

Introduction

L'impact de la construction du monde atlantique sur les Africains et les Européens (xv^e-xix^e siècle)

Guy SAUPIN

Partant de l'approche élaborée par F. Braudel pour l'étude de la Méditerranée au xvi^e siècle, le concept d'histoire atlantique entend privilégier l'étude des systèmes relationnels entre des espaces relevant des trois continents bordant l'océan éponyme, dans une perspective globale intégrant les sociétés, leurs productions matérielles et spirituelles, y compris leurs systèmes politiques, sur l'hypothèse d'un tout structuré par cette relation¹. Cette volonté de s'attacher en priorité aux connexions et interactions explique l'intérêt porté aux circulations, aux transferts et aux appropriations, principalement aux effets aller-retour. Les limites d'un monde océanique, associant les mers annexes et une certaine épaisseur continentale par les fleuves et rivières sans négliger les routes terrestres, ne sauraient être définies autrement qu'en tant que frontières floues, zones de contact beaucoup plus que barrières défensives. La justification de cette échelle d'analyse pose la question de l'établissement d'une originalité suffisante dans une temporalité longue menant d'un premier Atlantique euro-africain émergeant au xv^e siècle jusqu'à un Atlantique tricontinental qui entre en mutation, dans un phasage décalé, sous la double influence des décolonisations américaines et de la colonisation européenne en profondeur de l'Afrique, même s'il n'est pas évident que le concept de colonisation ait toute sa pertinence pour rendre compte du fait impérial à l'époque moderne².

L'ouvrage présenté s'est fixé comme ambition d'apporter des réponses à la question de l'impact de la construction du monde atlantique sur les anciens mondes africain et européen dans la longue durée précoloniale³. Afin de

1. B. BAILYN, *Atlantic History. Concepts and Contours*, Cambridge, Harvard University Press, 2005.

2. J. F. SCHAUB, « La catégorie "études coloniales" est-elle indispensable? », *Annales HSS*, 2008, vol. 63, n° 3, p. 625-646.

3. Cet ouvrage est issu d'une partie des textes préparés pour le colloque éponyme organisé à Nantes en juin 2010 sous la direction scientifique de Cécile Vidal (MASCIP0, EHES Paris) et de Guy Saupin (CRHIA-Université de Nantes). Mes remerciements vont ici à Cécile Vidal pour la part essentielle qu'elle a prise dans la conception et l'organisation de ces trois journées de réflexion.

se dégager des dérives souvent dénoncées de l'eurocentrisme, l'analyse des réactions et des transformations des communautés d'Afrique noire est abordée en premier pour mieux se concentrer sur les retombées en Europe dans la seconde partie. La discussion sur l'impact africain est centrée sur la question de la durée pendant laquelle ce nouveau marché est resté contrôlé par les élites dirigeantes africaines, avant que ses perturbations et sa redéfinition ne tournent en défaveur de leurs peuples. D'où la répartition des textes en deux phases articulées autour du basculement du XVIII^e au XIX^e siècle. Les réactions européennes sont analysées à travers trois entrées principales : le degré d'intégration au monde atlantique et ses conséquences sur les circuits et réseaux marchands, la déstabilisation des principes d'économie politique et l'influence sur les modes de gestion des affaires dans ce marché en construction. Si l'exigence de clarté dans la construction de l'ouvrage a conduit à privilégier cette distinction entre les deux façades continentales, la conclusion saisira les deux espaces atlantiques dans une même problématique transversale.

Les enjeux d'une inversion des problématiques habituelles

L'histoire atlantique s'est d'abord définie comme une meilleure compréhension d'un monde original, connecté par d'intenses relations, émergent progressivement comme espace hégémonique mondial durant la période retenue, correspondant essentiellement aux temps modernes, même si l'origine du processus de désenclavement est le plus souvent rapporté au XIII^e siècle⁴. Elle s'attache à valoriser la diversité des circulations des hommes, y compris de leurs maladies, mais aussi des plantes et des animaux, des produits et des capitaux, des idées et des valeurs culturelles et artistiques très influencées par la religion. Elle s'efforce d'évaluer l'importance des relations entre les anciens et les nouveaux mondes, à partir des conséquences des migrations plus ou moins soutenues des Européens et de la déportation massive des Africains par le commerce des esclaves. Elle cherche à caractériser l'originalité américaine par synthèse du substrat indigène et des apports extérieurs, selon des solutions très variables. Elle s'est appuyée sur l'idée de la prééminence de cette économie-monde à l'échelle planétaire, au sens braudélien d'un grand espace caractérisé par l'intensité de ses échanges intérieurs et d'une logique structurante d'association entre centre et périphéries, fondée sur les décalages technologiques et l'accumulation des capitaux, lui permettant de s'imposer progressivement face au monde l'océan Indien et aux empires ottoman et chinois⁵. Ce monde atlantique apparaît par ailleurs très marqué par la civilisation européenne,

4. P. CHAUNU, *L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*, Paris, PUF, 2011 (1969) ; J. M. SALMANN, *Le grand désenclavement du monde, 1200-1600*, Paris, Payot, 2011.

5. F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, A. Colin, 1967-1979, 3 vol. ; I. WALLERSTEIN, *The Modern World System*, New York, Academic Press, 1974-1989, 3 vol.

principalement par l'impact des différentes formes confessionnelles de christianisme mais aussi par l'influence idéologique de son évolution politique chaotique et décalée, mais finalement convergente vers le libéralisme politique, la dotant ainsi d'une mission universaliste.

Ces premières formulations de l'*Atlantic History* élaborées dans les séminaires des universités américaines, à la suite d'Harvard, ont été diversement reçues dans les pays européens les plus concernés par cette thématique⁶. Quatre grands types de critiques ont rapidement émergé. Il en est ainsi d'une vision exagérée du caractère intégré et cohérent du monde atlantique, gommant trop facilement le côté disparate, les fragmentations, les décalages en tout genre. Une réaction s'est manifestée contre un Atlantique trop britannique⁷, trop marqué par le lieu de son élaboration conceptuelle⁸, reflet de l'idéologie américaine, comme une nouvelle version intellectuelle de la guerre froide au moment où sa première phase historique devenait moins opérante suite à l'effondrement du bloc communiste soviétique : la version universitaire de l'OTAN. D'autres y ont décelé une forme masquée de la continuation de l'eurocentrisme, en pointant l'insuffisante prise en compte des Africains⁹ (un Atlantique blanc!) et surtout, après une vive réaction universitaire sur les traites négrières et leurs conséquences, des divers peuples amérindiens¹⁰. Une histoire néo-coloniale après la décolonisation. La plupart des études se rattachant à l'histoire globale ou connectée ont récusé le schéma interprétatif centre et périphéries, tout en reculant jusque dans un XVIII^e siècle bien avancé le creusement d'une dénivellation avec la Chine¹¹.

Le choix de la bonne échelle d'observation a animé la discussion. La pertinence de la dimension atlantique a été contestée puisque la phase historique considérée correspond à la première expérience historique

6. C. VIDAL, « L'histoire atlantique de part et d'autre de l'Atlantique », *Nuevo Mundo – Nuevos Mundos* [<http://nuevomundo.revues.org/index10233.html>]; *id.*, « La nouvelle histoire atlantique en France : ignorance, réticence et reconnaissance tardive », *Nuevo Mundo – Nuevos Mundos* [<http://nuevomundo.revues.org/index42513.html>]; S. MARZAGALLI, « L'histoire atlantique en Europe », *Nuevo Mundo – Nuevos Mundos* [<http://nuevomundo.revues.org/index42463.html>].

7. D. ARMITAGE et M. BRADDICK (dir.), *The British Atlantic World, 1500-1800*, New York, Palgrave Macmillan, 2002; F. DE ALENCASTRO, « Le versant brésilien de l'Atlantique sud, 1500-1850 », *Annales HSS*, mars-avril 2006, n° 2, p. 359-382.

8. S. MARZAGALLI, « Sur les origines de l'"Atlantic History" : Paradigme interprétatif de l'histoire des espaces atlantiques à l'époque moderne », *Dix-Huitième Siècle*, 2001, vol. 33, p. 17-31; I. K. STEELE, « Bernard Bailyn's American Atlantic », *History and Theory*, 2007, vol. 46, n° 1, p. 48-58.

9. J. K. THORNTON, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge U.P., 1992 (1998).

10. P. COHEN, « Was there an Amerindian Atlantic? Reflections on the Limits of a Historiographical Concept », *History of European Ideas*, 2008, vol. 34, p. 388-410.

11. K. POMERANZ, *The Great Divergence: China, Europe and the Making of the Modern World Economy*, Princeton, Princeton U.P., 2000; *id.*, *La force de l'Empire. Révolution industrielle et écologie, ou pourquoi l'Angleterre a fait mieux que la Chine*, Alfortville, Éditions Ere, 2009; S. SUBRAHMANYAM, *Explorations in Connected History. From the Tagus to the Ganges*, Delhi, Oxford U.P., 2005; D. ARMITAGE et S. SUBRAHMANYAM (dir.), *The age of Revolutions in global context, c. 1760-1840*, Basingbrooke, Palgrave Macmillan, 2009.

de mondialisation à l'échelle planétaire¹². D'autres réserves sont venues critiquer une insuffisante prise en compte de la prégnance des empires coloniaux de l'époque moderne, tant dans le découpage de l'océan matriciel en autant d'Atlantiques nationales que dans le nécessaire dépassement de cette échelle puisque la colonisation menée par les États européens, quel que soit son type, s'est établie dans une dimension mondiale¹³. Par ailleurs, la suprématie durable des idées mercantilistes veillant à préserver l'hégémonie des métropoles – et tout spécialement de leurs ports du grand commerce international – sur les espaces coloniaux ne serait-elle pas sous-évaluée par une approche exagérément intégrante? Une excessive fascination pour le commerce colonial aurait conduit également à une sous-estimation de l'importance des échanges intra-européens, beaucoup plus décisifs pour comprendre les mutations internes menant à l'enclenchement du processus de révolution industrielle, seule véritable base de l'instauration d'une prééminence mondiale d'un monde atlantique aux XIX^e et XX^e siècles¹⁴. À force d'insister sur les dérives de la version mythique de l'intégration, ne risque-t-on pas d'en revenir à une approche trop juridique et institutionnelle de la fragmentation, propice à l'enfermement dans la dimension nationale? Le monde atlantique n'est-il pas par excellence, dans l'affrontement général des grandes puissances maritimes européennes, celui du dépassement possible de toutes les frontières, de manière légale ou totalement illégale si l'institution régulatrice ne parvient pas à couvrir le non-respect des interdits¹⁵.

Cette salve de critiques a heureusement produit un enrichissement de la réflexion autour du concept en incitant à la multiplication des études sur la diversité des expériences, ce qui a mis en évidence les différentiels d'intégration dans le temps et dans l'espace¹⁶. Surtout, la nouvelle orientation privilégie l'analyse des rencontres, des brassages, des métissages et des synthèses

12. S. GRUZINSKI, *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Paris, La Découverte, 2004 ; *id.*, « Les mondes mêlés de la monarchie catholique et autres "connected histories" », *Annales HSS*, 56-1, 2001, p. 85-117 ; C. GRATALOUP, *Géohistoire de la mondialisation. Le temps long du monde*, Paris, A. Colin, 2007. Thème : « Une histoire à l'échelle globale », *Annales HSS*, janvier-février 2001, vol. 56, n° 1.
13. J. H. ELLIOT, *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America, 1492-1830*, New Haven et London, Yale U.P., 2006 ; J. P. ZUNIGA, « L'Histoire impériale à l'heure de l'histoire globale : une perspective atlantique », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine, Bulletin SHMC*, 2007, 54-4 bis, p. 54-68.
14. P. O'BRIEN, « European Economic Development: The Contribution of the Periphery », *Economic History Review*, 2nd series, vol. 35, 1982, p. 1-18 ; P. BAIROCH, *Economics and World History: Myths and Paradoxes*, London, Harvester, 1993 ; B. ETEMAD, *De l'utilité des Empires. Colonisation et prospérité de l'Europe*, Paris, A. Colin, 2005.
15. C. DANIELS et M. V. KENNEDY (ed.), *Negotiated Empires. Centers and Peripheries in the Americas, 1500-1800*, Routledge, 2002.
16. J. P. GREENE et P. D. MORGAN (ed.), *Atlantic History. A critical Appraisal*, Oxford, Oxford University Press, 2009 ; N. CANNY et P. D. MORGAN (dir.), *The Oxford Handbook of the Atlantic World, 1450-1850*, Oxford, Oxford U.P., 2011 ; C. VIDAL, « Pour une histoire globale du monde atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique? », *Annales HSS*, 2012-2, p. 391-413.

originales qui en sortent¹⁷, dans le dépassement de la notion d'acculturation trop univoque au profit des interactions entre les divers comportements sociaux et univers mentaux¹⁸. Aujourd'hui, l'Atlantique n'est plus ni blanc, ni noir¹⁹, mais multicolore. Une attention beaucoup plus grande est accordée à l'articulation des échelles, même sur des questions considérées comme identitaires pour l'histoire atlantique, comme par exemple la traite négrière. L'effort de rassemblement des données quantitatives a produit son meilleur effet avec la mise en ligne dans les années 2000 du *Trans-Atlantic Slave Trade Database*, complété par un très précieux Atlas en 2010²⁰. Sur cette question des traites et des esclavages, deux mises au point d'Olivier Pétré-Grenouilleau ont permis aux chercheurs français de prendre connaissance de la richesse de la recherche impulsée aux États-Unis²¹, avant la rédaction de sa grande synthèse devenue une référence classique²². Cette dynamique fournit l'occasion d'un riche questionnement des catégories historiques les plus classiques à travers les expériences humaines des acteurs sociaux dans les circulations : État, empire, nation, ethnie, race, genre, ordres, classes, libres, esclaves²³. Au-delà de la relativisation par les différences, reste-t-il une approche commune, plus atlantique sinon plus universelle ?

Cet ouvrage s'est fixé comme objectif de contribuer à l'enrichissement de toutes ces discussions en interrogeant les questions d'échelles (villes ou régions, États, empires, monde) et de transferts suivis d'interactions à travers l'étude de diverses situations localisées en Afrique et en Europe, dans un processus d'effet retour en provenance du monde atlantique²⁴.

17. A. DE ALMEIDA MENDES, « Les "Portugais noirs" de Guinée : destins mêlés (xv^e-xvii^e siècle) », in R. BOTTE et A. STELLA (éd.), *L'esclavage en couleur. Europe du Sud, Afrique du Nord, Turquie, du Moyen Âge au xx^e siècle*, Paris, Karthala, 2012, p. 159-205 ; *id.*, « Blancs de Guinée, xvi^e-xvii^e siècle », in J. DAKHLIA et W. KAISER (éd.), *Les Musulmans dans l'histoire de l'Europe, tome 2 : Paysages et contacts en Méditerranée*, Paris, Albin Michel, 2013.
18. A. GAMES, « Atlantic History: Definitions, Challenges and Opportunities », *American Historical Review*, 2006, vol. 111, n° 3, p. 741-757 ; D. R. EGERTON, A. GAMES, J. G. LANDERS, K. LANE et D. R. WRIGHT., *The Atlantic World*, Wheeling, Harlan Davidson, 2007 ; N. CANNY et P. D. MORGAN (éd.), *The Oxford Handbook of the Atlantic World, 1450-1850*, Oxford, Oxford U.P., 2011.
19. P. GILROY, *The Black Atlantic: Modernity and double Consciousness*, Cambridge, Harvard U.P., 1993 ; *L'Atlantique noir. Modernité et double conscience*, Paris, Éditions Amsterdam, 2009.
20. D. ELTIS et D. RICHARDSON (éd.), *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2010.
21. O. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, « Traite, esclavage et nouvelles servitudes. Vieilles questions et nouvelles perspectives », *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 1^{er} sem. 2001, n° 330-331, p. 311-327 ; *id.*, « Traités et esclavages : vieux problèmes, nouvelles perspectives ? Introduction », *RFHOM*, t. 89, 2002, n° 336-337, p. 5-40.
22. O. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *La traite dans l'histoire mondiale. Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004.
23. C. VIDAL, « Le(s) monde(s) atlantique(s), l'Atlantique français, l'empire atlantique français », *Outremers. Revue d'histoire*, 1^{er} sem. 2009 ; W. HAWTHORNE, *From Africa to Brazil. Identity and an Atlantic Slave Trade, 1600-1830*, New York, Cambridge University Press, 2010 ; R. FERREIRA, *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World. Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*, New York, Cambridge University Press, 2012.
24. G. SAUPIN (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2006 ; A. DE ALMEIDA MENDES, « Le premier Atlantique portugais entre deux Méditerranées

Les débats déjà évoqués ont révélé le cloisonnement excessif des diverses historiographies sur des espaces géographiques encore trop liés à l'héritage impérial. L'accusation d'eurocentrisme voilé affleurant souvent dans les discussions, il a été choisi d'en prendre le contre-pied en s'intéressant à l'impact global de la construction d'un nouveau monde sur les anciens à travers leur intégration commune dans un monde atlantique. Afin d'enrichir la réflexion méthodologique engagée autour de l'histoire atlantique²⁵, le défi a consisté à inviter des spécialistes de l'Europe et de l'Afrique à examiner leurs sujets d'étude à la lumière de la problématique atlantique. Ayant bien pris en compte la dénonciation des anciennes facilités autour de la notion de système intégré²⁶, nous avons opté pour un plan en deux parties séparant l'analyse des transformations en Afrique et en Europe, étant donné les contextes très différents dans lesquels ces transferts ont opéré²⁷. La conclusion finale, par son effort de croisement des réflexions, nous dira si les leçons que l'on peut tirer de ce travail affermissent ou invalident l'idée d'un processus d'intégration, forcément variable selon les thèmes considérés.

Impact de la construction du monde atlantique sur l'ancien monde africain

L'idée encore très répandue dans l'opinion, et très entretenue par une fraction de la demande mémorielle actuelle, est que l'Afrique noire a subi la traite des esclaves qui lui a été imposée de l'extérieur, principalement par les Européens pour leur colonisation du Nouveau Monde américain, ce qui serait une cause fondamentale du retard du développement de l'Afrique contemporaine. La recherche historique a beaucoup fait évoluer cette question en cherchant à comprendre la place exacte des Africains dans cette construction du monde atlantique dans une époque moderne allongée allant du xv^e au deuxième tiers du xix^e siècle²⁸. L'ouvrage présenté est conçu comme une pierre supplémentaire apportée à l'édifice en construction.

(xv^e-xvi^e siècles). Comment les Africains ont développé le Vieux Monde », F. GUILLÉN et S. TRABELSI (éd.), *Esclavages en Méditerranée et en Europe continentale. Espaces de traite et dynamiques économiques (Moyen Âge et Temps Modernes)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2012.

25. D. ARMITAGE, « Three Concepts of Atlantic History », in D. ARMITAGE et M. BRADDICK (ed.), *op. cit.*, p. 11-27.
26. H. PIETSMANN (dir.), *Atlantic History: History of the Atlantic System, 1580-1830*, Göttingen, Vandenhoeck-Ruprecht, 2002.
27. O. PETRE-GRENOUILLEAU, « Long-Distance Trade and Economic Development in Europe and Black Africa (mid-fifteenth century to nineteenth century): some pointers for further comparative studies », *African Economic History*, n° 29, 2001, p. 163-196.
28. J. THORNTON, *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge UP, 1992 (1998); P. D. MORGAN, « Africa and the Atlantic », *op. cit.*, p. 223-247; O. PETRE-GRENOUILLEAU, *Les traits négrières... op. cit.*, partie 1, p. 91-208.

Les visions africaines du monde atlantique

Géopolitique atlantique et commerce des esclaves

La documentation laissée par les ambassades envoyées au Brésil et au Portugal par les souverains du Dahomey au tout début du XIX^e siècle, analysée ici par Ana Lucia Araujo, permet de dessiner l'image que pouvait se faire un puissant État africain d'un espace géopolitique majeur après plus de trois siècles de relations d'échanges avec les Européens, principalement les Portugais, tant sur la longue durée qu'au moment même d'un tournant décisif pour la traite négrière suite à la volonté britannique d'en imposer l'interdiction aux puissances maritimes européennes (1807-1815). La première donnée qui s'impose est la qualité de l'information sur l'état des grands conflits européens enclenchés par la Révolution française, l'impérialisme napoléonien, l'invasion de la péninsule ibérique et les déboires de la monarchie portugaise obligée de se réfugier au Brésil. Il est intéressant de noter que le roi Adandozan, dans ses propos de consolation à son homologue portugais, se place d'emblée à même hauteur, en comparant ses malheurs à ceux que lui-même a dû subir et surmonter dans sa zone d'influence africaine. De plus, ses regrets de ne pouvoir l'aider militairement sont appuyés sur une idée d'appartenance à un monde commun où l'océan n'a fait qu'amplifier une intégration à un ancien monde terrestre partagé²⁹.

Ce positionnement mental géostratégique se traduit naturellement par la prétention de traiter de puissance à puissance. Alors que les deux premières ambassades de 1795 et de 1805 ont été reçues avec tous les honneurs à Lisbonne, le roi s'étonne que les suivantes en 1811 et 1818 soient bloquées à San Salvador de Bahia, sans même pouvoir rejoindre la cour de Rio de Janeiro. La composition soignée des ambassades et des présents offerts au souverain portugais est un signe diplomatique fort d'une puissance consciente de sa valeur qui entend le signifier dans le langage codé des relations internationales. Afin de rappeler au partenaire européen, s'il en était besoin, que ce n'est pas pure vanité, les variations de pression sont soigneusement entretenues sur les agents portugais présents sur le territoire du Dahomey. Depuis la liquidation en 1743 du fort construit en 1721, ces derniers sont exposés au bon vouloir des autorités, ce qui peut aller jusqu'à la résidence forcée à la cour et même l'emprisonnement contre rançon. En s'appuyant sur sa position de force face à la concurrence européenne, Adandozan prétend négocier avec le Portugal l'obtention du monopole de la fourniture d'esclaves au Brésil.

29. L. F. DE ALENCASTRO, « Le versant brésilien de l'Atlantique sud, 1550-1850 », *Annales HSS*, mars-avril 2006, n° 2, p.339-382; *id.*, *Le Commerce des vivants. Traite d'esclaves et pax lusitania dans l'Atlantique sud, XVI^e-XVII^e siècles*, thèse Paris X, 1986. Édition en portugais : *O trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico sul, Século XVI e XII*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000; L. M. HEYWOOD et J. K. THORNTON, *Central Africans, Atlantic Creoles and the Foundation of the Americas, 1585-1660*, New York, Cambridge University Press, 2007.

Toutefois, l'évocation incertaine de mines d'or sur son territoire montre aussi les lacunes de ses connaissances puisque le Brésil est devenu un grand fournisseur européen et mondial au XVIII^e siècle, les négriers portugais offrant même ce métal précieux pour acquérir des esclaves dans la baie du Bénin dans la première moitié du XVIII^e siècle³⁰.

La lecture de l'espace africain par ses élites dirigeantes a été profondément influencée par l'essor du commerce des esclaves par l'Atlantique. Même si cela ne s'est pas traduit par la formation de grandes unités politiques à l'image des royaumes Ashanti en pays akan (Côte d'Ivoire et Ghana) ou du Dahomey (Bénin) au XVIII^e siècle, la principale force de structuration a correspondu à la redéfinition des relations entre les communautés politiques de l'intérieur et du littoral. Partout le commerce des esclaves conduit à la formation de circuits d'échanges pour l'acheminement des captifs vers la côte et la distribution des produits européens vers l'intérieur³¹. L'existence de fleuves, grands ou petits, a joué un rôle essentiel comme dans toutes les économies anciennes, sans toutefois pouvoir prétendre à une primauté comme en Europe pour des raisons à la fois techniques et historiques. La déportation de captifs et le transport de produits de luxe non pondéreux supportent bien la route terrestre à cause des hauts prix de vente, même au prix d'une forte mortalité, comme le rappelle l'importance majeure de la traite transsaharienne depuis l'Antiquité, mais surtout la mise en place des circuits commerciaux musulmans. Des marchés régionaux d'étape en ont profité.

L'analyse des interactions économiques entre trois communautés de la partie orientale du pays yoruba (Nigeria) dans la première moitié du XIX^e siècle en donne une excellente illustration en montrant la dissociation du sud, riche de son agriculture et de son rôle commercial, et du nord plus orienté vers la production de captifs, facteur aggravant de sa dépendance alimentaire (Olukoya Ogen). La prospérité du pays ikale du sud-est repose sur une association entre un esclavage domestique important pour une haute production d'ignames et un esclavage d'exportation vers le monde atlantique. La tension ne lui est pas défavorable, à l'inverse du pays ondo du nord-est entraîné dans la spirale négative de l'exportation de main-d'œuvre et de dépendance alimentaire. Cet axe de transformation nord-sud est soumis aux influences de la ligne littorale ouest-est entraînée dans une hiérarchisation des lieux par suite de la concurrence des points de contact entre Africains et Européens³². C'est ainsi que le pays ikale est introduit malgré lui dans la sphère d'influence croissante du port de Lagos et subit en conséquence les raids esclavagistes du pays izon.

30. P. D. MORGAN, *Africa...*, *op. cit.*, p. 227.

31. J. THORNTON, *Africa...*, *op. cit.*, p. 53-71 ; R. AUSTEN et J. DERRICK, *Middlemen of Cameroons Rivers. The Duala and their Hinterland, c. 1600-c. 1900*, New York, Cambridge UP, 1999, p. 40-65.

32. D. K. M. VIDEGLA, *Un État ouest-africain : le royaume goun de Hogbonou (Porto-Novo), des origines à 1908*, thèse d'État, Paris I, 1999.

Ces évolutions divergentes posent la question d'éventuelles attitudes divergentes des communautés africaines vis-à-vis de leur insertion dans le commerce atlantique, certaines s'étant totalement impliquées alors que d'autres s'en seraient prudemment abstenues. Cela semble être le cas des Eotilé, localisés autour des lagunes du sud-est de la Côte d'Ivoire³³, totalement liés matériellement et culturellement à l'eau et à leur activité de pêche et bénéficiaires du commerce du poisson auprès des communautés agricultrices voisines. Ils ont longtemps choisi de laisser s'installer d'autres peuples en migration sur la frange littorale peu favorable aux cultures vivrières pour s'occuper des échanges avec les Européens (Adjé Angoua). Il faut toutefois remarquer que tout cela se termine fort mal pour eux puisqu'ils sont victimes de la conquête militaire de leur voisin Anyi/Sanwi en 1725³⁴. L'intensité du prélèvement humain par l'Atlantique rend fragile cette hypothèse de distinction et de mise à l'écart de certaines zones puisque l'explosion de la demande au XIX^e siècle repousse toujours plus loin les aires d'approvisionnement comme le montre dans cet ouvrage l'intégration des confédérations lunda et luba en Afrique centrale (David Gordon) et la réévaluation proposée pour la partie orientale du pays yoruba. Il n'est pas aisé de déterminer si les formes connues de résistance renvoient à une hostilité fondamentale à l'exportation des esclaves par l'Atlantique ou à la simple volonté d'éloigner le danger en le repoussant vers les voisins³⁵.

Dans la prolongation des interrogations, faut-il soigneusement distinguer un esclavage domestique, socialement intégrateur, d'un esclavage d'exportation totalement destructurant? La logique de la victimisation soutient vigoureusement cette interprétation en faisant retomber la responsabilité « criminelle » sur les Européens dans leur construction du monde atlantique. Cette interprétation fait problème car les comportements d'exportation ne peuvent pas être réduits à la traversée de l'Atlantique. Ils commencent en Afrique même, car il reste difficile de garder en esclavage des personnes dont on partage l'identité³⁶, et se sont affirmés bien antérieurement durant le Moyen Âge avec les traites transsahariennes et orientales³⁷.

La vraie question renvoie plutôt vers la nature positive ou négative des processus d'articulation des activités économiques susceptibles de répondre

33. J. POLET, *Archéologie des îles du pays éotilé (lagune Aby, Côte d'Ivoire)*, thèse d'État, Paris I, 1988.

34. H. DIABATE, *Le Sannvin, un royaume akan de la Côte d'Ivoire*, thèse d'État Paris I, 1984; C. H. PERROT, *Les Eotilé de Côte d'Ivoire aux XVIII^e et XIX^e siècles. Pouvoir lignager et religion*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2008, p. 27-47.

35. S. A. DIOUF (ed.), *Fighting the Slave Trade: West African Strategies*, Athens, Ohio UP, 2003.

36. C. MEILLASSOUX, *Anthropologie de l'esclavage. Le ventre de fer et d'argent*, Paris, PUF, 1986; H. MEMEL-FOTÉ, *L'esclavage dans les sociétés lignagères de la Côte d'Ivoire*, Abidjan, CERAP, Paris, IRD, 2007; M. BAZEMO, « Un autre que l'on doit donner l'impression d'intégrer : l'esclave dans les sociétés précoloniales de l'actuel Burkina Faso », in O. PETRE-GRENOUILLEAU (dir.), *Esclaves. Une humanité en sursis*, Rennes, PUR, 2012, p. 53-63.

37. F. RENAULT, S. DAGET, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1985; P. LOVEJOY, « Islam, Slavery and Political Transformation in West Africa: Constraints on the Trans-Atlantic Slave Trade », in O. PETRE-GRENOUILLEAU (dir.), *Traites et Esclavages...*, op. cit., p. 248-282.

aux besoins des populations³⁸. En d'autres termes, le type de participation au commerce d'esclaves, recherché ou subi, vient-il dynamiser ou affecter les activités traditionnelles dans l'alimentation et dans l'artisanat domestique du quotidien ? La régulation ne semble jamais avoir échappé aux dirigeants africains à l'époque moderne, tant par leur capacité à imposer leur choix en matière de demande de produits importés que par leur contrôle des flux dans les esclaves vendus³⁹. Il n'est pas certain que la hausse des saisies de captifs soit immédiatement traduisible en termes de déficit de main-d'œuvre étant donné l'opposition marquée dans la distribution par sexe : demande insistante de jeunes adultes masculins par la traite atlantique et emploi massif des femmes dans les travaux agricoles et artisanaux en Afrique⁴⁰. L'accumulation des opportunités dans les zones littorales par addition de la production et du commerce en fait-elles des espaces de développement ou au contraire des zones affectées par une conflictualité structurelle ? L'évolution divergente des trois pays yoruba déjà évoquée oppose ainsi un littoral profiteur à un intérieur désorganisé et dépendant.

Les exemples présentés ici soulignent la force motrice historique de la contradiction entre une interaction économique en marche, favorisant une relative spécialisation des diverses communautés, et une instabilité politique croissante issue du caractère puissamment concurrentiel de la maîtrise du littoral. Les avatars du royaume de Glidji, à l'ouest de la Côte des Esclaves, en sont une belle illustration examinée ici par Nicoué Gayibor. Fondé à la fin du xvii^e siècle par les Ga ou Guin, peuple de l'ensemble ethno-culturel fanti, après avoir été chassés d'Accra, il s'est bien développé en transformant l'ancienne communauté de pêcheurs en marchands-caboteurs qui ont tiré profit de la traite atlantique en valorisant le site d'Aneho⁴¹. Il est toutefois vaincu militairement en 1784, à la suite d'un retournement de ses anciens alliés soutenus par les Fons. L'affaiblissement de l'autorité politique est naturellement créateur de dissensions internes dans les décennies suivantes, sans affecter outre mesure la prospérité du lieu toujours animée par la traite atlantique, même illégale avec le Brésil.

Dans son étude sur la place traditionnelle de l'esclavage dans les sociétés du monde akan, Kouamé R. Allou souligne sa position centrale dans une tension constante entre son double rôle de préservation de la domination des

38. P. MANNING, *Slavery and African Life: Occidental, Oriental and African Slaves Trades*, Cambridge, Cambridge UP, 1990.

39. O. PETRE-GRENOUILLEAU, *Les traits négrières...*, *op. cit.*, p. 74-86 ; D. NORTHRUP, *Africa's Discovery of Europe, 1450-1850*, New York, Oxford UP, 2002, p. 50-106 ; S. D. BEHRENDT, « Markets, Transaction Cycles and Profits. Merchant Decision Making in the British Slave Trade », *William and Mary Quarterly*, n° 58, 2001, p. 171-204.

40. D. ELTIS et S. L. ENGERMAN, « Fluctuations in Sex and Age Ratios in the Transatlantic Slave Trade, 1663-1864 », *Economic History Review*, n° 46, 1993, p. 308-323 ; D. ELTIS, *The Rise...*, *op. cit.*, p. 67-93.

41. N. L. GAYIBOR, *Le Genyi. Un royaume oublié de la côte de Guinée au temps de la traite des Noirs*, Lomé, Haho, Paris, Karthala, 1990.

élites dirigeantes et de redistribution des forces au sein des différents matri-lignages, au coeur de processus tous axés vers une meilleure captation de la production d'or⁴². Au-dessus de ces mécanismes politiques, économiques et sociaux dans lequel le rôle des femmes esclaves paraît stratégique, cette institution traditionnelle doit être replacée dans la cosmologie religieuse qui règle le peuple akan et dans les rituels de sacralité associés à l'exercice du pouvoir, y compris dans le recours aux sacrifices humains destinés à fournir les notables en esclaves dans l'au-delà. Ceci aide à comprendre comment les Akan n'ont pas jugé contradictoire la préservation de leurs mythes des origines valorisant une fraternité universelle et la vente des esclaves aux négriers venus par l'Atlantique. Dans la logique ancienne d'un esclavage africain interne, rapidement intégrateur dans la société lignagère même s'il s'en suit une durable différenciation de position sociale, il existe une phase de transition où le statut d'esclaves supporte une double fonction de rejet et d'intégration. C'est dans l'acceptation culturelle de ce tri nécessaire entre la vie et la mort que se fonde idéologiquement l'acceptation de l'exportation, concrétisation culturelle d'une mise à mort sociale par expulsion violente de la communauté.

Les Africains ont-ils perdu le contrôle de leur littoral sous l'intense pression concurrentielle des Européens⁴³? Il serait tentant de répondre par la positive à partir du développement de zones d'influence montrant une certaine pénétration intérieure et de la multiplication des forts⁴⁴ sur certaines portions du littoral comme sur la Côte de l'Or et la Côte des Esclaves. Les Portugais, forts de leur antériorité, ont un impact réel en Sénégambie, dans les îles comme Sao Tomé et surtout en Angola; les Français en Sénégambie à partir de l'île de Saint-Louis, les Anglais en Gambie. On voit pourtant rapidement combien les mêmes zones sont fréquentées par tous, ce qui laisse en réalité une belle marge de manœuvre aux autorités africaines pour jouer les uns contre les autres⁴⁵. Dans cette lutte d'appropriation des richesses, chaque partie a toujours plusieurs cartes en mains, d'où une instabilité des alliances. Les Européens essaient d'obtenir des privilèges commerciaux en soutenant certaines communautés africaines contre leurs ennemis, tout en attisant parfois les conflits⁴⁶. Les Africains règlent leurs différends en s'appuyant sur les diverses forces européennes comme le montrent les conflits internes au Glidji au XIX^e siècle. Les avatars de l'installation des Français en Issynie à la fin du XVII^e siècle livrent un excellent condensé du jeu de tous ces intérêts

42. P. LOVEJOY, *Transformations in Slavery...*, op. cit., p. 21-32.

43. R. LAW et STRICKRODT (ed.), *Ports of the Slave Trade (Bights of Benin and Biafra)*, Stirling Scotland, U. of Stirling Press, 1999.

44. J. BATO'ORA BALLONG-WEN-MEWUDA, *Sao Jorge da Mina, 1482-1637 : la vie d'un comptoir portugais en Afrique occidentale*, Lisbonne, Fondation C. Gulbenkian, Paris, J. Touzot, 1993, 2 vol.

45. D. ELTIS, *The Rise*, op. cit., p. 137-163.

46. R. LAW, « Here Is No Resisting the Country. The Realities of Power in the Afro-European Relations on the West African Slave Coast », *Itinerario*, n° 18, 1994, p. 50-64.

contradictoires. Dans cette phase historique précoloniale, la géopolitique africaine finit toujours par s'imposer puisque la traite atlantique n'en reste qu'à une logique commerciale de comptoirs. Un bel exemple en est fourni par l'inanité de l'activisme d'un capitaine négrier rochelais de la fin du XVIII^e siècle dans sa tentative de création d'un nouveau fort à Petit-Popo, sous protection africaine, en alternative à la suprématie de Ouidah ou Juda⁴⁷. Les interventions militaires du Dahomey et d'un de ses vassaux ont vite raison de cette initiative. Les redistributions sur le littoral africain ne se font qu'avec l'assentiment des autorités africaines, dans le jeu des rapports de force internes au continent selon les observations de Brice Martinetti grâce à son examen de la traite rochelaise.

Hybridation culturelle entre Afrique et Europe

Quel bilan dresser des interactions culturelles entre Africains et Européens au sein de ces échanges économiques atlantiques dont le moteur principal reste le commerce des esclaves en direction de l'Amérique? On sait l'importance du métissage dans le courtage indispensable entre les partenaires commerciaux⁴⁸. Les informations les plus contradictoires peuvent être recueillies dans les témoignages des Européens, du plus positif (le plus rare) au plus négatif (le plus fréquent)⁴⁹. Le plus grand danger serait d'en rester à une lecture littérale de ces récits de navigation ou de voyage à la côte d'Afrique. Il est évident que ce ne sont pas les sentiments bons ou mauvais qui modulent les relations, mais bien l'inverse. Les discours tenus et les comportements relevés ne sont que l'habillage en civilité du rapport de force établi, équilibré ou déséquilibré, subi ou négocié, dans une variabilité intense selon les lieux et les époques⁵⁰.

Il importe surtout de vérifier comment la vision africaine des Européens a pu être transformée par ces multiples contacts au cours de cinq siècles. La réaction des élites mauritaniennes au XV^e siècle devant l'arrivée des Portugais fournit un point de départ très instructif présenté par Idrissa Bâ. Une élite intellectuelle interprète ainsi l'événement dans une réécriture de la mémoire historique afin de le maîtriser du point de vue idéologique. Grâce aux logiques d'identification comme commerçants chrétiens et d'assimilation aux anciens peuples et communautés vaincus lors de la conquête almoravide, ces nouveaux venus sont insérés dans un statut historique

47. R. LAW, *Ouidah: The Social History of a West African Slaving « Port », 1727-1892*, Athens, Ohio UP, 2004.

48. T. GREEN (ed.), *Brokers of Change. Atlantic Commerce and Cultures in Precolonial Western Africa*, Oxford, Oxford University Press, 2012.

49. P. LOVEJOY, « Ethnic Designations of the Slave Trade and the Reconstruction of the History of Trans-Atlantic Slavery », in P. LOVEJOY et D. TROTMAN (ed.), *Trans-Atlantic Dimensions of Ethnicity in the African Diaspora*, New York, Continuum, 2003, p. 34-47.

50. H. M. FEINBERG, *Africans and Europeans in West Africa: Elminans and Dutchmen on the Gold Coast during the Eighteenth Century*, Philadelphie, The American Philosophical Society, 1989.

d'infériorité par un discours de légitimation de l'ordre social et politique qui entend ancrer toutes ses références dans l'islam et la supériorité de la saga musulmane. Pratiquant avec facilité le télescopage d'événements, cette inscription dans la mémoire historique permet à la fois de couvrir un état de fait – la présence de nouveaux commerçants étrangers qui se sont imposés dans les circuits anciens – et d'inscrire leur devenir dans le sens de l'histoire, celui d'une infériorité structurelle en termes de civilisation les soumettant aux autorités musulmanes mauritaniennes.

Les phénomènes de métissage observables sur le littoral africain offrent aussi d'excellents postes d'observation dans cette perspective de l'évolution du comportement des sociétés indigènes⁵¹. L'importance de la diaspora séfarade des nouveaux chrétiens portugais dans l'exploration et la valorisation ultérieure des côtes d'Afrique a maintes fois été soulignée⁵². La présentation des réalités dans un xvii^e siècle caractérisé par l'affirmation commerciale des Provinces Unies, et principalement par l'essor d'Amsterdam, offre le double intérêt d'une avancée dans le temps et de la diversification des partenaires dans une dimension impériale⁵³ (Peter Mark et José da Silva Horta). La première leçon renvoie au rôle prépondérant de l'Afrique dans l'intérêt porté par ces nouveaux chrétiens à ce nouveau secteur atlantique. Leur adaptation y a été largement facilitée par l'expérience historique antérieure de la frontière entre un islam en expansion et l'animisme diversifié des espaces plus méridionaux, favorisant une construction identitaire fluide susceptible d'adaptation à des contextes variés selon les déplacements géographiques des individus et des familles. Une tradition socio-culturelle africaine ancienne a ainsi joué en contrepoint en ouvrant une alternative de nouvelle intégration à une minorité européenne victime du raidissement de la judéophobie.

Mieux encore, les phénomènes migratoires instituent la côte d'Afrique, principalement la Sénégambie⁵⁴, comme un laboratoire social et culturel créateur de nouveaux comportements exportables, avec plus ou moins de succès, dans le cadre impérial, tant dans la communauté juive séfarade d'Amsterdam⁵⁵ que dans des espaces coloniaux américains comme l'éphémère Brésil ou le Surinam⁵⁶. Le métissage montre également comment

51. G. E. BROOKS, *Eurafricans in Western Africa: Commerce, Social Status, Gender and Religious Observance from the Sixteenth to the Eighteenth Century*, Athens, Ohio UP, 2003.

52. T. GREEN, *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa, 1300-1589*, New York, Cambridge UP, 2012, chap. iv, p. 120-148; chap. v, p. 149-174; A. DE ALMEIDA MENDES, « Les Portugais noirs... », *op. cit.*, p. 159-205; « Blancs de Guinée... », *op. cit.*, p. 219-250.

53. J. POSTMA, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*, Cambridge, Cambridge UP, 1990; P. EMMER, *Les Pays-Bas et la traite des Noirs*, Paris, Karthala, 2005 (2000).

54. B. BARRY, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*, New York, Cambridge UP, 1998.

55. M. BODIAN, *Hebrews of the Portuguese Nation. Conversos and Community in Early Modern Amsterdam*, Bloomington, Indiana UP, 1997.

56. R. COHEN, *Jews in Another Environment. Surinam in the Second Half of the Eighteenth Century*, Leiden, Brill, 1991.

l'intégration de traditions sociales africaines comme la matrilinearité dans les systèmes européens de parenté a facilité l'intégration de ces métis dans les communautés locales, en légitimant leur insertion dans les réseaux d'activités⁵⁷. Ces attitudes soulignent surtout pourquoi il ne faut pas mêler trop vite racisme et commerce d'esclaves, surtout dans un rapport de causalité du premier vers le second. Dans ces communautés mêlées, l'identité utilise des références variées comme la langue, la religion, la profession, la culture matérielle, mais jamais la couleur de peau. Le « Blanc » peut ainsi être un Noir ayant fait fortune dans le commerce. Cette hybridation physique et culturelle est d'autant plus importante du point de vue de l'innovation sociale qu'elle intéressait des gens victimes des préjugés de pureté de sang qui triomphaient en péninsule ibérique au XVI^e siècle. La construction idéologique du racisme est certainement consubstantielle au commerce atlantique des esclaves, mais elle n'en est pas la cause⁵⁸.

La culture africaine, pas plus qu'une autre, n'a pu rester étanche aux influences venues d'Europe⁵⁹. Les effets contrastés au sein des différents empires européens mondialisés, depuis la très forte résistance des civilisations du Sud-Est asiatique à la déstructuration des civilisations aztèque, maya et inca incitent à poser la question à propos de l'Afrique de l'époque moderne. De nombreux témoignages fournissent des exemples d'une certaine attraction européenne sur les élites dirigeantes africaines, surtout dans l'envoi de leurs fils ou neveux parfaire leur formation et éducation dans les États négriers et dans l'adoption plus ou moins avancée d'un mode de vie calqué sur la culture matérielle de leurs partenaires commerciaux. Aka Kouamé relève ainsi nombre de déclarations d'intérêt, voire d'amour, pour les peuples européens et leurs cultures. Il en est ainsi du roi des Essouma du pays d'Assôko (Aka Sane) dans ses relations avec le chevalier Damon, envoyé de Louis XIV, au moins selon la relation de ce dernier. Le parcours de Late, neveu du roi de Glidji, et de son fils, tous deux formés et éduqués par des négriers anglais, concrétise ce type de promotion de la fin du XVIII^e au début du XIX^e siècle. Les pratiques de consommation se diffusent assez vite dans les catégories internes de l'élite sociale sans qu'il soit aisé de dire si le mouvement est hiérarchique ou plutôt multiforme car les intermédiaires commerciaux, force émergente de nouveaux riches, ne sont pas les derniers à pratiquer et introduire ces nouveautés. Il ne faudrait pas réduire l'impact du monde atlantique à la seule dimension européenne. Le rôle économique, social et culturel des Afro-Brésiliens au XIX^e siècle dans le golfe de Guinée est une donnée bien connue. L'analyse de l'évolution du site d'Aneho sur la Côte des Esclaves en livre ici un exemple supplémentaire.

57. T. GREEN, *op. cit.*, chap. IX.

58. F. BCOURT et A. PEARCE (ed.), *Racism and Ethnic Relations in the Portuguese-Speaking World*, Oxford, Oxford University Press, 2012.

59. D. NORTHRUP, *Africa' Discovery of Europe, 1450-1850*, New York, Oxford University Press, 2002.

Faute de politique missionnaire du niveau de celles pratiquées sur le continent américain et dans une moindre mesure asiatique, l'influence religieuse paraît fort limitée en dehors de l'exception du royaume du Congo où la monarchie s'est convertie au catholicisme dès la fin du xv^e siècle, pour des raisons commerciales. L'exemple du Dahomey montre combien cette question peut se révéler dangereuse, même dans les régimes les plus autoritaires. Deux rois ont ainsi été détrônés en 1797 et 1818 pour avoir, entre autre, annoncé leur volonté d'adopter la religion catholique, dans une communion spirituelle avec leur partenaire portugais portée par une vision partagée d'un même destin atlantique, toujours selon la rhétorique utilisée.

L'impact sur les systèmes politiques africains

Traite des esclaves et recomposition des bases sociales du pouvoir

La première conséquence de l'intensité de la traite atlantique des esclaves concerne la modification des bases sociales de l'exercice du pouvoir⁶⁰. En Afrique, les formes d'exercice de la souveraineté sont variées, depuis les petites communautés aux dimensions géographiques réduites aux grands États ou empires, unitaires et centralisés ou de forme fédérale. Une idée classiquement admise est que la traite atlantique a fortement contribué à la pulvérisation politique de l'Afrique noire en détruisant la tradition des grands États ou empires héritée du Moyen Âge comme ceux du Mali et du Songhay sur la boucle du Niger. La persistance du royaume du Kongo montre toutefois que ce n'est pas un invariant, en ce sens que la préservation d'une souveraineté sur un vaste espace serait intrinsèquement contradictoire avec l'exacerbation des conflits déclenchés par l'essor de la traite atlantique⁶¹. Une approche plus juste serait de dire que cette dernière a surtout poussé à une reconstruction permanente où la disparition de grandes puissances est compensée par l'émergence de nouvelles entités, à l'exemple des royaumes d'Oyo (Nigeria), d'Akwama et d'Ashanti (Côte d'Ivoire) ou du Dahomey au xviii^e siècle, à des échelles bien différentes, dans un même espace militaro-diplomatique.

La cohabitation entre les formes diverses de régime est aussi bien antérieure à l'envolée du trafic des esclaves par l'Atlantique. Il est tentant d'opposer des entités politiques communautaires fonctionnant sur le principe déconcentré de la coopération des lignages et des classes d'âges, ce qui a été parfois traduit par l'expression de « sociétés sans État », ce qui paraît abusif car renvoyant alors à un unique modèle de construction étatique⁶², à des

60. R. LAW, *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*, Oxford, Clarendon Press, 1991.

61. J. THORNTON, *Africa...*, *op. cit.*, p. 87-107.

62. C. H. PERROT (éd.), *Lignages et territoires en Afrique aux xviii^e et xix^e siècles. Stratégies, compétition, intégration*, Paris, Karthala, 2000 ; M. L. KLEIN, « The Slave Trade and Decentralized Societies », *Journal of African History*, n° 42, 2001, p. 49-65.

États centralisés dotés d'une solide administration favorisant la concentration des pouvoirs aux mains d'un groupe restreint, souvent un lignage ayant réussi à imposer son hégémonie aux autres, comme par exemple le lignage Adjijo dans le royaume de Glidji au XVIII^e siècle. Les variations des observations des voyageurs européens, en conséquence de leur extrême difficulté à comprendre les réalités socio-politiques africaines largement inadaptées à leur grille d'analyse importée, n'aident pas à caractériser avec certitude tous les cas observables, à l'exception des archétypes des deux modalités opposées. Il en est ainsi du degré d'opposition à établir entre les communautés des Eotilé et des Essouma dans le pays d'Assôko à la fin du XVII^e siècle, les premiers ne semblant pas être rassemblés sous autorité royale à la différence des seconds⁶³, analyse contestée dans cet ouvrage par A. S. Angoua.

Deux questions se posent à propos de l'articulation entre les régimes politiques et le commerce des esclaves par l'Atlantique. Peut-on distinguer les deux types quant à leur participation et peut-on affirmer que l'essor du trafic a entraîné un glissement du premier type vers le second ? Répondre positivement à la première hypothèse suppose de considérer que le système d'autorité collective des chefs de lignage est par lui-même pacificateur, mieux susceptible de régler les conflits d'ambition par des arbitrages internes puisque cette mission politique de modération collective s'inscrit au cœur même du système des valeurs légitimant le cadre politique. Toutefois, on ne voit pas pourquoi un tel mode de souveraineté ne pourrait pas garantir une répartition équilibrée des profits tirés du commerce des esclaves, que ces derniers soient affectés à l'économie domestique ou exportés vers les marchés extérieurs. Dans cette perspective, il n'y aurait guère de différence à établir entre les deux systèmes politiques et c'est bien ce qui semble ressortir des observations⁶⁴.

Il est plus aisé de répondre à la seconde interrogation puisque toutes les analyses ont insisté sur l'étroite imbrication de la guerre, du commerce extérieur et du pouvoir. L'affirmation des grands États guerriers centralisés et autoritaires comme le Dahomey résulte bien de l'interaction de ces trois composantes, dans l'ambition finale d'imposer sa suprématie régionale dans une activité lucrative. Dans ses lettres adressées à son homologue portugais, le roi Adandozan décrit avec force détails ses guerres avec ses rivaux comme les royaumes d'Oyo et de Mahi, ne lésinant pas sur les punitions terribles infligées aux vaincus, dans une valorisation intégrale et sans masque de la nature de son autorité. K. R. Allou revient avec clarté sur la question débattue du cercle vicieux de l'introduction des armes à feu comme moyen d'exacerber les tensions entre les États africains afin d'augmenter la production d'esclaves comme prisonniers de guerre. En se référant aux États Ashanti et Akwamu, les deux grandes puissances

63. C. H. PERROT, *Les Eotilé...*, *op. cit.*, chap. v, p. 95-134.

64. J. THORNTON, *Africa...* *op. cit.*, p. 72-97 ; O. PETRE-GRENOUILLEAU, *Les traits négrières...* *op. cit.*, p. 91-110, 119-126.

dominantes dans le monde akan au XVIII^e siècle, il conclut à la prépondérance indiscutable des causes endogènes dans le déclenchement des guerres africaines, principalement dues au désir de puissance et d'hégémonie⁶⁵, dans une double traduction matérielle et symbolique, incarnée dans l'enrichissement du « siège d'or » pour la confédération ashanti. L'exportation des captifs par l'Atlantique ne serait que la soupape de sécurité permettant d'éviter une accumulation excessive de prisonniers de guerre, dangereux facteur d'insécurité interne pour les vainqueurs.

L'hypothèse d'une attitude plus réservée des communautés à pouvoir collectif lignager peut toutefois trouver des arguments dans la prise en compte des modifications socio-politiques qu'entraîne un engagement massif dans le trafic d'esclaves. Partout le pouvoir établi des autorités traditionnelles se trouve déstabilisé par l'émergence et la montée en puissance de deux nouvelles forces sociales qui ne tardent pas à réclamer leur part de pouvoir ou qui finissent même par s'emparer de l'autorité souveraine. Les besoins de production massive de captifs engendrent des seigneurs de guerre qui forment des bandes armées spécialistes des razzias. La conjugaison des différents marchés soutient l'enrichissement des intermédiaires dont les ambitions politiques se justifient par la volonté de maîtriser toujours davantage le pouvoir de régulation des circuits négriers⁶⁶. Toutes les régions africaines étudiées dans cet ouvrage en rendent témoignage, depuis le pays yoruba et le royaume de Glidji jusqu'à l'Afrique centrale méridionale où les ravages des seigneurs de guerre ont atteint leur apogée au XIX^e siècle (David Gordon). Les capacités de résistance des systèmes politiques traditionnels ne sont pas identiques. Dans le pays yoruba, celui des Oka-Akuvu parvient à se maintenir en maîtrisant le commerce des esclaves tandis que celui des Ondo s'en trouve profondément affecté. Selon la tradition africaine, ce serait lié au degré d'implication dans la traite atlantique.

Légitimation de l'exercice du pouvoir

L'intérêt porté à des produits de luxe en échange de la vente d'esclaves est à inscrire en priorité dans l'ensemble des dispositifs permettant à l'élite dirigeante de maintenir sa domination sur l'ensemble de la communauté. C'est en référence à leur performativité dans cette fonction que sont fixés les prix le long de la chaîne des commerçants africains qui se tiennent au plus près des désirs de leur clientèle⁶⁷. De là les nombreuses incompréhensions qui rendent parfois chaotiques les opérations de troc sur le littoral et surtout

65. J. THORNTON, *Warfare in Atlantic Africa, 1500-1800*, Londres, UCL Press, 1999.

66. S. D. BEHRENDT et E. J. GRAHAM, « African Merchants, Notables and the Slave Trade at Old Calabar, 1720. Evidence from the National Archives of Scotland », *History in Africa*, n° 30, 2003, p. 37-61.

67. D. ELTIS, *The Rise...*, *op. cit.*, p. 105-120, 272-284.

les jugements dépréciatifs des négriers européens, incapables d'insérer leurs marchandises dans une échelle de valeur africaine, surtout pour les moins doués d'entre eux⁶⁸. L'accumulation de l'expérience, suite à plusieurs séjours à la côte d'Afrique, permet aux plus fins observateurs de mieux saisir les enjeux, même si l'addition de voyages triangulaires dans une carrière n'intéresse qu'une petite minorité des capitaines et officiers supérieurs des navires négriers. Les officiers des forts ont été en meilleure posture pour mieux se pénétrer du système de valeurs en Afrique par leur maintien sur place pendant un temps plus long, mais surtout par leur rôle de négociateur avec les souverains africains et leur intégration amiable ou forcée aux rituels de légitimation de ces derniers. Dans ces cérémonies grandioses rassemblant toute la communauté, ils ont pu observer la place centrale du commerce des esclaves aussi bien dans l'utilisation de produits étrangers comme objets exotiques chargés d'une puissante symbolique de domination que dans les sacrifices humains alimentés par les prisonniers de guerre.

Les récits glorificateurs du roi du Dahomey Adandozan en direction de la monarchie portugaise en livrent ici une expression saisissante. Pendant longtemps, au moins jusqu'à la fin du xvii^e siècle ou même la première moitié du xix^e siècle pour l'Afrique centrale méridionale, les armes blanches ou à feu d'origine européenne semblent davantage servir à ces grands rituels de parade qu'à une utilisation importante et décisive dans les affrontements armés⁶⁹. Dans la logique de redistribution qui prévalait dans ces cérémonies de refondation communautaire, il était essentiel que l'élite puisse s'accaparer la plus grande partie de ces produits rares afin de mieux valoriser sa fonction de protection des dominés. La saisie d'une partie significative du commerce des produits européens était également essentielle pour tous les ambitieux qui aspiraient à une promotion sociale. Une forme d'adoubement, pouvant être assimilée d'une certaine manière à un anoblissement, coûtait extrêmement cher car il fallait financer cette cooptation par l'oligarchie en place. Si l'investissement était élevé, les profits à en retirer ultérieurement ne l'étaient pas moins.

Il est important de noter que ces promotions sociales et politiques de nouveaux acteurs ne détruisaient pas forcément le système idéologique sur lequel était fondé le régime politique dans lequel elles s'affirmaient, même si elles le pervertissaient en en donnant une nouvelle lecture. Naturellement, il est nécessaire de séparer les effets modérés de l'ascension de nouveaux riches aux conséquences nettement plus radicales de l'affirmation de seigneurs de guerre. Dans le premier cas, la cohérence culturelle de l'ordre politico-social n'était guère menacée car il s'agissait principalement d'intégration et de digestion de nouvelles forces dont le conformisme idéologique était garanti par leur

68. D. RINCHON, *Les Armements négriers du xviii^e siècle d'après la correspondance et la comptabilité des capitaines nantais*, Bruxelles, 1955; *id.*, Pierre Ignace Liévin van Alstein, *capitaine négrier*, Dakar, 1964.

69. J. THORNTON, *Warfare...*, *op. cit.*, p. 127-151.

désir de reconnaissance. Dans le second cas, l'élévation par la seule violence militaire était beaucoup plus perturbante, même si les nouveaux maîtres prenaient grand soin d'installer leur pouvoir en respectant le plus possible les formes traditionnelles et les codes culturels établis, dans une manipulation habile des titulatures classiques. Ainsi ont procédé les seigneurs de guerre comme M'Siri ou les Bemba en Afrique centrale au XIX^e siècle d'après la présentation de David Gordon. Leur autorité étant entièrement sortie de la plus grande violence, la célébration de cette dimension guerrière indispensable pour la disqualification des concurrents ne pouvait être sans conséquence sur le régime antérieur, réduit à l'état de façade extérieure masquant une nouvelle logique de distribution de la souveraineté.

Les crises de succession et les guerres civiles sont aussi un symptôme de déstabilisation des régimes politiques africains. Si le recours à la force militaire pour régler une passation de pouvoir n'est pas automatiquement antinomique avec une forme réglée de transmission de la souveraineté comme le montrent les pratiques ottomanes du XIV^e au début du XVII^e siècle, elle signale au moins une sévère lutte d'influence au cœur de la dynastie installée sur le trône. Les règles de succession du royaume du Dahomey étaient suffisamment ouvertes pour laisser se développer ces rivalités qui pouvaient justifier un véritable coup d'État pour hâter la succession. Deux souverains en firent les frais à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle. Derrière les accusations d'autoritarisme brutal appelant à la vengeance du parti des victimes et la sanction d'une transgression d'une tradition sacrée avec une perspective de conversion au catholicisme, se profilent les luttes de clan pour l'accès au contrôle des profits du commerce atlantique. La sollicitation des Européens pour aider au succès était dans l'ordre des choses. Le gouverneur portugais de Ouidah (Juda), retenu comme prisonnier par Adandozan, n'est pas resté inactif dans son renversement par son adversaire Gezo en 1818.

Impact de la construction du monde atlantique sur l'ancien monde européen

Influences sur le développement économique européen

Effets de perturbation et de croissance

La contribution du monde atlantique à l'essor économique de l'Europe est une affaire relative, dont le poids exact demeure difficile à évaluer et reste un objet de débat historiographique. Le monde atlantique est-il le secteur prépondérant dans l'économie mondiale⁷⁰? Le commerce colonial est-il plus important que le commerce intra-européen, la partie maritime de ce

70. P. EMMER, O. PETRE-GRENOUILLEAU, J. V. ROITMAN (ed.), « *A Deus Ex Machina* » Revisited. *Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*, Leiden-Boston, Brill, 2006.

dernier étant de plus en plus atlantique par la jonction de la Méditerranée à la mer du Nord et à la Baltique depuis le XIII^e siècle, mais surtout l'entrée dans l'époque moderne avec la redistribution des produits coloniaux à partir des ports importateurs? Autant de mesures délicates à effectuer et sur lesquelles les appréciations divergent⁷¹. L'analyse des portefeuilles d'affaires des grands marchands indépendants d'Amsterdam s'étant intéressés au commerce africain, dans son âge d'or de place commerciale mondiale (1580-1675), offre ici un apport intéressant puisque l'aire européenne demeure bien majoritaire (56 %) devant un monde atlantique (44 %) à l'intérieur duquel l'horizon africain reste toutefois prépondérant (27 %). Cette première conclusion issue de l'enquête statistique de Cátia Antunes et Filipa Ribeiro da Silva doit être immédiatement nuancée quand on sait que l'essentiel des affaires européennes concernent la péninsule ibérique. Vu de cet angle particulier euro-africain, le monde atlantique de ces grands marchands amstellodamois est donc précocement intégré. L'analyse de leurs contrats notariés illustre une forte diversité des types d'activité liant fortement commerce et finances (43 %), même si l'addition des contrats spécialisés dans l'un ou l'autre domaine demeure majoritaire.

Le journal des Gradis de Bordeaux, grands négociants prioritairement tournés vers l'Atlantique, témoigne de cette intégration en marche selon la présentation de P. Gervais. Sur les 77 comptes-clients géographiquement localisés par les 250 probables de la maison de commerce, représentant cependant près de la moitié des transactions en valeur sur une période de onze mois en 1754-1755, les comptes coloniaux (20) sont plus actifs que les comptes métropolitains (54), pour une valeur de transactions toutefois inférieure (570 000 l.t. contre 860 000 l.t.). Dans la tenue de leur livre, les négociants ne distinguent nullement les clients européens des Américains, traitant l'ensemble comme un tout, augmenté de trois autres comptes de l'Europe atlantique : Amsterdam, Cadix et l'Irlande. La distance n'a ainsi aucun impact sur l'organisation et la dynamique interne des affaires dans un marché apparaissant ainsi bien intégré au milieu du XVIII^e siècle.

Une meilleure appréciation des réalités dans ce débat sur l'importance relative de chaque secteur géographique dans l'ensemble de l'activité commerciale en Europe est rendue possible grâce à une fine observation des activités dans le commerce de cabotage en comparant les évolutions autour de trois grands produits au XVIII^e siècle. G. Le Bouëdec et Hiroyasu Kimizuka ont retenu deux supports majeurs anciens du commerce maritime intra-européen que sont le bois et le vin, reliant le nord et le sud pour le premier et le sud au nord pour le second, confrontés au mode de distribution du café,

71. Pour la thèse d'un rôle périphérique : J. McCUSKER et K. MORGAN (ed.), *The Early Modern Atlantic Economy*, Cambridge, Cambridge UP, 2000. Pour une meilleure prise en compte : P. VERLEY, *L'échelle du monde : essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997 ; G. DAUDIN, *Commerce et prospérité : la France au XVIII^e siècle*, Paris, P.U. Paris Sorbonne, 2005.

produit exotique nouveau en progression rapide quant à la consommation, avec pour conséquence l'élargissement de sa zone de production de pays l'océan Indien vers les îles caraïbes et le Brésil. Sur une échelle réduite du littoral français allant de Lorient à Bordeaux, afin d'approcher au plus près les effets du commerce atlantique sur une activité située en bout de filière amont ou aval du système global et dans une position dominée de sous-traitance dans l'équilibre des places commerciales dominantes, l'enquête quantitative et qualitative suit les mutations au plus près du terrain. On y mesure bien un essor général lié à une demande en expansion articulant de manière croisée l'Europe et l'Amérique pour le vin et le café, supports parmi d'autres de la concurrence croissante de la demande en bois pour la construction navale, intégrant de plus en plus la Baltique dans l'espace géostratégique atlantique⁷². Tout s'intensifie et se complexifie, depuis les circuits de cabotage et les tonnages des embarcations variées utilisées jusqu'à la chaîne des travailleurs y trouvant leur emploi et au bout du compte l'élargissement géographique des avants et des arrières pays concernés par le commerce de ces produits.

Le caractère très concurrentiel de la maîtrise des échanges dans le monde atlantique à l'époque moderne, qui a justifié la montée des questions économiques dans les relations internationales entre grandes puissances maritimes au sein du processus de colonisation et des tensions en Europe entre prétentions hégémoniques et équilibre continental, a naturellement pesé de plus en plus lourd dans l'exacerbation des rivalités débouchant sur de nombreuses guerres dans lesquelles le commerce atlantique et l'expansion ou la défense des colonies se sont de plus en plus imposés comme une question politique majeure⁷³. Tout affrontement militaire est en même temps destructeur et constructeur, de manière temporaire ou plus pérenne, de relations économiques entre des partenaires qui deviennent des ennemis. Il entraîne des captures de navire, des ruptures de circuits commerciaux, des embargos de marchandises, des expulsions de marchands ennemis, des détournements de trafics au profit de concurrents, des distributions de privilèges faisant exception aux interdictions sur des produits stratégiques.

Au total, une politique complexe intégrant assez de souplesse afin que le commerce illégal ne submerge pas le trafic légal ou plus exactement que l'État tire le maximum de profit d'une situation contrainte en couvrant partiellement cette activité de contrebande dans une semi-légalisation. Le changement de degré dans l'importance stratégique de la guerre maritime dans les rivalités entre puissances européennes a imposé son volet dans la révolution militaire du XVII^e siècle avec l'émergence d'une véritable marine de guerre et

72. P. JEANNIN, *Marchands du Nord. Espaces et trafics à l'époque moderne*, Paris, Presses de l'ENS, 1996; M. L. PELUS-KAPLAN, « Les Européens et la Baltique (1690-1790) », *Bulletin de la Société d'histoire moderne et contemporaine*, 1997/1-2.

73. C. E. LEVILLAIN, *Vaincre Louis XIV, Angleterre-Hollande-France. Histoire d'une relation triangulaire, 1665-1688*, Seyssel, Champ Vallon, 2010.

de ses arsenaux de construction et d'entretien⁷⁴. Dans ce contexte, c'est la puissance hégémonique qui souffre le plus, victime des multiples attaques de ses contestataires. Il en est ainsi de la monarchie hispanique dans le monde atlantique, principalement au XVII^e siècle, car l'essentiel de la stratégie de redistribution des forces dans les espaces impériaux américains ne s'est pas axé sur la conquête militaire mais bien plutôt sur des infiltrations dans l'intérieur grâce au commerce interlope. Si les Caraïbes ont fourni l'espace privilégié de tous ces contournements⁷⁵, l'Atlantique européen n'y a pas échappé, depuis ses archipels comme les Açores ou les Canaries jusqu'à ses littoraux continentaux comme le fond du golfe de Gascogne et la Manche.

L'analyse des profondes transformations à l'œuvre dans la province basque du Guipúzcoa au cours du XVII^e siècle menée par Xabier Alberdi Londibe et Carlos Rilova Jericó permet de mieux comprendre les logiques d'enchaînement de tous ces phénomènes. Dans ce territoire riche d'une tradition de transport maritime depuis le XIII^e siècle, doublement soutenue par une activité de pêches et des exportations de fer, la mise en place de la *Carrera de Indias* à partir du XVI^e siècle a engendré une première mutation par le renforcement de la construction des galions de transport des métaux précieux et des grands navires de guerre chargés de leur protection⁷⁶. Si la tête européenne du système des flottes espagnoles était à Séville, avec transfert technique portuaire à Cadix dans les années 1670, la construction navale est restée sur la côte cantabrique à cause de la richesse en bois et en fer et du savoir faire multiséculaire des chantiers de construction. Eu égard au monopole sévillan pour les liens avec l'empire espagnol, la seule alternative transatlantique directe correspondit à l'essor de la pêche hauturière, principalement autour de Terre Neuve, et à la chasse à la baleine, des côtes de Galice jusqu'aux eaux froides de tout l'Atlantique nord. Pour les grands marchands de Saint-Sébastien, les investissements baleiniers étaient perçus comme stratégiques pour défendre la position de la place comme port de sortie de la laine en provenance de Navarre, d'Aragon et de Castille orientale, puisque l'huile de baleine fournissait la matière première d'une forte industrie du savon essentielle dans le nettoyage des laines.

Les affrontements militaires permanents, depuis la guerre d'Indépendance de 80 ans contre les Provinces Unies (1568-1648), la lutte de sécession du Portugal (1640-1668) et la guerre ouverte contre la France depuis 1635 jusqu'à 1697, redéfinis par le basculement des alliances dans la guerre de

74. M. ACERRA, J. MERINO et J. MEYER (dir.), *Les Marines de guerre européennes*, Paris P.U. Sorbonne, 1985 ; M. ACERRA (dir.), *État, Marines et Sociétés*, Paris, P.U. Paris-Sorbonne, 1995 ; J. GLETE, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Buildings in Europe and America (1500-1860)*, Stockholm, Almqvist and Wiksell, 1993.

75. C. BUCHET, *La lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du sud, 1672-1763*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991.

76. J. P. PRIOTTI, *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Genèse d'une croissance*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2004.

Succession d'Espagne, ont fini par ruiner les commerces de laine, de poissons et d'huile de baleine, obligeant à chercher une alternative dans des trafics directs avec l'empire américain, d'abord illégaux avant d'être autorisés sur la base de privilèges d'exemption, ce qui allait trouver sa conclusion en 1728 dans la création de la compagnie royale de Caracas, première entorse officielle au système du monopole totalement transféré à Cadix depuis 1717. Cette navigation entre le légal et l'illégal fut favorisée par trois éléments : la nécessité absolue d'importation de produits stratégiques, concrètement des matériaux navals d'Europe du nord pour entretenir la construction navale, la force traditionnelle des privilèges (*fueros*) dans la relation politique avec la couronne et la proximité géographique avec la France, spécialement avec le Labourd dans l'unité d'une aire historico-culturelle. Les importations stratégiques devant être financées en métal argent, la connexion Saint-Sébastien-Bayonne devint le plus important centre de contrebande de toute l'Espagne, les sorties d'argent allant bien au-delà des quantités autorisées dans les licences octroyées.

Dilatation de l'Europe atlantique

L'essor économique issu du monde atlantique a aussi sa traduction dans la distribution des activités économiques dans l'espace européen. Cet impact se vérifie à travers un double phénomène de dilatation de l'espace atlantique qui intègre des régions toujours plus éloignées de l'océan central, introduisant une réalité continentale de plus en plus forte dans un système d'échanges d'abord centré sur des circulations maritimes de cabotage littoral de différentes ampleurs et surtout transocéaniques, mais aussi de recomposition hiérarchique, là encore à différentes échelles, à l'intérieur de ces zones d'influence connectées⁷⁷. Certaines régions ont vu une activité traditionnelle mise sous tension par son introduction dans un commerce à échelle mondiale, au-delà de la seule dimension atlantique. Il en est ainsi de la récolte des perles dans les rivières d'Écosse au XVII^e siècle puisque cette exploitation d'une richesse locale est entrée dans un jeu concurrentiel avec les pêcheurs de l'Inde et des Caraïbes et les plongeurs du golfe Persique (Molly A. Warsh).

L'horizon atlantique accroît son importance avec le développement de Lyon comme centre non seulement financier, mais surtout commercial et manufacturier selon la présentation d'Olivier Le Gouic. Au-delà des assurances maritimes gérées par les marchands-banquiers du XVI^e siècle, l'essentiel vient des besoins d'importation pour l'activité textile, mais surtout de la conquête de nouveaux marchés d'exportation pour les soieries et les

77. J. P. PRIOTTI et G. SAUPIN (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008 ; M. BERTRAND et J. P. PRIOTTI (dir.), *Circulations maritimes. L'Espagne et son empire (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2011.

cotonnades lyonnaises, mais aussi les produits régionaux comme la quincaillerie d'Auvergne et du Forez, la dentelle du Velay et le papier d'Annonay⁷⁸. La valeur des produits permet de s'appuyer au XVIII^e siècle sur la hiérarchie des grands ports atlantiques français en privilégiant Bordeaux⁷⁹ relié par route terrestre *via* Limoges au détriment de Nantes *via* la Loire, tout en accompagnant la mutation de Marseille en port complexe⁸⁰, avec une nouvelle dimension atlantique, grâce à l'intérêt porté au marché impérial espagnol *via* l'émergence d'une petite colonie de marchands lyonnais à Cadix⁸¹.

Le cabotage, dans ses multiples dimensions, n'échappe pas à cette reconfiguration du littoral dans un processus de hiérarchisation. Se renforcent ainsi des aires portuaires où le centre de commandement concentrant l'essentiel de la capitalisation étend progressivement son emprise sur des petits ports autrefois assez indépendants en transformant leurs parcs navals en flottes de service ou en transférant une large partie de leurs gens de mer sur les armements réalisées dans la place centrale⁸². Le littoral français est ainsi de plus en plus structuré en aires portuaires depuis celles de la mer du Nord et de la Manche (Dunkerque, Rouen-Le Havre, Saint-Malo) jusqu'à celles du littoral atlantique⁸³ (Lorient, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne) et celles de la Méditerranée⁸⁴ (Marseille et Sète). Il n'existe pas de frontières strictes entre ces zones qui se superposent et s'entrecroisent sur leurs bordures, mais le processus de structuration du littoral est bien en marche comme le prouve le contraste entre des évolutions démographiques divergentes opposant les centres de commandement en vive croissance et les relais secondaires plutôt en stagnation, voire même en régression. Cette redistribution géographique a aussi sa traduction à échelle européenne avec le déplacement multiséculaire du centre de gravité économique et financier de la Méditerranée vers l'Europe atlantique du nord-ouest. On sait l'importance historique de la base d'expérimentation d'une Méditerranée

78. R. GASCON, *Grand commerce et vie urbaine au XVI^e siècle. Lyon et ses marchands*, Paris, SEVPEN, 1971, 2 vol.; M. GARDEN, *Lyon et les Lyonnais au XVIII^e siècle*, Paris, Les Belles Lettres, 1970.

79. P. BUTEL, *Les négociants bordelais. L'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

80. C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, 2 vol.

81. M. BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Silex, 2005.

82. B. MICHON, *Le Port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011.

83. G. LE BOUËDEC, « L'Etat et le cabotage en France et en Europe aux XVII^e et XVIII^e siècles », in G. LE BOUËDEC et F. CHAPPÉ (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 383-393; G. LE BOUËDEC, « Le cabotage sur la façade atlantique au XVIII^e siècle », in D. WORONOFF (dir.), *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, 1998, p. 53-83; *id.*, « Le cabotage sur la façade atlantique française (XVI^e-XIX^e siècles) », in « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, P. U. Paris Sorbonne, n° 8, 2008, p. 9-37.

84. G. BUTI, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime : définitions, sources, approches », *Cabotage et réseaux portuaires (XV^e-XIX^e siècles). Rives nord-méditerranéennes* – 2^e série, n° 13, 2003, p. 7-21; « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (XVII^e-XVIII^e siècles) », *op. cit.*, p. 75-92.

atlantique au bas Moyen Âge pour la construction du monde atlantique des Temps modernes⁸⁵.

Évolution du cadre des échanges

Déstabilisation de l'économie politique des échanges

L'étude des circuits d'échange inscrit évidemment le monde atlantique dans le processus de première mondialisation planétaire principalement structurée par la connexion des deux océans indien et atlantique, plaçant les puissances maritimes d'Europe occidentale en position de commandement. Au meilleur niveau des acteurs et des places commerciales, l'articulation entre les espaces locaux, régionaux, étatiques, impériaux et mondiaux s'impose comme le cadre évident de référence, même s'il existe une division internationale du travail par segment géographique. À cette échelle mondiale, la tension motrice entre le recours au monopole et la liberté laissée à l'initiative privée a contribué à construire une réelle spécificité du monde atlantique. L'éloignement géographique et l'obligation d'utiliser des gros-porteurs pour assurer la rentabilité du commerce ont toujours placé les coûts des armements vers l'océan Indien dans la partie supérieure du tableau des valeurs alors que la capitalisation pour le cabotage européen, la grande pêche et la droiture américaine s'inscrivaient sur des niveaux plus accessibles à des individus et des familles, les circuits triangulaires du commerce des esclaves se plaçant à un niveau intermédiaire⁸⁶. Les contraintes inhérentes à la mobilisation d'un gros capital ont imposé l'idée de la supériorité de la grande compagnie à charte et à monopole pour l'exploitation du grand commerce dans l'océan Indien. Il n'en pas été de même dans l'Atlantique où ce type de solution n'a jamais fonctionné durablement de manière satisfaisante, les diverses tentatives étant rapidement obligées de céder la place à un partage plus ou moins équilibré avec la vente de licence aux particuliers.

Cette conjoncture irrégulière entre recours aux compagnies à monopole et vente des privilèges permettant l'épanouissement des initiatives privées s'impose comme un trait récurrent dans l'expansion du commerce atlantique aux XVII^e et XVIII^e siècles⁸⁷. C'est pourquoi il n'est pas surprenant de le retrouver dans plusieurs études de cet ouvrage : la tentative malheureuse

85. A. DE ALMEIDA MENDES, « Les Portugais et le premier Atlantique (xv^e-xvi^e siècle) », in A. NEF, C. PICARD et D. VALERIAN (dir.), *Les territoires de la Méditerranée (x^e-xvi^e siècle)*, Rennes, PUR, 2013 ; *id.*, « L'Atlantique du "milieu". Portugal – Maroc – Guinée (xv^e-xvi^e siècles) », in E. FRANCA PAIVA et V. SILVA SANTOS (ed.), *Africa e Brasil no Mundo Moderno*, Sao Paulo, Annablume, Belo Horizonte, PPGH-UFMG, 2012.

86. J. MEYER, *L'armement nantais dans la seconde moitié du xviii^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969 ; rééd. EHESS, 1999.

87. S. R. EPSTEIN, *Freedom and Growth. The rise of States and markets in Europe, 1300-1750*, London-New York, 2000.

de monopole des premiers Stuart sur la récolte des perles dans les rivières écossaises dans le premier tiers du XVII^e siècle, les aléas de la WIC créée en 1621, mais obligée de partager progressivement ses prétentions commerciales à partir de 1638, ou encore la grande fragilité des compagnies françaises, principalement négrières, sous le règne personnel de Louis XIV. La contestation interne du monopole sévillan puis gaditan de la *Carrera de Indias* par la contrebande basque, bientôt partiellement légalisée, ne relève pas de la même logique puisqu'elle débouche au contraire sur la création d'une seconde compagnie à monopole en direction du Venezuela. Il faut attendre la seconde moitié du XVIII^e siècle pour que le despotisme éclairé des Bourbons se rallie à la solution européenne classique de la concurrence entre privilège affecté à une partie seulement de l'espace géographique et liberté d'initiatives privées sur d'autres secteurs comme le montre le fonctionnement de la compagnie des Indes françaises dans le monde atlantique de 1720 à 1769⁸⁸.

La compétition croissante entre les puissances maritimes européennes pour le partage d'un monde atlantique tiré en avant par le développement des marchés coloniaux et l'intégration de l'Afrique noire à cette logique impériale d'exclusivisme au service des intérêts métropolitains a généré de nombreux affrontements militaires qui ont rythmé, par leurs effets à la fois créateurs et destructeurs, la recomposition permanente des lignes de force dans l'exploitation des richesses d'un espace très convoité⁸⁹. Au-delà de l'impact sur les cycles d'activité, les variations géographiques des circuits commerciaux et parfois l'obligation de la réorientation vers une nouvelle spéculation, la guerre déstabilise les principes fondamentaux de l'économie politique des échanges en exacerbant des problèmes latents dont la solution, indispensable pour la survie même des entités politiques en conflit, entre en contradiction avec l'orthodoxie réglementaire régulant les échanges⁹⁰. En temps de guerre, lorsque la piraterie se fait corsaire⁹¹, la frontière entre commerces légal et illégal se dilue devant le caractère stratégique de certaines importations de biens en provenance du camp ennemi et devant les complicités particulières aiguës sur les marchés coloniaux par une dégradation des conditions d'approvisionnement et d'écoulement des produits. La fuite de l'argent péruvien et mexicain hors d'Espagne, révélatrice en temps ordinaire de l'insuffisant développement de l'économie métropolitaine face à la demande de son marché colonial américain théoriquement réservé, s'en

88. P. HAUDRERE, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2005.

89. F. CROUZET, *La guerre économique franco-anglaise au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 2008.

90. D. C. NORTH, « Institutions, transactions costs and the rise of merchant empires », in J. D. TRACY (ed.), *The Political Economy of Merchant Empires*, Cambridge, Cambridge UP, 1991, p. 22-40; R. BOYER, « Historiens et économistes face à l'émergence des institutions du marché », *Annales HSS*, 64-3, 2009, p. 665-693.

91. A. LESPAGNOL, *Entre l'argent et la gloire. La course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, Éditions Apogée, 1995.

est trouvé intensément accélérée comme l'illustrent les données chiffrées apportées par l'analyse du rôle éminent du Guipúzcoa. L'État, pour une question de survie, est ainsi amené à régulariser l'interdit. Le processus d'affirmation des intérêts coloniaux a profité des guerres du XVIII^e siècle pour imposer, dans une avancée irrégulière, un exclusif mitigé dans les îles françaises de l'Amérique⁹².

L'attribution des monopoles ou des privilèges de dérogation et la pratique réussie des contournements illégaux impliquent l'existence de réseaux d'affaires très puissants capables d'impressionner l'État par leur efficacité dans les pires moments, se rendant ainsi indispensables à la préservation minimale de sa puissance⁹³. Ces réseaux, de dimension internationale, mêlent toujours commerce, finances et politique, avec des acteurs assumant des rôles différents et complémentaires⁹⁴. Certains forment la base essentielle assurant la circulation des biens ; d'autres, ou souvent la frange supérieure des premiers, s'occupent de la circulation des capitaux pour la régulation des paiements dans les circuits d'échange comme pour les opérations financières au service des États (affermage de contrats commerciaux comme les très célèbres « asientos » négriers de la couronne d'Espagne, levées fiscales, opérations de crédit public). Les Portugais ont ainsi bénéficié d'une situation de monopole dans la traite atlantique pendant un siècle et demi⁹⁵ avant que les puissances maritimes de l'Europe du nord-ouest ne contestent victorieusement cette hégémonie sur le siècle et demi suivant, avant sa réapparition au XIX^e siècle, dans une étroite symbiose avec les Brésiliens. La dimension atlantique se lit aisément dans l'extension géographique de ces réseaux à cause de l'opposition entre une colonisation de peuplement sur le continent américain largement vidé de sa population indigène et une implantation commerciale de comptoirs autour de l'océan Indien, face à une structuration politique ancienne d'un espace densément peuplé attaché à de très fortes cultures solidement enracinées.

Dans les réseaux basques ici étudiés, il est essentiel de disposer d'agents non seulement à Saint-Sébastien, Séville, Cadix et Madrid, mais aussi à Milan et en Flandres ou même à Amsterdam, et plus en plus dans les centres de commandement des colonies américaines⁹⁶. Le rapprochement des deux études sur les grands marchands d'Amsterdam intéressés

92. J. TARRADE, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de « l'Exclusif » de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972, 2 vol.

93. C. LEMERCIER, « Analyse de réseaux et histoire », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 52-2, 2005, p. 88-112 ; A. MOLHO et D. RAMADA CURTO, « Les réseaux marchands à l'époque moderne », *Annales HSS*, 58-3, 2003. Numéro spécial avec introduction et quatre études de cas.

94. J. L. CASTELLANO et J. P. DEDIEU (éd.), *Réseaux, familles et pouvoirs dans le monde ibérique à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, CNRS, 1998 ; J. M. IMÍZCOZ BEUNZA (dir.), *Casa, Familia y Sociedad (País Vasco, España y América, siglos XV-XIX)*, Bilbao, UPV/EHU, 2004.

95. A. DE ALMEIDA MENDES, « Les réseaux de la traite ibérique dans l'Atlantique nord (1440-1640) », *Annales HSS*, 63-4, 2008, p. 733-768.

96. A. DE OATAZU, J. R. DIAZ DE DURANA, *El espíritu emprendedor de los Vascos*, Madrid, Silex, 2008.

au monde africain et l'évolution des forces agissantes au Guipúzcoa au long du XVII^e siècle souligne l'extrême importance des réseaux séfarades de la diaspora juive issue du Portugal, dont on retrouve aussi l'impact sur les côtes occidentales d'Afrique noire. Malmenés ou triomphants, mais toujours indispensables, selon la conjoncture militaire, financière et politique, les réseaux juifs portugais ont résisté à toutes les avanies par leur capacité à maintenir des liens commerciaux et financiers nécessaires entre la péninsule Ibérique et l'Europe du Nord, *via* les Provinces Unies, dans toutes les configurations⁹⁷. La dimension atlantique de ces réseaux oblige souvent à dépasser la base traditionnelle des liens de parenté, de la solidarité des naturels d'une région et d'une communauté de confession religieuse pour fonder la collaboration sur une confiance née de l'exercice même des affaires dans lequel l'éloignement géographique, la mauvaise connaissance de la qualité des produits explicables par l'absence totale de standardisation et l'absence de lisibilité dans la fixation des prix par suite de la lenteur de la circulation des informations impose de faire confiance à des correspondants locaux dont la fiabilité ne peut être éprouvée que dans l'échange satisfaisant de services rendus sur un temps probatoire assez long⁹⁸.

Mutations des pratiques marchandes

L'histoire atlantique s'étant servie du commerce comme argument majeur dans sa démonstration de l'émergence d'un monde d'interaction globale entre trois continents, Pierre Gervais pose légitimement la question de la nature exacte de cette contribution à une éventuelle spécificité atlantique. Est-elle plutôt de nature quantitative dans l'essor des flux de marchandises, de distribution du travail, d'accumulation des investissements et d'explosion des grandes fortunes ou plutôt de nature qualitative en dessinant une pratique spécifique des échanges dans une succession d'échelles de référence allant du local au mondial ? Il établit aisément que les pratiques marchandes de l'époque moderne se retrouvent à tous les échelons et qu'elles sont un héritage d'une progression élaborée en Italie aux XIII^e et XIV^e siècles lorsque le monde atlantique en était encore réduit

97. J. L. ISRAEL, *Diasporas within a diaspora: Jews, crypto-Jews and the World Maritime Empires (1540-1740)*, Leiden, Brill, 2002 ; R. L. KAGAN et P. D. MORGAN (dir.), *Atlantic Diasporas: Jews, crypto-Jews in the Age of Mercantilism, 1500-1800*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 2008 ; D. STUDNICKI-GIZBERT, *A nation upon the Ocean sea: Portugal's Atlantic Diaspora and the crisis of the Spanish Empire, 1492-1640*, Oxford, Oxford University Press, 2007.

98. G. CALAFAT, « Diasporas marchandes et commerce interculturel. Familles, réseaux et confiance dans l'économie à l'époque moderne », *Annales HSS*, 2011, n° 66-2, p. 513-531 ; F. TRIVELLATO, « Juifs de Livourne, Italiens de Lisbonne, hindous de Goa. Réseaux marchands et échanges interculturels à l'époque moderne », *Annales HSS*, 2003, n° 58-3, p. 581-603. P. D. CURTIN, *Crosscultural Trade in World History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984 ; A. CRESPO SOLANA (coord.), *Colonias de mercaderes extranjeros en el Mundo Atlántico, 1500-1830*, Aranjuez (Madrid), Ed. Doce Calles, 2010.

à une frange avancée de l'espace central de la Méditerranée. Ce n'est donc ni du côté de la lettre de change, ni des techniques de crédit comme les transferts de compte à compte ou l'émission de billets commerciaux qu'il faut espérer trouver une dimension originale⁹⁹. Une distinction pourrait toutefois venir du degré d'utilisation des outils existants. Si le très local crée sans doute une disparité en défaveur des plus petits acteurs, cette opposition s'estompe vite comme le montrent les résultats du test réalisé à partir des livres de compte de la célèbre maison Gradis de Bordeaux sur presque une année de 1754 à 1755. Dans la pratique de la régulation du crédit, seules les opérations de caisse créent une différence entre les clients du bassin aquitain et les clients installés aux colonies, alors que les usages des autres moyens de paiement ne montrent que de légères variations, sans signification aisément identifiable. Il apparaît donc juste de conclure que la pratique directement commerciale des négociants du grand commerce renvoie à un méta système de régulation des flux de crédit déjà mondialisé¹⁰⁰.

Une autre piste permettant d'apprécier la nature de l'impact du commerce transatlantique conduit vers l'analyse de la structure des maisons de commerce privées qui ont toujours assuré l'essentiel des activités. Dans un esprit d'entreprise reposant sur l'initiative et l'énergie individuelles, on sait la force des liens de famille et de parenté dans un capitalisme de nature relationnelle¹⁰¹. L'enjeu est de saisir les articulations possibles entre la préférence pour l'entreprise purement individuelle et le recours à la structure sociétaire dans sa variabilité quant à sa forme juridique parfois délicate à définir et sa composition sociale entre liens familiaux et solidarité d'affaires¹⁰². Pour notre propos, la question principale est de vérifier si une dimension spécifiquement atlantique joue un rôle particulier afin d'en établir les caractéristiques et la causalité. C'est tout l'intérêt de la démarche de Laure Pineau-Defois qui vérifie comment tout ceci a fonctionné dans les trajectoires des Bouteiller et des Drouin, les deux plus grandes fortunes du commerce nantais à la fin du XVIII^e siècle. Après avoir fermement établi l'absence d'un modèle unique préétabli assurant la réussite économique, elle valorise l'importance du croisement des facteurs humains, comme la personnalité des individus, la culture familiale et le réflexe de coopération dans les filières marchandes, et des données géographiques et économiques

99. P. JEANNIN, *Marchands d'Europe, pratiques et savoirs à l'époque moderne*, Paris, Presses de l'ENS, 2002.

100. D. HANCOCK, *Citizens of the World: London Merchants and the Integration of the British Atlantic Economy, 1735-1785*, Cambridge, Cambridge UP, 1995.

101. O. PETRE-GRENOUILLEAU, *Les négoce maritimes français, XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Belin Sup, 1997, p. 67-73 ; *id.*, « Les négoce atlantiques français. Anatomie d'un capitalisme relationnel », *Dix-Huitième Siècle*, 2001 ; J. ADAMS, *The familial State: Ruling families and merchant capitalism in early modern Europe*, Ithaca, Cornell UP, 2005.

102. C. CARRIÈRE, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973 ; A. LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997.

des marchés atlantiques augmentant l'incertitude des opérations et l'allongement des durées des retours sur investissements. La conséquence en est la juxtaposition et la corrélation de plusieurs sociétés au sein de la maison de commerce, pouvant jouer sur l'enrichissement mutuel d'une gestion très individuelle sur un segment et d'une pratique associative sur un autre¹⁰³.

Le plus significatif dans notre hypothèse de travail est bien la multiplication du fait sociétaire pour un perfectionnement de la gestion et donc de la rentabilité de l'économie de plantation. Les problèmes de l'amélioration de la vente des captifs débarqués des navires négriers et de la conduite des habitations tombant dans le portefeuille des négociants métropolitains ont constitué un moteur essentiel du recours à la structure sociétaire, sans que le choix entre la société générale de personnes et la société en commandite ne puisse être clairement élucidé. La convergence d'évolution entre les Gradis de Bordeaux et les Bouteiller et Drouin de Nantes permet de poser la question d'une véritable spécificité du monde atlantique dans l'affirmation d'une logique capitaliste d'intégration comme on la connaissait dans la manufacture textile de la proto-industrie, sur la base d'un contrôle de filière allant de la production à la commercialisation, dans une forme de concentration sous la domination du capital négociant. L'intégration atlantique serait alors asymétrique, l'orientation des efforts en direction des côtes africaines et d'une meilleure maîtrise des marchés coloniaux américains conduisant l'élite des grands ports métropolitains à laisser les réseaux marchands étrangers gérer la redistribution des produits coloniaux en direction de l'Europe centrale et septentrionale¹⁰⁴.

Un horizon mental à dimension atlantique

Le choix de développer ses affaires dans une dimension atlantique s'appuie sur une distribution d'acteurs des deux côtés de l'océan, ce qui multiplie les occasions d'aller-retour entre les mondes européen, américain et africain, tant concrètement par la circulation des individus que mentalement par l'échange de correspondances ou la simple lecture documentaire¹⁰⁵. Ces migrations humaines et ces échanges culturels immatériels d'expérience de vie et de lecture du monde construisent de part et d'autre un écheveau de discours possibles sur le monde atlantique, rassemblés autour de quelques grandes références communes tout en étant porteurs de contradictions motrices. Des individus apprennent ainsi progressivement

103. L. PINEAU-DEFOIS, *Les grands négociants nantais du dernier tiers du XVIII^e siècle. Capital hérité et esprit d'entreprise (fin XVIII^e-début XIX^e siècle)*, thèse histoire, université de Nantes, 2008.

104. P. BUTEL, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris Aubier, 1974; P. POURCHASSE, *Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.

105. S. M. PEARSALL, *Atlantic Families: Lives and letters in the later eighteenth century*, New York, Oxford UP, 2008.

à construire leur horizon mental à échelle transatlantique, par trajectoire personnelle ou/et par héritage familial, dans des échelles sociales diverses allant de la parenté à la solidarité provinciale en passant par l'exportation de liens communautaires locaux. Cet ouvrage en donne deux exemples très parlants à travers les familles de la communauté de Trentemoult, immédiatement en aval de Nantes, prospérant sur le triangle Rezé, Le Havre et Haïti au XIX^e siècle (V. Bugeaud), et des naturels du Guipúzcoa s'affairant sur les circuits reliant leur province au Pérou dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Les effets socio-culturels sur le lieu de départ se vérifient fort bien à travers l'attachement à la terre d'origine, parfois par le choix des épouses, souvent par l'éducation scolaire des enfants dans des institutions métropolitaines et surtout par le désir ostentatoire d'inscrire sa réussite dans le paysage. Les anciens pêcheurs de l'estuaire de la Loire ayant fait fortune dans le commerce du café d'Haïti sont ainsi très proches des *Indianos* espagnols parsemant à la même époque la côte cantabrique de très nombreuses villas à l'architecture et la décoration démonstratives.

L'antériorité juive portugaise dans le commerce atlantique et la déportation de captifs africains permet d'illustrer le transfert d'expériences à travers différents secteurs du monde atlantique, contribuant ainsi à la densification des affaires dans son élargissement géographique. Il est très suggestif de constater, à partir de l'observatoire d'Amsterdam, première place commerciale mondiale au XVII^e siècle, que ce sont les principaux créateurs du premier Atlantique européen-africain des XV^e et XVI^e siècles qui sont encore les premiers à œuvrer à son agrandissement tri-continental, le rattrapage par d'autres acteurs de confession chrétienne ne se faisant qu'à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle. Toutes les compétences accumulées dans les réseaux de redistribution des produits coloniaux de la péninsule ibérique vers les anciens Pays-Bas au XVI^e siècle ont puissamment servi à lancer le commerce transatlantique hollandais, dans sa double dimension de droiture et de triangle esclavagiste. L'impact du monde atlantique se marque ici dans la structuration géographique de la diaspora juive le long de la façade maritime européenne, dans une direction totalement opposée à la distribution méditerranéenne de l'exil des juifs espagnols à la fin du XV^e siècle. La migration religieuse ne tire pas principalement son origine du commerce¹⁰⁶, bien que celui ait pu être partiellement un facilitateur, mais elle est profondément influencée par les perspectives offertes par la construction du monde atlantique¹⁰⁷, tant vers l'Europe du Nord-Ouest que vers l'Afrique de l'Ouest comme l'explique clairement l'étude sur la Sénégambie menée par P. Mark et J. da Silva Horta.

106. N. MUCHNICK, « Les diasporas soumises aux persécutions (16^e-18^e siècles) : perspectives de recherche », *Diasporas. Histoire et Sociétés*, 13, 2009, p. 20-31 ; *id.*, « Du judaïsme au catholicisme : les aléas de la foi au XVII^e siècle », *Revue historique*, t. 623, 2002, p. 571-609.

107. E. OLIEL GRAUSZ, « Communication, marchandise et religion : les négociants séfarades au XVIII^e siècle », in A. BURKARDT (dir.), *Commerce, voyage et expérience religieuse, XVI^e-XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2007, p. 145-159.

La dimension atlantique s'inscrit également comme moteur majeur de transformation de la lecture culturelle de certains produits à cause de leur insertion dans la mondialisation des échanges. Les interactions entre leurs lieux de production et de consommation ont des retombées sur les imaginaires d'acteurs sociaux placés ainsi dans des contextes très différents, mais connectés par le partage de lectures symboliques spécifiques qui produisent des discours, des images et des comportements en même temps originaux dans chaque contexte de concrétisation et reliés par les interactions au long de la filière de circulation. Il en est ainsi des perles écossaises, étudiées par M. A. Warsh, à l'exotisme réversible en direction des marchés non européens, intégrées dans l'iconographie aussi bien pour célébrer l'affirmation de l'impérialisme britannique depuis l'ère élisabéthaine que pour contribuer au blanchiment de la couleur de peau, en ouvrant ainsi une perspective évolutive à la dure condition d'esclave.

Il existe toutefois des limites sérieuses à ces mises en connexion. Le développement des échanges dans le monde atlantique, et au-delà dans le processus de mondialisation, a provoqué des chocs culturels qui sont autant de facteurs supplémentaires venant affecter ces échanges. Le plus évident témoignage nous en est donné par la grande difficulté de compréhension des civilisations africaines par les Blancs faisant des séjours brefs ou un peu plus prolongés sur les côtes. Leurs structures mentales, construites en référence aux traditions européennes, forment une barrière seulement franchissable par les plus fins observateurs. Les préjugés façonnent leurs comportements dans un rapport commercial où les décalages culturels ne confèrent pas la même valeur matérielle et symbolique aux produits échangés. L'extrême division ethnique et politique et la grande instabilité géographique des entités politiques africaines ajoutent une difficulté supplémentaire à la compréhension de la nature et des fondements de l'autorité souveraine, ce qui conduit à l'utilisation d'un langage souvent approximatif dans les récits de voyage, dans une traduction biaisée des données africaines à travers un prisme de lecture référencé sur les réalités européennes, d'où la distanciation critique indispensable dans l'utilisation pourtant obligée de ce type de sources. Appréhendée à l'aune de la dangerosité et de la barbarie, l'Afrique ne peut produire quelque chose de positif qu'à travers le principe de l'acculturation européenne¹⁰⁸. Seuls les séjours prolongés entrant dans le processus de métissage sont susceptibles de transformer cette lecture univoque, d'où parfois les commentaires amers des gens de mer négriers reprochant à ces immigrés européens une excessive africanisation.

Une articulation très parlante des impacts sur les anciens mondes européen et africain est analysée par Pernille Roge à travers les expérimentations d'une nouvelle valorisation de l'espace africain dans l'esprit

108. W. COHEN, *Français et Africains. Les Noirs dans le regard des Blancs, 1530-1880*, Paris, Gallimard, 1981.

des Européens de la fin du XVIII^e siècle, sous la double influence de la philosophie des Lumières et du mouvement abolitionniste de l'esclavage. Les projets alternatifs britanniques en Sierra Leone en 1787-1789, danois sur la Côte de l'Or, près de la Volta, aux mêmes dates, et français sur la Côte des Esclaves de 1786 à 1792, qui ont en commun de parier sur le développement de domaines agricoles fonctionnant avec du travail libre, se heurtent à des problèmes qui finissent par signer leurs échecs. L'indispensable appui des autorités politiques africaines, l'extrême rivalité entre les puissances négrières, spécialement entre la France et la Grande-Bretagne après la guerre d'Indépendance américaine, et l'impossibilité d'ignorer totalement le commerce des esclaves alors à son apogée se conjuguent dans des crises spécifiques pour torpiller les entreprises. Ces tentatives, si brèves soit-elles, imprégnées d'idéalisme militant, ont cependant constitué la première émergence concrète d'un nouveau modèle de rapport entre les anciens mondes, dans un face-à-face direct préfigurant une nouvelle forme de colonisation drapée dans la mission de civilisation¹⁰⁹.

109. O. PETRE-GRENOUILLEAU (dir.), *Abolir l'esclavage. Un réformisme à l'épreuve (France, Portugal, Suisse, XVIII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008.