuta au Sénégal (1506-1507)*. Édité par Théodore Monod et Cénival de Pierre. Paris: Larose, 1938.
- GENEVIÈVE, J. Les Kounta et leurs activités commerciales. *Bulletin de l'IFAN*, tome XII, n. 4, série B, p.1111-1127, oct. 1950.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. *L'Economie de l'Empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles*. Paris: S.E.V.P.E.N., 1969.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. Portugal and the Making of the Atlantic World: Sugar fleets and gold fleets, the seventeenth to the eighteenth centuries. *Review (Fernand Braudel Center)*, vol. 28, n.4, p.313-337, 2005.
- GOITEIN, Shlomo Dov. *A mediterranean society, the jewish communities of the arab world as portrayed in the documents of the Cairo*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press, 6 vol., 1967, 1971, 1978, 1983, 1988, 1999.
- GOITEIN, Shlomo Dov. *Letters of medieval Jewish traders*. Princeton: Princeton University Press, 1973.
- GOITEIN, Shlomo Dov. R. Isaac b. Ibrahîm al-Taâtî (ca. 1235) the most ancient reference to Jews in the Touat. *Revue des études juives*, vol. 140, n.1-2, p.193, 1981.
- GREEN, Toby. *A fisful of shells: West Africa from the rise of the slave trade to the age of revolution*. Chicago: Chicago University Press, 2019.
- GUÉNA, Pauline. *Quand la Méditerranée était musulmane*. 2015 Disponible en: <https://www.nonfiction.fr/article-7563-quand-la-mediterranee-etait-musulmane.htm>. Accès en: 10 jan. 2020.
- HAIDARA, Ismaël Diadié. *L'Espagne musulmane et l'Afrique subsaharienne*. Bamako: Editions Donniya, 1997.
- HAIDARA, Ismaël Diadié. *Les Juifs à Tombouctou*. Recueil des sources écrites relatives au commerce juif à Tombouctou au XIX^e siècle. Bamako: Editions Donniya, 1999.

- HAIDARA DIAGNE, Toba. *Contribution à l'étude de l'islam au Sénégal: la confrérie kuntiyu de Njaasaan (1884-1914)*. (Mémoire de maîtrise en Histoire) – Université Cheikh Anta Diop de Dakar. Dakar, 1985.
- HEERS, Jacques. *Gênes au XV^e siècle*. Civilisation méditerranéenne, grand capitalisme et capitalisme populaire. Paris: Flammarion, 1971.
- HOPKINS, Anthony Gerald. *An Economic History of West Africa*. London: Longman, 1973.
- HUNWICK, John. *West Africa, Islam and the Arab world*. Princeton: Markus Wiener Publishers, 2006.
- IDRIS, Hady Roger. La société au Maghreb après la disparition des Almohades. In: NIANE, Djibril Tamsir (ed.). *Histoire générale de l'Afrique*, vol. 4: L'Afrique du XII^e au XVI^e siècle. Paris: UNESCO, 1985, p.125-140.
- IKPE, Eno B. The rise of the merchants class in West Africa. In: OGUNREMI, Gabriel Ogundeji; FALUYI, E. K. (orgs.). *Economic history of West Africa*. Ibadan: Ray Charles Publications and Connel Publications, 1996, p.124-138.
- KANE, Oumar. *Le Fuuta-Tooro des Satigi aux Almmami (1512-1807)*. Thèse pour le doctorat ès-Lettres et Sciences humaines - Université de Dakar. Dakar, 1986.
- KANE, Oumar. *La première hégémonie peule*. Le Fuuta Tooro de Koli Tenjella à Almaami Abdul. Paris: Karthala, 2004.
- KANE, Ousmane. L'«islamisme» d'hier et d'aujourd'hui. Quelques enseignements de l'Afrique de l'ouest. *Cahiers d'études africaines*, n.206-207, p.545-574, 2012.
- KIETHEGA, Jean-Baptiste. *L'or de la Volta noire*. Exploitation traditionnelle: histoire et archéologie. Paris: Karthala, 1983.
- KOUNTA, Abdourahmane. *Les Kunta: biographie d'une famille religieuse propagatrice de l'islam en Afrique d'Uqba Ibn Nafi (VII^e siècle) à Cheikh Bou Kounta de Ndiassane (1840-1914)*. Rapport de Master I – Université Cheikh Anta Diop de Dakar. Dakar, 2018.
- LA RONCIÈRE, Charles de. *La découverte de l'Afrique au Moyen-Age*. Cartographes et explorateurs, Tome troisième: Un explorateur français du Niger. Le Caire: IFAO, 1927.

- LEVTZION, Néhémia. The Jews of Sijilmasa and the Saharan trade. In: ABITBOL, Michel (ed.). *Communautés juives des marges sahariennes du Maghreb*. Jérusalem: Institut Yad Izhak Ben - Zvi, 1982, p.253-263.
- LEWICKI, Tadeusz. Le rôle du Sahara et des Sahariens dans les relations entre le Nord et le Sud. In: EL FASI, Mohamed; HRBEK, Ivan (eds.). *Histoire générale de l'Afrique*, vol. 3: L'Afrique du VII^e au XI^e siècle. Paris: UNESCO, 1990, p.303-340.
- LYDON, Ghislaine. *On Trans-Saharan trails: Islamic law, trade networks, and cross-cultureal exchange in nineteenth-century Western Africa*. Cambridge: Cambridge Univerity Press, 2009.
- MASSIGNON, Louis-Ferdinand-Jules. *Le Maroc dans les premières années du XVI^e siècle: tableau géographique d'après Léon l'Africain*. Alger: Adolphe Jourdan, 1906.
- MAUNY, Raymond. Une route préhistorique à travers le Sahara occidental. *Bulletin de l'IFAN*, vol. 9, n.1-4, p.341-357, 1947.
- MAUNY, Raymond. *Tableau géographique de l'Ouest-africain au Moyen âge d'après les sources arabes, la tradition et l'archéologie*. Dakar: IFAN, 1961.
- MCDougALL, E. Ann. The caravel and the caravan. Reconsidering received wisdom in the sixteenth-century Sahara. In: MANCALL, Peter C. (org.). *The Atlantic world and Virginia, 1550-1624*. Chapel Hill: University of California Press, 2007, p.143-169.
- MEUNIER, Dominique. Le commerce de sel de Taoudeni. *Journal des Africanistes*, t. 50, fasc. 2, p.133-144, 1980.
- MIQUEL, André. *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du XI^e siècle*. Vol. I: Géographie et géographie humaine dans la littérature arabe des origines à 1050. Paris: Mouton, 1968.
- MIQUEL, André. *La géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du XI^e siècle*. Vol. II: Géographie arabe et représentation du monde: la terre et l'étranger. Paris: Mouton, 1975.
- MONJARET, Anne. Plume et mode à la belle époque. Les plumassiers parisiens face à la question animale. *Techniques et Culture*, n.50, p.228-255, 2008.
- MOSELEY, Katherine. P. Caravel and caravan: West african and the world-economies, ca 900-1900 AD. *Review*, vol. 15, n.3, p.523-555, 1992.

- MOTA, Thiago Henrique. Islamic expansion in West Africa during the 16th and 17th centuries: a contribution to the study of Senegambian ivory saltcellars. *Afriques: débats, méthodes et terrains d'histoire*, 10, 2019a.
- MOTA, Thiago Henrique. O Ganagoga e a sucessão do Grã-Fulo: participação de cristãos-novos portugueses nas redes políticas africanas (Senegâmbia, séculos XVI e XVII). In: ASSIS, Angelo Adriano Faria de; MUNIZ, Pollyanna Gouveia Mendonça; MATEUS, Susana Bastos; MATTOS, Yllan de. (orgs.). *Estruturas e Vivências na Modernidade: Sefarditas, Intelectuais, Religiosos e Inquisição*. Lisboa (PT); Viçosa (BR): Cátedra de Estudos Sefarditas Alberto Benveniste, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, 2019b, p.223-240.
- OGUNREMI, Gabriel Ogundeji; FALUYI, E. K. (orgs.). *Economic history of West Africa*. Ibadan: Ray Charles Publications and Connel Publications, 1996.
- OLIEL, Jacob. *Les Juifs au Sahara*. Le Touât au Moyen-Age. Paris: Editions du CNRS, 1994.
- OLIEL, Jacob. *De Jérusalem à Tombouctou, l'odyssée saharienne du Rabbín Mardochee*. Paris: Olbia, 1998.
- OULD CHEIKH, Abdel Wedoud. La caravelle et la caravane: les deux âges du commerce de l'ouest saharien. *L'Ouest saharien*, n.2, p.29-69, 1999.
- PERSON, Yves. *Samori*. Une révolution dyula. Dakar: IFAN, 3 volumes, 1968, 1970, 1975.
- PICARD, Christophe. *La Mer des califes*. Une histoire de la méditerranée musulmane (VII^e-XII^e siècle). Paris: Seuil, 2015.
- ROBINSON, David. *Paths of accommodation: Muslim societies and French colonial authorities in Senegal end Mauritania, 1880-1920*. Ohio: Ohio University Press, 2000.
- ROBINSON, David. *Les sociétés musulmanes africaines*. Configurations et trajectoires historiques. Paris: Karthala, 2012.