

Introduction

Cet ouvrage est l'aboutissement d'un itinéraire personnel de recherche sur l'histoire des villes portuaires atlantiques, initialement et principalement centré sur celles des façades française et européenne, dans une époque moderne intégrant volontiers la première moitié du XIX^e siècle, avant de s'ouvrir vers les rivages de l'Afrique subsaharienne, avec quelques détours sur les côtes américaines, principalement autour de la mer des Caraïbes¹. C'est peu dire si la démarche s'inscrit directement dans les problématiques de l'histoire atlantique développées depuis une trentaine d'années², dans un double effort de dépassement de réticences initiales françaises heureusement closes³ et d'intégration à sa juste hauteur du segment africain⁴. Elle s'y attache d'abord dans son hypothèse de rendre compte de l'évolution historique d'une communauté économique, sociale et culturelle identifiée sous la notion de ville portuaire africaine atlantique à travers son insertion dans l'ensemble des flux générés par la circulation maritime sur l'océan homonyme⁵. Elle se soucie ensuite de la prise en compte de son

1. SAUPIN Guy (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006 ; *Africains et Européens dans le monde atlantique, XV^e-XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2014 ; *Les villes atlantiques européennes. Une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, PUR, 2019 ; « Las ciudades portuarias españolas del Caribe en la época moderna: que especificidad? », in Luis LÓPEZ MOLINA (dir.), *Cádiz: del Floreciente s. XVIII al Port of Future del s. XXI*, Cádiz, Dykinson, 2018, p. 190-205 ; « Le commerce atlantique et la création des villes portuaires en Afrique noire à l'époque moderne », in Kouakou KOUASSI (éd.), *La Mer : une autre voie de développement en Afrique de l'Ouest*, Paris, Les Indes Savantes, 2019, p. 45-64 ; « African Seaports in Transition, 1850-1880s », in Ayodeji OLUKOJU et Daniel CASTILLO HIDALGO (éd.), *African Seaports and Maritime Economics in Historical Perspective*, Cham, Palgrave Macmillan, 2020, p. 17-44.
2. BAILYN Bernard, *Atlantic History. Concept and Contours*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2005. GAMES Alison, « Atlantic History. Definitions, Challenges and Opportunities », *The American Historical Review*, 2006, vol. 111, n° 3, p. 741-757. BENJAMIN Thomas, *The Atlantic World: Europeans, Africans, Indians and their Shared History, 1400-1900*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009. GREENE Jack P. et MORGAN Philip D. (éd.), *Atlantic History. A Critical Appraisal*, Oxford, Oxford University Press, 2009. CANNY Nicholas et MORGAN Philip D. (éd.), *The Oxford Handbook of the Atlantic World, 1450-1850*, Oxford, Oxford University Press, 2011. MILLER Joseph C. (éd.), *The Princeton Companion to Atlantic History*, Princeton, Oxford Princeton University Press, 2015. COFFMAN D'Maris, LEONARD Adrian et O'REILLY William (éd.), *The Atlantic World*, Londres/New York, Routledge, 2015.
3. VIDAL Cécile, « The Reluctance of French Historians to Address Atlantic History », Special Issue. Imagining the Atlantic World, *The Southern Quarterly*, 2006, vol. 43, n° 4, p. 153-189. CABANTOUS Alain, « Résistance de principe ou lucidité intellectuelle? Les historiens français et l'histoire atlantique », *Revue historique*, 2012, t. CCCXIV/3, n° 663, p. 705-726. SCHNAKENBOURG Eric, *Le monde atlantique. Un espace en mouvement, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2021.
4. THORNTON John K., *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 1998. FALOLA Toyin, ROBERTS Kevin (éd.), *The Atlantic World, 1540-2000*, Bloomington, Indiana University Press, 2008. FALOLA Toyin et CHILDS Matt D. (éd.), *The Changing Worlds of Atlantic Africa: Essays in Honour of Robin Law*, Durham, Carolina Academic Press, 2009.
5. PIETSCHMANN Horst (éd.), *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2002. SURANYI Anna, *The Atlantic Connection: a History of the Atlantic World, 1450-1990*, Londres, Routledge, 2015.

entière dimension tricontinentale⁶, de l'Atlantique nord à celui du sud⁷, dans une articulation entre le local et le global⁸, en rendant compte des effets d'un système atlantique inséré dans une proto-mondialisation au sein des diverses communautés portuaires de sa façade africaine⁹.

L'approche a retenu une chronologie longue afin de mesurer le rythme et les variations dans la distribution géographique des transformations, articulée sur la plus ou moins grande imbrication entre le commerce des produits matériels et celui des êtres humains saisis pour un travail servile. Elle couvre environ quatre siècles, allant des années 1470, décennie essentielle pour la prise de contacts atlantiques entre Européens et Africains, aux années 1870, décennie où s'achève la transition vers le seul commerce « légitime » de matières premières agricoles et où la logique d'une pénétration coloniale européenne s'accélère face à l'ancienne approche purement commerciale. L'idée centrale, qui fait l'unité de la période, est que cette première émergence de « ports » africains liés à l'essor des échanges atlantiques s'opère dans un cadre historique où l'Afrique est demeurée globalement maîtresse de son destin, comme corégulatrice du système, avant la phase historique de la colonisation¹⁰.

Un basculement

Pour l'Afrique subsaharienne, cette intégration à l'horizon atlantique représente un des tournants majeurs de son histoire. Dans sa réponse commerciale positive donnée à une sollicitation maritime européenne initiée dans la seconde moitié du xv^e siècle dans le cadre des explorations portugaises, cette partie du continent réoriente partiellement ses échanges extérieurs jusqu'alors fléchés vers le Nord, vers les ports

6. THORNTON John K., *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, 1998, p. 6-13, 125-128, 304-320; *A Cultural History of the Atlantic World, 1250-1820*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012, p. 60-99.
7. ARMITAGE David et BRADDICK Michael (éd.), *The British Atlantic World, 1500-1800*, New York, Palgrave MacMillan, 2002. ALENCASTRO Felipe de, *O Trato dos Viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000; « Le versant brésilien de l'Atlantique sud, 1500-1850 », *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, 2006-2, p. 359-382. RICHARDSON David et RIBEIRO DA SILVA Filipa (éd.) *Networks and Trans-Cultural Exchange: Slave Trading in the South Atlantic, 1590-1867*, Leyde, Brill, 2014.
8. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004. VIDAL Cécile, « Pour une histoire globale du monde atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique? », *Annales, Histoire, Sciences Sociales*, 2012-2, p. 391-413. BAYLY Christopher A., « "Archaic" and "Modern" Globalization in the Eurasian and African Arena, ca. 1750-1850 », in Anthony G. HOPKINS (éd.), *Globalization in World History*, New York/Londres, Norton & Company, 2002, p. 45-72. INIKORI Joseph E., « Africa and the Globalization Process: West Africa, 1450-1850 », *Journal of Global History*, 2007, vol. 2-1, p. 63-86. CAÑIZARES-ESGUERRA Jorge, SEEMAN Erik R. (éd.), *The Atlantic in Global History, 1500-2000*, Upper Saddle River, Pearson Prentice Hall, 2007. WEISS Holger (éd.), *Ports of Globalisation, Places of Creolisation: Nordic Possessions in the Atlantic World during the Era of the Slave Trade*, Leyde, Brill, 2016. KEA Ray, « The Local and the Global. Historiographical Reflections on West Africa in the Atlantic Age », in J. Cameron MONROE et Akinwumi OGUNDIRAN (éd.), *Power and Landscape in Atlantic West Africa. Archeological Perspective*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012, p. 339-376. STROBEL Christoph, *The Global Atlantic, 1400-1900*, New York, Routledge, 2015. SUAREZ BOSA Miguel (éd.), *Atlantic Ports and the First Globalization, 1850-1930*, Londres, Palgrave MacMillan, 2014. OGBON Miles, *Global Lives. Britain and The World, 1550-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008, chap. 5 et 8.
9. LAW Robin et MANN Kristin, « West Africa in the Atlantic Community: The Case of the Slave Coast », *William and Mary Quarterly*, 1999, vol. 56, p. 307-334. NORTHRUP David, *Africa's Discovery of Europe, 1450-1850*, New York, Oxford University Press, 2002.
10. BURNARD Trevor, *The Atlantic in World History, 1490-1830*, Londres, Bloomsbury, 2020, chap. 8, West Africa, p. 139-174. MORGAN Philip D., « Africa and the Atlantic, c. 1450 to c. 1820 », in Jack P. GREEN et Philip D. MORGAN (éd.), *Atlantic History... op. cit.*, p. 223-248.

de la Méditerranée, surtout depuis que les réseaux marchands arabes et berbères ont accompagné et facilité l'expansion de l'islam à travers la succession des grands empires médiévaux du Ghâna et du Mâli¹¹. Alors que le rivage n'était qu'une périphérie où un cabotage maritime réduit, concurrencé par les réseaux lagunaires dans certains secteurs, se limitait à quelques échanges interrégionaux à petite et moyenne échelles, celui-ci a acquis de plus en plus une importance stratégique, d'où l'excitation des multiples appétits pour s'assurer le contrôle politique et les bénéfices en tout genre issus de ce nouvel horizon de commerce extérieur. Les grands empires, qui reposaient sur une logique agrégative et décentralisée de vassalisation tributaire, n'ont pas résisté à cette pression qui s'est traduite par un émiettement de la géopolitique de l'Afrique subsaharienne occidentale, mouvement seulement partiellement contrebalancé par des reconstructions à échelle moyenne aux cours des XVII^e et XVIII^e siècles. Entre libération sécessionniste et incorporation par de nouvelles puissances intérieures, le littoral atlantique africain, du Sénégal à l'Angola, est devenu l'objet de nombreuses rivalités, entraînant conflits, déplacements de population et remodelage régulier de son découpage politique.

Par ailleurs, la participation africaine aux échanges atlantiques n'a pas intéressé que des royaumes expansionnistes, plus ou moins tentés par une logique de centralisation et de militarisation de l'État à l'image des royaumes Wolof de Sénégalie¹², de la fédération Kaabu en haute Guinée¹³, des royaumes de Denkyira, Akyem, Akwamu¹⁴ et Ashanti¹⁵ de l'intérieur de la Côte de l'Or, Allada¹⁶, Hueda, Dahomey¹⁷ et Oyo¹⁸ dans la baie du Bénin, du Bénin¹⁹ dans la baie du Biafra, ou encore du royaume du Kongo²⁰ et de ses anciennes provinces sécessionnistes du Loango, Kakongo, Ngoyo et

-
11. FAUVELLE François-Xavier, « Ghâna, Mâli, Songhay, royaumes courtiers du Sahel occidental », in François-Xavier FAUVELLE (dir.), *L'Afrique ancienne. De l'Acacus au Zimbabwe, 20 000 ans avant notre ère-XVI^e siècle*, Paris, Belin, 2018, p. 171-201.
 12. BARRY Boubacar, *La Sénégambie du XV^e au XIX^e siècle. Traite négrière, islam et conquête coloniale*, Paris, L'Harmattan, 1988. BOULÈGUE Jean, *Les royaumes wolof dans l'espace sénégalien (XIII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Karthala, 2013.
 13. GREEN Toby, *The Rise of the Transatlantic Slave Trade in Western Africa, 1300-1589*, New York, Cambridge University Press, 2012, p. 46-57, 90-94; « Architects of Knowledge, Builders of Power: Constructing the Kaabu "Empire", 16th-17th Centuries », *Mande Studies*, 2009, vol. 11, p. 91-112. LOPES Carlos, *Kaabunkê/espaco, poder, território e poder na Guiné-Bissau, Gâmbia e Casamance pré-coloniais*, Lisbonne, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.
 14. WILKS IVOF, *Akwamu, 1640-1750: A Study of the Rise and Fall of a West African Empire*, Trondheim, Norwegian University of Science and Technology, 2001. DAAKU Kwame Y., *Trade and Politics on the Gold Coast, 1600-1720: A Study of the African Reaction to European Trade*, Oxford, Clarendon Press, 1970. KEA Ray A., *Settlements, Trade, and Politics in the Seventeenth-Century Gold Coast*, Baltimore/Londres, The Johns Hopkins University Press, 1982.
 15. WILKS IVOF, *Forests of Gold: Essays on the Akan and the Kingdom of Asante*, Athens, Ohio University Press, 1993; *Asante in the Nineteenth Century: The Structure and Evolution of a Political Order*, Cambridge, Cambridge University Press, 1975. McCASKIE Thomas C., *State and Society in Pre-Colonial Asante*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995. PESCHEUX Gérard, « Centre, limite, frontière dans le royaume Asante pré-colonial », *Journal des Africanistes*, 2004, vol. 74-1/2, p. 180-201.
 16. LAW Robin, *The Kingdom of Allada*, Leyde, School of Asian, African, and American Studies, 1997.
 17. LAW Robin, *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*, Oxford, Clarendon Press, 1991.
 18. LAW Robin, *The Oyo Empire, c. 1600-1836: A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Oxford, Clarendon Press, 1977.
 19. RYDER Anthony, *Benin and the Europeans, 1485-1897*, Londres, Longmans, 1969.
 20. VANSINA Jan, *Kingdoms of the Savanna*, Madison, University of Wisconsin Press, 1966. RANDLES William G. L., *L'Ancien royaume du Congo : des origines à la fin du XIX^e siècle*, Paris/La Haye, Mouton et Cie, 1968. THORNTON

Soyo²¹, peu agressives après leur indépendance, et surtout du Ndongo sur sa frontière méridionale, alternant entre rôle de blocage de l'avancée portugaise et intermédiaire commercial majeur²². Au contraire, elle a concerné toutes les entités politiques, jusqu'aux plus petites, avec des niveaux d'engagement évidemment très variables dans le temps et dans l'espace. Même les « sociétés sans État » ou sociétés segmentaires sont entrées dans le grand commerce atlantique²³, pas seulement sous forme contrainte pour se défendre de leurs voisins belliqueux et prédateurs, mais aussi selon leur propre logique de développement, non nécessairement militaire, mais plutôt agricole comme le montrent les sociétés rizicoles de haute Guinée²⁴, ou même hautement commerciale à l'image des Aro du delta du Niger²⁵.

L'essor des échanges commerciaux a soutenu la transformation de villages de pêcheurs, souvent complétés de saliculteurs, en villes de petite ou moyenne importance. C'est une innovation majeure dans l'histoire de l'urbanisation de cette partie continentale de l'Afrique puisque les villes s'étaient développées jusqu'alors sur les zones de contact entre les grands écosystèmes, dans le Sahel entre le désert du Sahara et la savane herbeuse et sur la frontière entre la savane arborée et la grande forêt dense du climat équatorial²⁶. De longue date, la fonction commerciale d'articulation entre marchés intérieur et extérieur, reposant sur l'effet d'entraînement de dégagement de surplus agricole, d'extraction de matières premières et d'offre de produits manufacturés de qualité, allant jusqu'à des œuvres artistiques, avait soutenu la transformation de villages en villes dans les principaux carrefours des voies de circulation intérieure, alliant fleuves, rivières et surtout pistes²⁷. La restructuration politique de l'espace ne remodelait qu'à la marge cette distribution, étant donné l'importance cruciale des voies classiques de circulation et la perception des taxes dans les revenus des nouveaux États en expansion²⁸. La vigueur de l'essor des échanges atlantiques a institué une complexification du réseau urbain, ajoutant par exemple la nouvelle relation entre capitale politique et porte maritime à celle qui existait avec les villes relais continentales de l'intérieur. L'essor du type cité-État marque le point ultime de cette diversification urbaine, même si cette logique fragmentaire est compensée par une association au sein

John K., *The Kingdom of Kongo: Civil War and Transition, 1641-1718*, Madison, University of Wisconsin Press, 1983. HILTON Anne, *The Kingdom of Kongo*, Oxford, Clarendon Press, 1985.

21. MARTIN Phyllis M., *The External Trade of the Loango Coast, 1576-1870: The Effects of Changing Commercial Relations on the Vili Kingdom of Loango*, Oxford, Clarendon Press, 1972.
22. HEYWOOD Linda M., *Njinga of Angola: Africa's Warrior Queen*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2017. THORNTON John, *A History of West Central Africa to 1850*, Cambridge, Cambridge University Press, 2020, p. 1-15 (introduction).
23. KLEIN Martin A., « The Slave Trade and Decentralized Societies », *Journal of African History*, 2001, vol. 42-1, p. 49-66.
24. GREEN Toby, *The Rise...*, op. cit., p. 90-93, 148-164. HAWTHORNE Walter, *Planting Rice and Harvesting Slaves. Transformations along the Guinea-Bissau Coast, 1400-1900*, Portsmouth (NH), Heinemann, 2003, p. 9-17 ; « The Production of Slaves Where There Was no State: The Guinea-Bissau Coast, 1450-1815 », *Slavery and abolition*, 1999, vol. 20, n° 2, p. 97-124.
25. NORTHROP David, *Trade without Rulers: Precolonial Economic Development in South-Eastern Nigeria*, Oxford, Oxford University Press, 1978. NWOKEJI G. Ugo, *The Slave Trade and Culture in the Bight of Biafra*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 53-81.
26. IGUÉ John O., *Les villes précoloniales d'Afrique Noire*, Paris, Karthala, 2008, p. 13-26, 107-128.
27. COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *Histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel, 1993, p. 23-44.
28. EVANS E. W. et RICHARDSON David, « Hunting for rents: the Economics of Slaving in Pre-Colonial Africa », *Economic History Review*, 1995, vol. 4, p. 665-686.

d'une confrérie au Vieux Calabar²⁹ ou dans une fédération dans le pays Fante sur la Côte de l'Or³⁰.

La notion de ville portuaire fait dépendre l'essor de l'ensemble urbain, tant social que matériel, de la dynamique quantitative des échanges, à travers la redistribution de ses profits au sein de la communauté de résidents, selon une hiérarchie sociale et politique où l'enrichissement procuré par la participation aux échanges et leur régulation n'est pas le seul fondement, même si, avec le temps, il tend à en devenir le plus influent, d'où des risques de déstabilisation du système communautaire³¹. Dans son segment africain, le système des échanges atlantiques est caractérisé par la prépondérance de deux demandes qui se répondent, les offres n'étant que la condition de leur meilleure satisfaction possible. Avant la colonisation, chaque partenaire conserve son entière autonomie dans la redéfinition partielle ou totale de la demande, même si le fait d'échanger des êtres humains contre des biens matériels introduit un rapport pervers qui ne peut être que défavorable à l'Afrique sur la longue durée, la pression démographique fonctionnant comme le meilleur défi pour soutenir l'innovation³².

La question de l'impact du commerce atlantique sur l'économie africaine, et en particulier son sous-développement au xx^e siècle, a suscité des appréciations contradictoires et le débat reste toujours ouvert³³. L'évolution des équilibres variables entre les types de marchandises et le commerce des êtres humains, dont l'influence sur l'activité portuaire et commerciale se mesure non seulement en termes de volume, de poids et de maniabilité, mais aussi selon la proportion de la valeur ajoutée par le travail plus ou moins qualifié dans les services fournis, le tout révélé dans les variations des équivalences de troc³⁴, rend nécessaire une périodisation dans la caractérisation du processus d'urbanisation portuaire.

29. LATHAM Anthony J. H., *Old Calabar, 1600-1891. The impact of the international economy upon a traditional society*, Oxford, Clarendon Press, 1973. SPARKS Randy J., *The Two Princes of Calabar. An Eighteenth-Century Atlantic Odyssey*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2004 ; *Les deux Princes de Calabar. Une odyssee transatlantique à la fin du XVIII^e siècle*, Bécherel, Les Perséides, 2007, p. 47-82. BEHRENDT Stephen D., LATHAM Anthony A. J., NORTHROP David, *The Diary of Antera Duke. An Eighteen-Century African Slave Trader*, New York, Oxford University Press, 2010, p. 13-45.

30. SHUMWAY Rebecca, *The Fante and the Transatlantic Slave Trade*, Rochester, University of Rochester Press, 2011.

31. SAUPIN Guy, *Africains et Européens...*, *op. cit.*, p. 21-25.

32. PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, « Traites et esclavages : vieux problèmes, nouvelles perspectives? Introduction », *Revue d'Histoire Française de l'Outre-Mer*, 2002, t. 89, n° 336-337, p. 5-40.

33. RODNEY Walter, *How Europe Underdeveloped Africa*, Washington D. C., Howard University Press, 1982 (1972). INIKORI Joseph E. (éd.), *Forced Migration: The Impact of the Export Slave Trade on African Societies*, New York, Africana Publishing Company, 1982, p. 13-59 (Introduction). INIKORI Joseph E. et ENGERMAN Stanley L. (éd.), *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies, and Peoples in Africa, the Americas, and Europe*, Durham (NC), Duke University Press, 1992. THORNTON John K., *Africa...*, *op. cit.*, p. 43-48, 121-129. MORGAN Philip D., « Africa and the Atlantic », in Jack P. GREENE et Philip D. MORGAN (éd.), *Atlantic History...*, *op. cit.*, p. 223-247. ECKERT Andreas, « The Impact of the Atlantic Slave Trade on Africa – Historiographical Controversies », in Horst PIETSCHMANN (éd.), *Atlantic History...*, *op. cit.*, p. 337-348. HARDING Leonard, « African Economies, African Traders and the Slave Trade », in Horst PIETSCHMANN (éd.), *Atlantic History...*, *op. cit.*, p. 321-336. NUNN Nathan, « Historical Legacies: A Model Linking Africa's Past to Its Current Underdevelopment », *Journal of Development Economics*, 2007, vol. 83-1, p. 157-175. WHATLEY Warren et GILLEZEAU Rob, « The Fundamental Impact of the Slave Trade on African Economies », in Paul RHODES, Joshua ROSENBLUM et David WEIMAN (éd.), *Economic Evolution and Revolution in Historical Time*, Stanford, Stanford University Press, 2011, p. 111-134. GREEN Toby, *A Fistful of Shells. West Africa from the Rise of the Slave trade to the Age of Revolution*, Chicago, The University of Chicago Press, 2019, p. 12-18.

34. BEHRENDT Stephen D., « Markets, Transaction, Cycles and Profits. Merchant Decision Making in the British Slave Trade », *William and Mary Quarterly*, 2001, vol. 58, p. 171-204. MILLER Joseph C., « Slave Prices in the Portuguese Southern Atlantic, 1600-1830 », in Paul E. LOVEJOY (éd.), *Africans in Bondage: Studies in Slavery and the Slave Trade*, Madison, University of Wisconsin, 1986, p. 43-77 ; *Way of Death...*, *op. cit.*, p. 40-70. RICHARDSON David,

Les quatre siècles étudiés se décomposent en quatre grandes phases selon les variations d'importance entre le commerce des produits matériels et l'exportation des esclaves hors du continent africain, d'abord vers l'Europe du sud et les îles atlantiques portugaises et espagnoles, mais rapidement essentiellement vers le continent américain, principalement le Brésil et l'espace caraïbe³⁵. Un premier siècle est caractérisé par la prépondérance du commerce des biens matériels africains (or, ivoire, poivre, sucre, chevaux, tissus, produits métalliques...) et celle du marché européen pour l'importation d'esclaves, de préférence de sexe féminin, dans une concurrence avec un trafic servile maritime intra-africain reliant les royaumes de Bénin ou de Kongo aux mines d'or de la Côte de même nom, avec des volumes d'échange encore limités³⁶. Le siècle suivant voit un premier essor des exportations serviles et du volume global des échanges suite au naufrage des prétentions portugaises au monopole et à la multiplication des participations européennes. Un long XVIII^e siècle débordant jusqu'aux années 1820 connaît une explosion quantitative du commerce des esclaves afin de fournir de la main-d'œuvre aux plantations européennes en Amérique, une baisse des sorties d'or africain concurrencé par celui du Brésil, et une montée des exigences des importateurs africains dans la diversité et la qualité des productions manufacturées³⁷.

L'essentiel du XIX^e siècle précolonial, à partir de 1815, correspond à la volonté unilatérale des Européens d'éteindre le trafic d'esclaves déclaré illégal, au profit d'une importation de matières premières agricoles ou minières exigées par la Révolution industrielle³⁸. Porté par les Britanniques qui se heurtent à la mauvaise volonté des autres puissances, surtout des Portugais, Brésiliens et Espagnols, ce mouvement ne s'affermi que dans les années 1830, avec une vive accélération après 1850. Couplé avec l'évolution des techniques au sein de la Révolution industrielle en Europe et aux États-Unis et les mutations majeures du transport maritime et du capitalisme commercial³⁹, ce

« Prices of Slaves in West and West Central Africa: Toward an Annual Series, 1698-1807 », *Bulletin of Economic Research*, 1991, vol. 43, n° 1, p. 21-56.

35. DAGET Serge (éd.), *De la traite à l'esclavage*, Nantes/Paris, CRHMA/SHFOM, 1988, 2 vol. DAGET Serge et RENAULT François, *Les traites négrières en Afrique*, Paris, Karthala, 1985. DAGET Serge, *La traite des Noirs*, Rennes, Éditions Ouest-France université, 1990. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, *Les traites négrières...*, op. cit., p. 163-185. ELTIS David, *The Rise of African Slavery in the Americas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000. ELTIS David et RICHARDSON David, « A New Assessment of the Transatlantic Slave Trade », in David ELTIS et David RICHARDSON (éd.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database, 1570-1640*, Chapel Hill, Omohundro Institute/University of North Carolina Press, 2016. VOGT John L., « The Early Sao Tomé-Príncipe Slave Trade with Mina, 1500-1540 », *International Journal of African Historical Studies*, 1973, vol. 6-3, p. 453-167.
37. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, « La traite atlantique au XVIII^e siècle : réflexions sur un apogée », in SILVIA MARZAGALLI et BONIN Hubert (dir.), *Négoce, ports et océans, XVI^e-XX^e siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 182-192.
38. LYNN Martin, *Commerce and Economic Change in West Africa: The Palm Oil Trade in the Nineteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997. LAW Robin (éd.), *From Slave Trade to "Legitimate" Commerce: The Commercial Transition in Nineteenth-Century West Africa*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995; « Introduction », p. 1-31.
39. MARNOT Bruno, *La mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 101-114, 159-160, 212-223

renouvellement du contenu du trafic contribue à redessiner la hiérarchie des sites portuaires de l'Afrique atlantique⁴⁰.

Périodes	Voyages	Esclaves embarqués	% Esclaves
1514-1550	72	24 559	0,2
1551-1600	745	263 413	2,6
1601-1650	1 132	388 727	3,9
1651-1700	1 992	616 025	6,2
1701-1750	7 102	2 081 865	20,8
1751-1800	11 514	3 288 859	32,8
1801-1850	8 900	3 131 241	31,3
1850-1866	365	221 676	2,2
1514-1866	31 822	10 016 365	100

TABLEAU 1. – Évolution du nombre de voyages et d'esclaves embarqués (1514-1866).
Source : [slavevoyages.org], consultation : 23-05-2021.

Répartition et articulation des rôles

Dans la période précoloniale, la répartition des tâches se fait selon une division internationale du travail strictement respectée, sauf exceptions marginales d'anticipation, essentiellement en Angola portugais⁴¹. Quand l'acheminement et la redistribution sur le continent demeurent un monopole africain, la circulation maritime reste celui des extérieurs, opérateurs européens ou américains, principalement brésiliens. Pendant les trois premiers siècles, l'articulation est facilitée par le partage de fait des mêmes principes fondamentaux du mercantilisme⁴². Dans les espaces sous influence portugaise, la solution pionnière de pénétration de *lançados* ou *tangomãos* dans la haute Guinée dès le xvi^e siècle⁴³, hors du contrôle de la Couronne, mais selon les codes des entités politiques africaines, diffère en cela de la pénétration des *pombeiros* dans la colonie-réseau portugaise angolaise appuyée sur quelques forts intérieurs⁴⁴.

40. SAUPIN Guy, « African Seaports in Transition... », *op. cit.*, p. 17-44. ELTIS David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, New York, Oxford University Press, 1987. KLEIN Herbert, « The Structure of the Atlantic Slave Trade in the 19th Century. An Assessment », *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 2002, vol. 89, n° 336-337, p. 63-77.
41. MILLER Joseph C., *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison, University of Wisconsin Press, 1988. CANDIDO Mariana P., *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland*, New York, Cambridge University Press, 2013. CALDEIRA Arlindo M., « Angola and the Seventeenth-Century South Atlantic Slave Trade », in David RICHARDSON et Filipa RIBEIRO DA SILVA (éd.) *Networks and Trans-Cultural Exchange... , op. cit.*, p. 101-142. DOMINGUES DA SILVA Daniel B., *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa, 1780-1867*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017.
42. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, « 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*, 2001, vol. 29, p. 163-196.
43. GREEN Toby, *The Rise... , op. cit.*, p. 116-120, 148-164. BOULÈGUE Jean, *Les Luso-Africains de la Sénégambie: xv^e-xix^e siècle*, Dakar, université de Dakar, 1972. BROOKS George E., *Eurafricans in Western Africa: Commerce, Social Status, Gender, and Religious Observance from the Sixteenth to the Eighteenth Century*, Oxford, James Currey, 2003. NAFAFÉ José Lingna, *Colonial Encounters: Issues of Culture, Hybridity and Creolisation. Portuguese Mercantile Settlers in West Africa*, Francfort-sur-le-Main, Peter Lang, 2007, p. 133-155.
44. FERREIRA Roquinaldo, *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*, New York, Cambridge University Press, 2012, p. 52-87.

Du côté africain, le contrôle du commerce extérieur est considéré comme essentiel par les élites traditionnelles puisqu'il assure une augmentation substantielle des ressources qui permettent la consolidation de la domination sociale et politique et l'expansionnisme militaire agréant de nouveaux tributaires ou la défense contre des rivaux du même type⁴⁵. Du côté européen, le commerce africain est conçu dans la logique de monopole dans la double dimension du privilège d'une puissance maritime qui entend s'en réserver le bénéfice face aux prétentions de ses rivales et de la cession de ce privilège souverain à une compagnie de commerce à travers une charte lui réservant un secteur géographique ou l'ensemble du littoral d'Afrique occidentale⁴⁶. C'est à l'intérieur de cette convergence de modèles d'économie politique que s'impose le principe de négociation de traités commerciaux, même si le fossé culturel ou la mauvaise foi tactique laisse subsister des ambiguïtés. Reste toutefois à surmonter la contradiction entre la prétention au partenariat unique ou au moins privilégié recherché par les Européens et la volonté de diversification défendue par les Africains⁴⁷. L'importance des interlopes mine les prétentions européennes, faisant basculer le rapport de force en faveur des autorités africaines. Des deux côtés, les difficultés de fonctionnement imposent des solutions de compromis avec les marchands privés indépendants qui réclament leur part de marché⁴⁸.

À partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, cette harmonie de principes avec assouplissements fait place à une divergence grandissante. Alors que les souverainetés africaines demeurent fidèles au modèle traditionnel, les opérateurs européens et américains se réclament toujours plus du libéralisme économique, en essayant d'imposer le nouveau cadre du libre-échange⁴⁹. Les résistances africaines sont une des causes de la conversion progressive des maisons de commerce européennes à une logique d'occupation militaire afin de briser cette barrière défensive dans le troisième quart du XIX^e siècle⁵⁰.

45. BENNET Herman L., *African Kings and Black Slaves: Sovereignty and Dispossession in the Early Modern Atlantic*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2019.

46. PETTIGREW William A., *The Royal African Company and the Politics of the African Slave Trade, 1672-1752*, Williamsburg, The University of North Carolina Press/Institute Omohondro, 2013. HEIJER Henk den, « The Dutch West India Company », in Johannes POSTMA et Victor ENTHOVEN (éd.), *Riches from the Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Leyde, Brill, 2003, p. 76-112. RIBEIRO DA SILVA Filipa, *Dutch and Portuguese in Western Africa. Empires, Merchants, and The Atlantic System, 1580-1674*, Leyde, Brill, 2011, p. 23-96 (26-27, 36-37, 72-77). ROULET Éric (éd.), *Les compagnies dans l'Atlantique, 1600-1650*, Aachen/Düren, Shaker Verlag, t. I, *Structures et modes de fonctionnement*, 2017 ; t. II, *Actionnariat et stratégies d'investissement*, 2020. COSTA Leonor F., *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil, 1580-1663*, Lisbonne, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002, 2 vol. CARREIRA António, *As Companhias Pombalinas de Navegação, Comércio e Tráfico de Escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro*, Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969. DIAS Manuel Nunes, *Fomento e Mercantilismo: A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)*, Belém, Universidade Federal do Pará, 1970, 2 vol.

47. ARAUJO Ana Lucia, « La correspondance du roi Adandozan avec la couronne portugaise : petite histoire d'une grande amitié », in GUY SAUPIN (éd.), *Africains et Européens...*, op. cit., p. 129-151.

48. LAW Robin, « Royal Monopoly and Private Enterprise in the Atlantic Trade: The Case of Dahomey », *Journal of African History*, 1994, vol. 22, p. 59-92. RIBEIRO DA SILVA Filipa, *Dutch and Portuguese in Western Africa...*, op. cit., p. 12-14, 163-167, 280-95. HEIJER Henk den, « Institutional Interaction on the Gold Coast: African and Dutch Institutional Cooperation in Elmina, 1600-1800 », in Catia ANTUNES et Jos GOMMANS (éd.), *Exploring the Dutch Empire: Agents, Networks and Institutions, 1600-2000*, Londres, Bloomsbury, 2015, p. 203-225. PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, « How did France Enter and Play its Role in the Atlantic? State and Maritime Traders: From Clashes to Compromise (ca. 1580-1830) », in Horst PIETSCHMANN (éd.), *Atlantic History...*, op. cit., p. 279-292.

49. MARNOT Bruno, *La mondialisation...*, op. cit., p. 41-57. HARLING Philip et MANDLER Peter, « From "Fiscal-Military" State to Laissez-faire State, 1760-1850 », *Journal of British Studies*, 1993, vol. 32-1, p. 44-70.

50. DAUMALIN Xavier, « La domination informelle des milieux économiques marseillais en Afrique (1815-1880) : acteurs, enjeux, limites », *Outre-Mers, Revue d'histoire*, 2021, t. 109, n° 409-410, p. 63-82.

Les compagnies commerciales privilégiées et les négociants-armateurs privés ont partagé l'idée fondamentale que les échanges avec l'Afrique devaient rester strictement de type commercial, avec le minimum d'investissement sur place pour réduire les frais de fonctionnement. Après la dissolution de la Royal African Company en 1750, l'entretien des forts est confié par le parlement britannique à la Merchant Company Trading to Africa, alors que les opérations commerciales sont devenues totalement libres. À la suppression de la Compagnie française des Indes en 1769, la gestion des comptoirs fortifiés est reprise par le ministère de la Marine, qui la sous-traite cependant assez vite à diverses compagnies privées sectorisées. Sur le site de Ouidah, les trois forts anglais, français et portugais ont connu des utilisations variées au XIX^e siècle, y compris comme entrepôts pour des agents de maisons de commerce privées.

Qu'est-ce qu'une ville portuaire africaine atlantique ?

Prétendre caractériser l'émergence de villes portuaires en Afrique atlantique au temps du commerce des esclaves invite à préciser ce qui est inclus de manière générale dans l'association des deux dimensions de ce concept, avant de l'inscrire dans les réalités africaines.

En histoire maritime, un port est un espace technique de transfert de charge dans la circulation des biens, établissant une liaison entre un hinterland intérieur continental et un *foreland* maritime extérieur. La caractérisation de cette interface terre-mer intègre de nombreuses variables : la géographie physique du site en forme de rade littorale ou d'estuaire ou delta, le type de navire utilisé sur le segment maritime, le type d'embarcation de liaison entre mer et rivage, l'accostage par échouage ou à quai, la quantité de force humaine ou animale disponible pour les transferts à terre, le mode de stockage provisoire ou à durée plus longue, selon qu'il s'agit de biens matériels volumineux de valeur faible ou moyenne ou très précieux ou d'êtres humains réduits à la condition servile, les modes constructifs et le niveau technologique atteint, et par-dessus tout l'importance du financement consenti par les opérateurs⁵¹. Tous ces composants doivent être interrogés dans leur contexte africain, associant les caractéristiques géographiques des sites, les conditions sociales de la croissance quantitative du trafic, la mobilisation des savoir-faire adéquats et les interactions liées au caractère transculturel du commerce atlantique africain.

La ville est une construction sociale d'un aménagement physique d'un espace pour répondre aux besoins générés par les activités déployées, la résidence des individus et leurs familles, les services de l'autorité politique, les croyances religieuses, le tout relié par un système viaire permettant la circulation intérieure et éventuellement protégé de risques d'agressions extérieures par une enceinte de clôture. L'entrée sociale de la définition croise le mode d'établissement des liens sociaux, depuis les unités fondamentales de la parenté jusqu'aux regroupements corporatifs communautaires, et l'impact de la hiérarchie sociale réunissant les initiatives des élites, le mimétisme des médians et la soumission ou la résistance des inférieurs⁵².

51. LLINARES Sylviane et SAUPIN Guy, « Ports nouveaux : processus de création et de recréation portuaire », in Sylviane LLINARES et Guy SAUPIN (éd.), *Ports nouveaux. Création et renaissance du xv^e au xxi^e siècle*, Rennes, PUR, 2020, p. 7-25.

52. SAUPIN Guy, « La ville atlantique européenne des temps modernes : perspectives pour une approche conceptuelle », in Guy SAUPIN (éd.), *Les villes atlantiques européennes... , op. cit.*, p. 7-50.

En Afrique, des spécificités de civilisation impriment leur empreinte sur l'exercice du commerce atlantique et son rôle urbanisant. S'additionnent la primauté de la structuration lignagère, dans sa double version matrilineaire dominante ou patrilinéaire en progression, la tradition d'intégration des extérieurs, depuis les migrations écologiques ou militaires jusqu'aux extensions des réseaux commerciaux à longue distance, favorisant une ouverture syncrétique en direction des nouveaux partenaires, l'établissement de la richesse sur le contrôle des hommes et des femmes, dans une déclinaison très fine des formes de dépendance jusqu'à l'esclavage domestique, la conception usufruitière de l'accès aux ressources de l'environnement pensée comme une concession de déités dans l'animisme, soutenant une approche sacrée et ritualisée de toutes les formes d'activité⁵³.

La notion de ville portuaire pose comme principe que le commerce extérieur agit comme principal support de l'essor urbain. Sur le marché du travail, cette interface s'apparente au cœur de l'activité dont les pulsations s'étendent par ondes concentriques à des secteurs de plus en plus périphériques de l'économie urbaine. Dans l'accumulation des richesses, la manifestation du prestige social et l'influence politique, elle assure le renouvellement des élites de pouvoir en fournissant une alternative de progression face à d'autres sources d'enrichissement *via* l'agriculture, la guerre ou l'accès privilégié aux ressources étatiques. L'originalité des nouvelles villes atlantiques africaines tient à l'intégration par étapes de ces supports dans les trajectoires des individus et des lignages en ascension soutenue⁵⁴.

Ainsi, dans l'émergence de villes africaines à fonction portuaire, est-il stratégique de penser en termes de dynamique de croisement d'influences dans laquelle une matrice africaine absorbe des nouveautés extérieures qui ne sont que des corrections retraduites en termes identifiables et assimilables dans les cultures locales⁵⁵. Ceci concerne tout autant les modalités de l'échange commercial et les modes de consommation matérielle et culturelle manifestant un attrait pour l'occidentalisation que l'africanisation progressive des Euro-Africains ou Américano-Africains dans la succession des générations et l'inculturation des efforts d'évangélisation chrétienne plutôt tardifs, en dehors de l'exception du royaume du Kongo et du front littoral portugais angolais, problème rencontré depuis longtemps par l'islam dans les villes intérieures soudanaises.

En ce qui concerne la forme urbaine du site portuaire, le poids des contraintes géographiques s'allie à l'héritage de la géopolitique africaine et au mode de traitement de la présence extérieure sur les rivages africains pour en diversifier les modes de déclinaison. La préférence pour la rive continentale de lagune sur les côtes basses ou les hauteurs sur les côtes à falaises ou montagneuses, engendrant une distinction entre rivage et place de commerce, la tutelle d'une capitale intérieure ou la concentration dans un même lieu, l'acceptation voire même la sollicitation de l'implan-

53. COQUERY-VIDROVITH Catherine, *Histoire des villes d'Afrique noire...*, *op. cit.*, p. 13-46; *The History of African Cities South of the Sahara. From the Origins to colonization*, Princeton, Mark Wiener Publishers, 2005, p. 18-25; « Villes africaines anciennes : une civilisation mercantile pré-négrière dans l'Ouest africain, XVII^e-XVIII^e siècle », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, 1991, vol. 46-6, p. 1389-1410. ANDERSON David M. et RATHBONE Richard (éd.), *Africa's Urban Past*, Oxford, James Currey, 2000, p. 1-18.

54. MANN Kristin, *Slavery and the Birth of an African City, Lagos, 1760-1900*, Bloomington, Indiana University Press, 2007, p. 4-16.

55. PARKER John, *Making the Town: Ga State and Society in Early Colonial Accra*, Oxford, James Currey, 2000, p. 1-40.

tation d'un entrepôt fortifié européen permanent ou le rejet de toute installation durable, forment autant de variations qui modèlent la morphologie de la ville portuaire africaine atlantique⁵⁶.

L'effet urbanisant de cette fonction d'articulation entre circuits intérieurs et voies maritimes, drainage des biens exportés vers la mer et distribution des produits importés dans l'intérieur continental, implique une grande attention aux effets de la succession des contextes historiques à travers leurs traductions économiques, technologiques, sociales et culturelles. En effet, le développement des activités urbaines s'inscrit globalement dans un cadre matériel où l'héritage tient souvent une place plus importante que le changement. La ville a cette propriété d'être en réaménagement permanent sur elle-même pour l'essentiel de son paysage construit, renvoyant les nouveaux types constructifs en périphérie, là où le grignotage de l'espace rural rend leur implantation plus aisée. Les nouveaux besoins, tant d'activités que résidentiels, sont souvent obligés de s'accommoder de constructions d'époques antérieures, au prix de quelques ajustements⁵⁷. C'est seulement lorsque la tension devient trop forte que l'extension de l'espace urbain connaît une accélération transformatrice.

Faut-il insister sur ce qui insère la fabrique de la ville africaine dans ce processus global ou au contraire sur ce qui l'en différencie pour éviter le piège d'une lecture euro-centrée? Plusieurs facteurs essentiels fondent une originalité. Ce sont des villes nouvelles où l'impératif commercial peut d'emblée s'imposer, avec cette singularité qu'il est entièrement contrôlé par l'élite dirigeante, ce qui favorise la convergence fonctionnelle entre police et commerce. Contrairement aux villes européennes, les édifices ne sont pas construits en pierre ou en briques, mais associent ossature de bois, murs de terre et couverture végétale, ce qui oblige à des reconstructions beaucoup plus régulières, même en dehors des grands incendies beaucoup plus fréquents. La ville africaine serait donc en théorie plus adaptable aux nouvelles conditions de développement, hypothèse contrariée par le poids des traditions sociales de l'habitat. La conception de la propriété, les structures familiales et de parenté, la logique d'association de la famille et des esclaves domestiques et la limitation des missions concédées à la puissance publique invitent à souligner la spécificité de l'urbanisation africaine sur les quatre siècles étudiés.

Des sources diversifiées sous l'angle de la culture africaine

L'africanisation d'une grille de lecture, formée à partir d'une observation comparative avec les places portuaires atlantiques européennes et américaines à l'époque moderne, oblige à un retour critique minutieux aux descriptions fournies par les auteurs des récits de voyage, de la fin du xv^e siècle aux années 1870. Cette longue durée, qui recouvre des changements profonds dans les relations commerciales entre l'Afrique atlantique et ses partenaires européens et américains et qui connaît une accélération tardive, mais vive, dans le différentiel technologique et ses applications dans le transport maritime et le travail portuaire, mais aussi dans les modes construc-

56. MONROE James C., *The Precolonial State in West Africa: Building Power in Dahomey*, New York/Cambridge University Press, 2014. MONROE James C. et OGUNDIRAN Akinwumi (dir.), *Power and Landscape in Atlantic West Africa: Archeological Perspectives*, New York, Cambridge University Press, 2012.

57. SAUPIN Guy, « La ville atlantique des temps modernes... », *op. cit.*, p. 38-50.

tifs des équipements et des édifices urbains, invite à une comparaison attentive des tableaux brossés par les différents auteurs dans le déroulé du temps, dans l'hypothèse d'une accélération des changements en s'approchant du terme. La prise en compte des illustrations associées exige une extrême vigilance, grâce à leur mise à l'épreuve avec des récits croisés de différents auteurs si possible. Avec la promotion des ingénieurs militaires de Marine au XVIII^e siècle, les plans de ville deviennent plus nombreux. Là encore, la même précaution doit permettre de distinguer ce qui est resté projet de papier et ce qui a reçu début d'application⁵⁸.

Ce type de sources est heureusement complété par les observations consignées par les capitaines de navire dans leurs journaux de bord ou leurs comptes rendus de voyage à leurs armateurs⁵⁹, surtout lorsque celles-ci sont enrichies de croquis ou de dessins, allant parfois exceptionnellement jusqu'à une série d'aquarelles représentant le cadre géographique physique et humain des opérations de traite⁶⁰. La correspondance entre des capitaines revenant régulièrement sur un site et les principaux marchands africains du lieu personnalise les conditions de ce commerce transculturel, à l'exemple des échanges entre les marchands du Vieux Calabar et les capitaines et négociants-armateurs de Liverpool⁶¹. La richesse documentaire du journal d'Antera Duke, grand marchand Efik du Vieux Calabar des années 1780, fait d'autant plus regretter sa rareté⁶². Les archives des compagnies de commerce qui ont implanté des établissements commerciaux fortifiés, principalement sur la Côte de l'Or, mais aussi en Sénégal et dans la baie du Bénin, et les rapports complémentaires de leurs directeurs livrent, au sein d'une gamme très riche de renseignements, des données très précieuses sur l'insertion de l'entrepôt au sein de la ville africaine, depuis son influence sur le marché du travail ou sur la nature coopérative des relations nouées avec les élites dirigeantes africaines jusqu'à son impact sur le modelage de la morphologie urbaine⁶³. Ce type de document se révèle également fort précieux, même sans implantation permanente, comme le prouvent les comptes de la Compagnie néerlandaise de Middelburg de 1732 à 1796 à propos de ses activités sur la Côte d'Angole⁶⁴.

Dans la consolidation d'une compréhension africaine des réalités de la ville portuaire atlantique, il est essentiel de profiter de tous les témoignages laissés par les Africains eux-mêmes, qu'ils soient du côté des agents du commerce ou de ses victimes,

58. SINOU Alain, *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal : Saint-Louis, Gorée, Dakar*, Paris, Karthala/Orstom, 1993, p. 56-72.

59. MARTIN Bernard et SPURRELL Mark (éd.), *The Journal of a Slave Trader (John Newton), 1750-1754*, Londres, 1962. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier (présenté par), *Moi, Joseph Mosneron (1748-1833), armateur négrier nantais. Portrait culturel d'une bourgeoisie négociante au siècle des Lumières*, Rennes, Apogée, 1995. RINCHON Dieudonné, *Les armements négriers du XVIII^e siècle d'après la correspondance et la comptabilité des capitaines nantais*, Bruxelles, Académie royale des Sciences coloniales, 1956; Pierre Ignace Liévin van Alstein, *capitaine négrier*, Dakar, Mémoires de l'IFAN, 1964.

60. GUILLET Bertrand, *La Marie-Séraphique, navire négrier*, Nantes, Éditions Memo, 2009, p. 71-95.

61. LOVEJOY Paul E. et RICHARDSON David, « Letters of the Old Calabar Slave Trade, 1760-1789 », in Vincent CARRETTA et Philip GOULD (éd.), *Genius in Bondage. Literature of the Early Black Atlantic*, Lexington, University of Kentucky, 2001 (2014), p. 89-115.

62. BEHRENDT Stephen D., LATHAM Anthony J. H., NORTHROP David (éd.), *The Diary of Antera Duke: An Eighteenth-Century African Slave Trader*, Oxford, Oxford University Press, 2010.

63. LAW Robin (éd.), *The English in West Africa: The Local Correspondance of the Royal African Company of England, 1681-1699*, Oxford, Oxford University Press, partie 1, 1997, partie 2, 2001, partie 3, 2007; « The Royal African Company of England's West African Correspondance, 1681-1699 », *History in Africa*, 1993, vol. 20, p. 173-184.

64. SOMMERDYCK Stacey, *Trade and The Merchant Community of the Loango Coast in the Eighteenth Century*, PhD, University of Hull, 2012.

basculant parfois brutalement de l'un dans l'autre⁶⁵. Les autobiographies ajoutent la richesse dramatique de l'expérience humaine à la reconstitution des itinéraires de vie des historiens à partir des archives, même si les témoignages restent succincts sur la ville-havre de déportation⁶⁶. Dans l'analyse des dimensions sociales et matérielles d'un site portuaire africain, le recours à la mémoire orale des traditionnistes patentés n'est pas d'un grand secours car cette dernière est principalement ancrée dans une dimension immatérielle associée à la formulation mythique des origines et à la légitimité sacrée du pouvoir exercé. Toutefois, par la restitution mémorielle des conflits, elle permet de mieux comprendre leurs enjeux quand ils sont liés aux échanges atlantiques, principalement lors de crises de succession où éclatent les tensions suscitées par l'accès privilégié aux ressources engendrées par le nouvel horizon commercial, un renversement de l'ordre lignager ou l'introduction d'une nouvelle sacralité chrétienne.

On reste toutefois loin d'une analyse précise des caractéristiques de la place portuaire qui sont au contraire mieux appréhendées par les approches archéologiques⁶⁷ ou d'histoire de l'art sur les édifices les plus anciens⁶⁸, même si ces dernières sont handicapées par l'importance du végétal et de la terre dans la construction traditionnelle, engendrant une réfection régulière. La tactique habituelle de l'incendie lors des affrontements guerriers entre places rivales et les saccages de la conquête coloniale accentuent encore ce déficit de témoignages matériels dans l'héritage patrimonial. Ce

65. KONADU Kwasi, *Transatlantic Africa, 1440-1888*, New York, Oxford University Press, 2015, p. XIX-XX, XXV-XVIII, 127-131. AUSTEN Ralph A., « The Slave Trade as History and Memory: Confrontations of Slaving Voyage Documents and Communal Traditions », *The William and Mary Quarterly*, 2001, vol. 58, p. 229-244.
66. CARRETTA Vincent (éd.), *Unchained Voices: An Anthology of Black Authors in the English-Speaking World of the Eighteenth Century*, Lexington, The University Press of Kentucky, 1996, p. 1-16 (Introduction). CARRETTA Vincent et GOULD Philip (éd.), *Genius in Bondage...*, op. cit., p. 1-15 (Introduction). FORTIN Jeffrey A. et MEUWSE Mark (éd.), *Atlantic Biographies. Individuals and Peoples in the Atlantic World*, Leyde, Brill, 2014, préface, I-IX, p. 125-142, 193-212, 323-344. CARETTA Vincent, *Equiano, the African: Biography of a Self-Made Man*, New York, Penguin, 2007. EQUIANO Olaudah, *Ma véritable histoire par Equiano, Africain, esclave en Amérique, homme libre* (trad. Régine MFOUMOU-ARTHUR), Paris, Mercure de France, 2008, chap. I et II, p. 63-106. CUGOANO Ottobah, « Narrative of the Enslavement of Ottobah Cugoano, a Native of Africa », in THOMAS FISHER, *The Negro's Memorial; or, Abolitionist's Catechism; by an Abolitionist*, Londres, Hatchard and Co, 1825, p. 120-125. KONADU Kwasi, op. cit., p. 4-30, 36-57. SAINT Chandler B. et KRIMSKY George A., *Making Freedom: The Extraordinary Life of Venture Smith*, Middletown (Conn.), Wesleyan University Press, 2009. BREWER STEWART James (éd.), *Venture Smith and the Business of Slavery and Freedom*, Amherst, University of Massachusetts Press, 2010. LAW Robin et LOVEJOY Paul E., *The Biography of Mahommah Gardo Baquaqua: His Passage from Slavery to Freedom in Africa and America*, Princeton (N. J.), Markus Wiener Publishers, 2001. PRINCE Mary, *The History of Mary Prince, a West Indian Slave. Related by Herself. With a Supplement by the Editor. To Which Is Added, the Narrative of Asa-Asa, a Captured African*, Londres, Wesley et Davis, 1831, p. 40-44. BLUETT Thomas, *Some Memoirs of the Life of Job, the Son of Solomon, the High Priest of Boonda in Africa*, Londres, Richard Ford, 1734. AUSTIN Allan D., *African Muslims in Antebellum America: Transatlantic Stories and Spiritual Struggles*, New York, Routledge, 1997, chap. 8 (M. G. Baquaqua). DIOUF Sylviane, *Servants of Allah: African Muslims Enslaved in the Americas*, New York, New York University Press, 1998.
67. MONROE James C. et OGUNDIRAN Akinwumi (dir.), *Power and Landscape in Atlantic Africa: Archeological Perspectives*, New York, Cambridge University Press, 2012. MONROE James C., « "Elephants for Want of Towns": Archeological Perspectives on West African Cities and their Hinterlands », *Journal of Archeological Research*, 2018, vol. 26, n° 4, p. 387-446. POLET Jean, « L'émergence de la ville en Afrique subsaharienne », in André BAZZANA et Hamady BOCUM (dir.), *Du Nord au Sud du Sahara. Cinquante ans d'archéologie française*, Paris, Sépia, 2004, p. 249-259. DECORSE Christopher (éd.), *Power, Political Economy, and Historical Landscape of the Modern World, Interdisciplinary Perspectives*, Albany, State University of New York Press, 2019, p. 285-324; *An Archeology of Elmina: Africans and Europeans on the Gold Coast, 1400-1900*, Washington et Londres, Smithsonian Institution Press, 2001; « The Danes on the Gold Coast: Culture Change and the European Presence », *The African Archaeological Review*, 1993, vol. 11, p. 149-173; « Coastal Ghana in the first and second millennia A. D: Change in settlement patterns, subsistence and technology », *Journal des Africanistes*, 2005, vol. 75-2, partie II : « Archéologie et Sources », p. 43-54.
68. SOULLILOU Jacques (dir.), *Rives coloniales. Architectures, de Saint-Louis à Douala*, Marseille/Paris, Éditions Parenthèse/ORSTOM, 1993.

dernier est par ailleurs menacé par l'explosion urbaine sur certains sites anciens depuis la seconde moitié du xx^e siècle, le dépérissement de certains autres suite à la colonisation et le peu de respect sociétal pour les politiques récentes de protection, même lorsque celles-ci sont assises sur le prestige du label Unesco, à l'exemple de Saint-Louis du Sénégal⁶⁹. Le tourisme mémoriel lié à la traite des esclaves offre un levier pour une meilleure assise du financement des politiques de conservation et des études archéologiques et historiques enrichissant la valorisation, même si parfois les discours associés n'aident guère à comprendre les réalités comme en témoigne le sanctuaire pourtant très célèbre de Gorée⁷⁰ ou l'implantation d'une symbolique porte de « non retour » sur la plage de Ouidah⁷¹ ou la préservation aléatoire de l'architecture afro-brésilienne sur les sites de la baie du Bénin⁷².

Dans l'utilisation des récits de voyageurs, des journaux et correspondances des capitaines de navire et des archives des compagnies de commerce, l'enjeu essentiel est bien de ne pas demeurer prisonnier du caractère euro-centré des sources, prisme déformant ne délivrant qu'une vue tronquée et partielle d'une réalité enracinée dans un environnement d'abord africain avant d'être corrigé par son intégration dans une dimension atlantique. Le croisement des regards d'observateurs aux expériences diversifiées (marins, marchands, militaires, religieux), issus d'univers culturels spécifiques de par leurs origines nationales, est une première précaution de distanciation, même si une méta-réalité commerciale et des trajectoires professionnelles transversales en limitent l'efficacité⁷³, d'autant plus que s'y déploie la compilation dérapant parfois vers le plagiat⁷⁴. La prise en compte des règles les plus habituelles déployées dans cette rhétorique des récits de voyage⁷⁵ est une démarche préalable et indispensable pour s'approcher au plus près des données les plus factuelles en les dégagant de tout jugement de valeur.

Ceci exige une réactivité très fine face aux formulations des divers auteurs, appuyée sur une solide connaissance des principaux schémas culturels présidant à leurs formations scolaires et professionnelles et aux idées reçues dans l'opinion publique de leur temps⁷⁶. Il ne faut pas craindre un pelage efficace de l'enveloppe culturelle pour

69. SANE Chérif, *La région de Saint-Louis du Sénégal : patrimoines, tourisme et développement*, thèse de doctorat, dir. Guy Saupin, université de Nantes, 2021, p. 101-134.

70. SANE Ousmane, *La vie économique et sociale des Goréens entre 1817 et 1850*, Dakar, université de Dakar, 1978. SAUPIN Guy, « Gorée : haut lieu africain de la mémoire internationale de la traite atlantique (1962-2016) », in Bernard MICHON et Éric SAUNIER (éd.), « Les ports négriers et les mémoires de la traite et de l'esclavage », *Revue du Philanthrope*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen-Le Havre, 2018, vol. 7, p. 21-42.

71. GOUSSANOU Rossila, « La "Route de l'esclave" de Ouidah : espace de négociation des mémoires collectives des traites négrières et de l'esclavage », *Cahiers Mémoire et Politique*, 2019, Cahier 5, p. 111-129, [https://popups.uliege.be/2295-0311/index.php?id=201].

72. SINOU Alain, « L'architecture afro-brésilienne de la côte du Golfe du Bénin. Un genre imparfait, entre ignorance et oubli », in Caroline GAULTIER-KHURAN (éd.), *Patrimoines oubliés de l'Afrique*, Paris, Riveneuve Éditions, 2011, p. 107-195.

73. DIOP David, GRAILLE Patrick, ZATORSKA Izabella, « Introduction, L'Afrique », *Dix-Huitième Siècle*, 2012, n° 44, p. 5-26.

74. LAW Robin, « Jean Barbot as a Source for the Slave Coast of West Africa », *History in Africa*, 1982, vol. 9, p. 155-173; « Problems of Plagiarism, Harmonization and Misunderstanding in Contemporary European Sources: Early (pre-1680s) Sources for the "Slave Coast" of West Africa », in Beatrix HEINTZE et Adam JONES (éd.), *European Sources for Sub-Saharan Africa before 1900: Use and Abuse*, Paideuma, 1987, vol. 33, p. 337-358. CULTRU Prosper, *Les origines de l'Afrique occidentale. Histoire du Sénégal du xv^e siècle à 1870*, Paris, Larose, 1910, Paris, Hachette/BNF, 2013.

75. DIOP David, *Rhétorique nègre au XVIII^e siècle. Des récits de voyage à la littérature abolitionniste*, Paris, Classique Garnier, 2018, p. 17-35.

76. *Ibid.*, p. 39-45.

atteindre les données brutes afin de réintroduire ces dernières dans les univers mentaux et les logiques d'action des sociétés africaines, dans l'esprit de la méthode élaborée par Gérard Chouin⁷⁷. Pour notre propos, toutes les techniques mobilisées dans le transfert de charges et l'établissement de relations commerciales (matériel nautique, transfert terrestre, échelles de troc, monnaie de compte, crédit, garanties de sécurisation des accords commerciaux, filières ou réseaux d'acteurs africains ou transculturels...) et tous les modes d'action repérés dans la fabrique urbaine au service de l'essor de cette fonction de porte du commerce extérieur atlantique doivent être d'abord replacés dans les habitus traditionnels africains avant d'en évaluer le degré de créolisation par intégration d'innovations d'origine atlantique⁷⁸.

Dans l'histoire générale des villes africaines, le type qui nous intéresse peine à trouver sa place. Il est doublement victime d'une concentration des études sur la période contemporaine, associant colonisation et indépendance, et du prisme déformant de la Côte de l'Or pour la longue phase dominée par le commerce des esclaves. Dans les années 1990, la critique du premier tropisme au nom de la reconnaissance de l'ancienneté et de la richesse du processus d'urbanisation en Afrique, y compris dans sa dimension subsaharienne, restait associée à la promotion de la notion de ville-fort qui semblait résumer l'essentiel de cette nouvelle génération de villes littorales nées du grand commerce atlantique⁷⁹, dans une occultation de la diversité des réalités qu'une observation attentive ne manque pas de révéler. En 2005, une synthèse sur les espaces urbains africains, pourtant présentée sous l'angle d'une perspective historique, n'accordait qu'une portion congrue à la période précoloniale⁸⁰.

Évolution et embarras de la recherche historique

Depuis une trentaine d'années, la recherche historique sur les villes portuaires atlantiques a bénéficié de la promotion de cet horizon interprétatif et des nombreux débats qui ont amené à son enrichissement conceptuel et à la reformulation de certains paradigmes⁸¹. Malgré son titre, une première approche en 1991 n'a concerné que les

77. CHOUIN Gérard, « Vu, Dit ou Déduit? L'étude des relations de voyage en Guinée », *Journal des Africanistes*, 2005, vol. 75-2, partie II : « Archéologie et Sources », p. 97 et suivantes ; « Relations de voyage, critique historique et théorie du discours : une archéologie du dialogue dans le Golfe de Guinée au XVII^e siècle », in Monique CHASTANET et Jean-Pierre CHRÉTIEU (dir.), *Entre la parole et l'écrit. Contributions à l'histoire de l'Afrique en hommage à Claude-Hélène Perrot*, Paris, Karthala, 2008, p. 45-64.

78. WEISS Holger, « Portals of Early Modern Globalisation and Creolisation... », in Holger WEISS (éd.), *Ports of Globalisation...*, *op. cit.*, p. 1-21. BERLIN Ira, « From Creole to African: African Creoles and the Origins of African-American Society in Mainland North America », *William and Mary Quarterly*, 1996, vol. 53-2, p. 251-288. HEYWOOD Linda M. et THORNTON John K., *Central Africans, Atlantic Creoles and the Foundation of the Americas, 1585-1660*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007. GREEN Toby, « Building Creole Identity in the African Atlantic: Boundaries of Race and Religion in 17th-Century Cabo Verde », *History in Africa*, 2009, vol. 36, p. 103-125. LAW Robin, « Ouidah as Multiethnic Community », in Jorge CAÑIZARRES-ESGUERRA, Matt D. CHILDS, James SIDBURY (éd.), *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2013, p. 42-62.

79. COQUERY-VIDROVICH Catherine, *Histoire des villes d'Afrique noire...*, *op. cit.*, p. 153-163. IGUÉ John, *Les villes...*, *op. cit.*, p. 107-128.

80. SALM Steven J. et TOYIN Falola (éd.), *African Urban Spaces in Historical Perspective*, Rochester, University of Rochester Press, 2005.

81. CORET Clélia, ZAUGG Roberto et CHOUIN Gérard, « Les villes en Afrique avant 1900. Bilan historiographique et perspectives de recherche », *Afriques, Débats, méthodes et terrains d'histoire*, 2020, vol. 11, [DOI:10.4000/afriques.3043].

rives américaines, en ignorant totalement le continent africain⁸². Cette défaillance a toutefois été partiellement corrigée en 1999 avec une synthèse centrée sur les sites littoraux des baies du Bénin et du Biafra, riche d'un questionnement pionnier sur les réalités recouvertes par la notion de « port » en contexte africain et atlantique⁸³. En 2004, Robin Law récidivait dans un approfondissement de l'analyse en se focalisant sur l'exemple de Ouidah, porte du commerce extérieur du royaume du Dahomey. Avec son sous-titre annonçant une histoire sociale d'un « port d'esclaves », l'ouvrage rompt avec une ligne générale intégrant ce type spécifique de ville dans une approche plus globale, celle d'un royaume ou d'une région, réduisant souvent l'analyse de l'association des fonctions portuaires et urbaines à la portion congrue. Il reprenait en effet le concept partagé par l'histoire et la géographie urbaines d'une construction sociale matérialisée dans un espace communautaire aménagé en conséquence. Il se plaçait dans le sillage de l'ouvrage innovant d'Harvey Feinberg sur Elmina (1989)⁸⁴, ville africaine développée autour de son « château », siège successif des états-majors portugais et néerlandais pour la Côte de l'Or, en déplaçant le curseur en faveur d'une approche africaine de la caractérisation de l'évolution d'une place de commerce ayant atteint environ 25 000 habitants au milieu du XIX^e siècle, avant d'entrer dans un déclin.

Entre les deux, Alain Sinou, architecte de formation, avait engagé une démarche similaire cherchant à rendre compte de l'évolution de la forme urbaine et du paysage construit de Saint-Louis du Sénégal et de Gorée⁸⁵ à travers l'évolution des conditions économiques, sociales, culturelles et politiques d'une traite atlantique associant étroitement les exportations d'or, de gomme arabique et d'esclaves et les importations de produits manufacturés européens, dans une coopération entre compagnies de commerce et courtiers africains, principalement d'origine mulâtre, au sein d'accords négociés avec les puissances régionales souveraines, avant de glisser vers une occupation coloniale du territoire au milieu du XIX^e siècle afin de sécuriser l'exportation des arachides, nouvelle spéculation prise en mains par de puissantes maisons de commerce des ports de Bordeaux et de Marseille. En distinguant ville-comptoir et ville coloniale, il valorisait l'africanité dans le partenariat commercial. En cela il était proche de Feinberg utilisant la notion d'enclave-entrepôt pour caractériser Elmina au XVIII^e siècle. C'est dans cette même optique que le terme de « slave emporium » a été utilisé pour rendre compte du profil de Cape Coast⁸⁶. Replacée à l'échelle de la façade atlantique africaine, cette optique ne peut prétendre qu'à une dimension partielle.

La subordination des trois entrepôts fortifiés français, anglais et portugais de Ouidah face à l'autorité monarchique, d'abord dans le petit royaume littoral de Hueda, puis ensuite dans le plus grand royaume centralisé et militarisé du Dahomey au XVIII^e siècle, et le rôle croissant des grands marchands privés d'origine brésilienne au XIX^e siècle dans l'animation du commerce et l'extension urbaine ont conduit Robin

82. KNIGHT Franklin W. et LISS Peggy K. (éd.), *Atlantic Ports Cities: Economy, Culture, and Society, 1650-1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1991. Introduction, p. 1-12.

83. LAW Robin et STICKRODT Silke (éd.), *Ports of the Slave Trade (Bights of Benin and Biafra)*, Stirling, University of Stirling, 1999.

84. FEINBERG Harvey, *Africans and Europeans in West Africa: Elminans and Dutchmen on the Gold Coast during the Eighteenth Century*, Philadelphia, The University of Pennsylvania Press, 1989.

85. SINOÛ Alain, *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal...*, op. cit., p. 12-18.

86. SAINT CLAIR William, *The Grand Slave Emporium: Cape Coast Castle and the British Slave Trade*, Londres, Profile Books, 2007.

Law à récuser à juste titre la notion d'enclave-entrepôt sans en proposer une autre en substitution, préférant le terme plus vague mais plus générique de « port d'esclaves » ou *slaving port*, quitte à mettre le mot « port » entre guillemets pour souligner l'ambiguïté de la notion dans une comparaison entre les trois façades atlantiques. L'expression neutre de « port de commerce » retenu par des acteurs de l'anthropologie économiste comme Karl Polanyi⁸⁷, à partir d'une étude de cas du fonctionnement de Ouidah, était aussi rejetée, non pas tant pour la faiblesse de son contenu heuristique que pour sa posture euro-centrée mettant à égalité les directeurs de fort et l'administration étatique commerciale sous les ordres du *yovogan* (chef des Blancs). Sur ce site, la neutralité dans les conflits maritimes extérieurs et la diversité d'accès des navires européens a toujours été imposée par la puissance souveraine africaine, déjà dans les phases antérieures des royaumes de Hueda et Allada.

Toutes les réflexions antérieures développées dans cette introduction permettent de comprendre les hésitations de Robin Law et sa résignation face à une quasi-impuissance sémantique à rendre compte de la spécificité et de la diversité des portes urbaines maritimes qui naissent sur les côtes africaines du fait de l'essor des échanges atlantiques. Difficulté illustrée par ailleurs par l'absence de reprise de la discussion et le recours récurrent aux termes de *slave port* ou *slaving port* dans l'abondante production de la recherche anglo-saxonne depuis quinze ans, ou encore à la notion encore plus vague de port de mer⁸⁸. On peut admettre que la notion de port englobe en même temps l'interface terre-mer et l'espace complémentaire socio-urbain qui en a surgi. Le terme de port d'esclaves est plus problématique car il réduit la fonction motrice à cette seule dimension, rejetant dans l'ombre tous les autres trafics assis sur des richesses africaines, réduction contestable pour les deux premiers siècles, plus admissible pour le long XVIII^e siècle, mais de moins en moins pertinente à partir du second tiers du XIX^e siècle.

Une autre perspective ouverte en 1999 avait conduit l'analyse en termes de communauté d'intermédiation, ce qui souligne à juste titre le rôle d'interface et la dimension sociale d'un espace de recouvrement entre une base africaine et des influences extérieures, mais qui occulte le lien matriciel entre l'activité portuaire et la mutation des villages vers une réalité urbaine. Le sous-titre montrait qu'il s'agissait d'abord d'une étude du rôle d'un groupe ethnique dans un hinterland de rivières, l'émergence du fait urbain ne se concrétisant qu'avec la colonisation⁸⁹. L'idée a toutefois été reprise pour caractériser le grand site d'Elmina⁹⁰. Récemment, cette perspective a été reformulée à propos des plus grands sites de la Côte de l'Or, en se recentrant sur la réalité portuaire et en l'inscrivant dans la problématique de la globalisation, à travers l'utilisation de la notion de hub⁹¹, habituellement associée à l'histoire du transport maritime

87. POLANYI Karl, *Dahomey and the Slave Trade: An Analysis of an Archaic Economy*, Seattle, The University of Washington Press, 1966, p. 95-139. ARNOLD Rosemary, « A Port of Trade », in Karl POLANYI, Conrad M. ARENSBERG et Harry W. PEARSON (org.), *Trade and Market in the Early Empires: Economies in History and Theory*, Glencoe, Free Press, 1957, p. 154-176.

88. DICKSON K. B., « Evolution of Seaports in Ghana: 1800-1928 », *Annals of the Association of American Geographers*, 1965, vol. 55, p. 98-109.

89. AUSTEN Ralph et DERRICK Jonathan, *Middlemen of the Cameroons Rivers: The Duala and their Hinterland, c. 1600-1960*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999.

90. YARAK LARRY, « A West African "Middle Ground": Elmina in the Nineteenth Century », in Toyin FALOLA et Steven J. SALM (éd.), *Globalization and Urbanization in Africa*, Trenton (NJ), Africa World Press, 2004, p. 271-282.

91. EVERTS Natalie, « Social Outcomes of Trade Relations: Encounters between Africans and Europeans in the Hubs of the Slave Trade on the Guinea Coast », in Wim KLOOSTER (éd.), *Migration, Trade, and Slavery in an Expanding*

de l'époque récente, postindustrielle. Les mutations sociales et matérielles de places maritimes majeures comme Elmina, Cape Coast et Accra sont interprétées comme des traductions urbaines de leur rôle de portails de globalisation, lieux de condensation d'une créolisation atlantique en terreau africain⁹². La ville atlantique africaine est saisie comme un espace d'enchevêtrement où viennent converger et s'emmêler des flux de différentes natures : humains, matériels, idéels et culturels⁹³. Cette perspective très suggestive présente l'intérêt d'articuler étroitement la régulation commerciale, la fonction portuaire, les mutations sociales et l'adaptation du paysage urbain.

C'est assurément la démarche la plus proche de celle qui a prévalu dans la réalisation de notre ouvrage, à la seule différence près d'une plus grande attention à la relation congénitale entre fonction portuaire et émergence urbaine et à la persistance des solutions traditionnelles africaines à côté de l'intégration des innovations extérieures au sein du processus hybride et syncrétique engendré par cette globalisation atlantique, avant d'être mondialisée. Reste que les sites commerciaux de la Côte de l'Or demeurent des exceptions plutôt qu'une règle à l'échelle de l'ensemble du littoral atlantique africain. En adoptant une focale beaucoup plus grande, cette étude entend soumettre à l'épreuve de la diversité la discussion de la pertinence des catégories conceptuelles mobilisées pour caractériser, au plus près des réalités et des dynamiques en jeu, ce que recouvre l'émergence de « ports » atlantiques africains pendant les quatre siècles qui ont précédé la colonisation.

Le titre retenu vise à associer trois grands questionnements. Le terme de havre entend rendre compte des modalités d'une interface terre-mer fonctionnant à la force humaine avec des équipements limités, inscrits dans la tradition africaine (moyens de transport, édifices), y compris pour certains comptoirs fortifiés d'initiatives européennes. La ville désigne à la fois le système social hiérarchisé et l'enveloppe matérielle dans laquelle il organise les opérations du grand commerce (autorisations, taxes, équivalences de troc, système de crédit, sécurisation des transactions). La dimension multiculturelle renvoie à la composition multiethnique atlantique de la population et la mesure de l'impact d'un processus de créolisation dans une société essentiellement africaine, dans une grande diversité des formes de présence extérieure. L'hypothèse de travail est bien que c'est au cœur des interactions de ces trois composants que s'est élaboré le type nouveau et spécifique de la ville portuaire africaine atlantique en contexte de proto-mondialisation, en l'érigant par la concentration des phénomènes dans un même lieu en laboratoire de transformation pour l'ensemble du continent⁹⁴.

World: Essays in Honour of Pieter Emmer, Leyde, Brill, 2009, p. 141-162. SPARKS Randy J., « The peopling of an African Slave Port: Annamaboe and the Atlantic World », *Almanack*, 2020, n° 24, p. 1-39, [http://doi.org/10.1590/2236-463324edoo719].

92. WEISS Holger, « The Entangled Spaces of Oddena, Oguaa and Osu: A Survey of Three Early Modern African Atlantic Towns, ca. 1650-1850 », in Holger WEISS (éd.), *Ports of Globalisation, Places of Creolisation...*, *op. cit.*, p. 22-67.

93. WEISS Holger, « The Danish Gold Coast as Multinational and Entangled Space, c. 1700-1850 », in Magdalena NAUM et Jonas M. NORDIN (éd.), *Scandinavian Colonialism and The Rise of Modernity: Small Time Agents in a Global Arena*, New York/Londres, Springer, 2013, p. 243-260.

94. BURNARD Trevor, *The Atlantic...*, *op. cit.*, p. 141-143, 147, 151.

Plan de l'ouvrage

Le plan d'étude articule la réflexion en sept chapitres. Le premier replace l'Afrique dans un commerce tricontinental en s'intéressant à l'articulation prioritaire de deux demandes qui modèlent les offres en réponse, en enracinant la structuration des échanges dans la géopolitique africaine et en discutant des effets de la transition commerciale du XIX^e siècle. Le second s'intéresse à la division internationale du travail sur le littoral africain, laissant le contrôle du circuit intérieur aux Africains et la maîtrise du maritime aux Européens et Américains, et aux modalités de l'articulation entre partenaires dans un commerce transculturel sur le littoral. Le troisième dresse la hiérarchie des trente sites supérieurs à partir des données statistiques fournies par la traite esclavagiste, avec pour objectif d'en dessiner des profils différenciés.

Après cette approche globale, la suite discute de la notion de ville portuaire africaine atlantique. Le chapitre quatre examine les conditions géographiques attractives et répulsives qui conditionnent le développement d'un système portuaire, dans leurs dimensions physiques et humaines. Le chapitre cinq caractérise l'organisation concrète de l'interface terre-mer en promouvant la notion de havre et en s'intéressant au problème du transfert de la plage aux magasins et entrepôts de la place de commerce. Le chapitre six s'intéresse à la dynamique sociale qui soutient l'essor des échanges atlantiques : société urbaine multiethnique et multiculturelle, liens de parenté et encadrement lignager, hiérarchie sociale basée sur une tradition esclavagiste, effets d'une créolisation atlantique inégale. Le dernier chapitre questionne la notion de ville-port en contexte africain, en remplaçant la fabrique matérielle urbaine à partir de la fonction commerciale dans un jeu d'interactions dans lequel les effets d'une créolisation ne prennent essor qu'à partir d'une matrice fondamentalement africaine.