



Histoire et Analyses des Relations Internationales et Stratégiques

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations Internationales et des Etudes Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053



# HARIS MARS 2023

**Numéro 009**



Editée par la Cellule d'Etudes et de Recherches en Relations Internationales (CERRI)

Université Alassane Ouattara

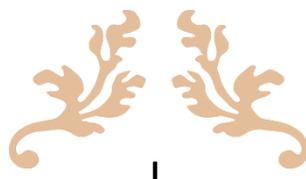
(Bouaké- Côte d'Ivoire)

Histoire et Analyses des Relations  
Internationales et Stratégiques  
(HARIS)

N°009 Mars 2023

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations  
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053



## Administration de la Revue

**Directeur Scientifique :**  
Professeur M'BRA EKANZA  
Simon-Pierre (Professeur  
Emérite du CAMES,  
Université Félix Houphouët-  
Boigny)

**Directeur de Publication :**  
CAMARA Moritié (Professeur  
Titulaire d'Histoire des  
Relations Internationales,  
Université Alassane Ouattara,  
Côte d'Ivoire)

**Directeur de Rédaction :**  
KOUAKOU N'DRI Laurent  
(Maître de Conférences  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Coordonnateur de  
Publication :** SILUE Nahoua  
Karim (Maitre-assistant  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Trésorière :** YAO Elisabeth  
(Maître-assistante en Histoire  
économique, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Chargés de diffusion :** KEWO  
Zana (Assistant d'Histoire des  
Relations Internationales,  
Université Péleforo Gon  
Coulibaly, Côte d'Ivoire),

KPALE Boris Claver (Assistant  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Webmaster :** Ignace ALLABA  
(Maître de Conférences  
Études germaniques,  
Université Alassane Ouattara,  
Côte d'Ivoire)

**Éditeur :** CERRI (Cellule  
d'Études et de Recherches en  
Relations Internationales,  
Université Alassane  
OUATTARA)

**Website :** [www.revueharis.org](http://www.revueharis.org)

**Courriels :** [contact1@revueharis.org](mailto:contact1@revueharis.org) [cerriuao01@gmail.com](mailto:cerriuao01@gmail.com)



## Comité Scientifique

**-M'BRA EKANZA Simon-Pierre**, Professeur Titulaire d'Histoire, Professeur Emérites du Cames (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

**-KOULIBALY Mamadou**, Professeur agrégé d'Economie, (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

**-Abdoulaye BATHILY**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

**-Jean-Noël LOUCOU**, Professeur d'Histoire Contemporaine (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

**-KOUI Théophile**, Professeur Titulaire Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

**-Francis AKINDES**, Professeur Titulaire de Sociologie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

**-ALLADAYE Comlan Jérôme**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université d'Abomey-Calavi - Benin)

**-SAADAOUI Ibrahim Muhammed**, Professeur d'Histoire Moderne et Contemporaine, Université de Tunisie. President de la Tunisian World Center for Studies, Research, and Development et de la Tunisian-Mediterranean Association for Historical, Social and Economic Studies -Tunisie)

**-Ousseynou Faye**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

**-Samba Diakité**, Professeur Titulaire de Philosophie (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

**-Esambu Matenda -A- Baluba Jean - Bosco Germain**, Professeur en Relations Internationales. (Université de Lubumbashi-République Démocratique du Congo)

**-ASSI-KHAUJIS Joseph Pierre**, Professeur Titulaire de Géographie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

**-GBODJE Sékré Alphonse**, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)



## Comité de Lecture

**-BATCHANA Essohanam**, Professeur Titulaire d'Histoire contemporaine (Université de Lomé - Togo)

**-AKROBOU Agba Ezéquier**, Professeur Titulaire d'Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

**-CAMARA Moritié**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales. (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

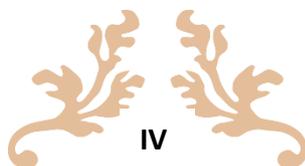
**-GUESSAN Benoit**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

**-N'Guessan Mohamed**, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

**-Ernest YAOBI**, Maître de Conférences d'Histoire des Religions (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

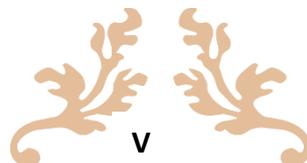
**-GOLE Antoine**, Maître de Conférences d'Histoire économique (Université Alassane OUATTARA- Côte d'Ivoire)

**-BAMBA Abdoulaye**, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)



## **Adresse aux auteurs**

La Revue HARIS paraît 4 fois dans l'Année : Mars, Juin, Septembre et Décembre. Les publications de Juin, Septembre et de Décembre sont libres en termes de thématiques des articles et autres contributions et celle de Mars portera à chaque fois sur un thème précis qui est communiqué six mois à l'avance. La revue ne publie que des contributions inédites et de fonds sur tous les champs de recherches des Relations Internationales et des Études stratégiques. La doxa de la revue porte sur la vision africaine des Relations Internationales mais reste ouverte à toutes les visions et points de vue venant de tous les continents. Les normes de présentation des manuscrits sont celles du CAMES (à consulter sur le site de la revue [www.revueharis.org](http://www.revueharis.org)). Le manuscrit doit comprendre entre 5000 et 8000 mots et porter les noms et prénoms du ou des auteurs, le nom de l'Institution de rattachement, le mail, et une photo format identité du ou des auteurs.



# Sommaire

## **Ladislav NZE BEKALE**

Les défis et les enjeux des lignes directrices relatives à la gouvernance foncière de l'Union Africaine.....7-19

## **KOUASSI Bahtey Boussou Ghislain**

Du chevauchement de deux institutions d'intégration en Afrique de l'Ouest: La CEDEAO et l'UEMOA.....20-34

## **Mamadou Adama GAYE**

Le Fleuve Sénégal au cœur des enjeux géopolitiques : Continuité naturelle ou limite géographique.....35-46

## **Amon Guy Serge ATCHIE**

Les premiers contacts des Portugais avec les Africains de la côte ouest-africaine .....47-59

## **Dr. POGOROWA Jérémie**

Le désenchantement du discours de l'émergence au Burkina Faso (2005-2014).....60-70

## **OUATTARA Brahim**

Le Carnaval comme moyen de résistance à la perte de l'Africanité des descendants d'enclaves noirs d'Amérique : Du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> Siècle.....71-85

## **Dr. Nathanaël T. Niambi**

La Chine en Afrique : Diplomatie de la Covid-19.....86-100

## **Mohamadou Mountaga DIALLO & Mamadou Bouna TIMERA**

La gestion des frontières, entre politique institutionnelle et pratiques des populations : L'enjeu de la coopération transfrontalière ? Cas du Sénégal et de ses voisins).....101-117

## **Dr. NOUMBISSIE TCHAMO Daniel B.**

Le concept de Communauté Internationale, sans ou avec l'Afrique ? : Entre approches réaliste et libérale.....118-134

## **Kando Romaric KAPIEU**

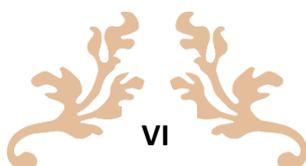
Rivalité Asec-Africa et catégorisation identitaire en Côte d'Ivoire de 1947 à 1993 .....135-146

## **Emmanuel NDZENG NYANGONE**

L'Africanisation de la Diplomatie de la Paix : Etude de cas des bons offices gabonais en Afrique (1977-2008).....147-163

## **Dr AMEWOUI-EKUE-ADJOKA Folly Mawussey G.**

Analyse critique des relations franco-africaines à l'ère de la « Coopération» .....164-175





## **Les premiers contacts des Portugais avec les Africains de la côte ouest-africaine**

**Amon Guy Serge ATCHIE**

Université Péléforo Gon COULIBALY (Korhogo, Côte d'Ivoire)

Email : [atchieamon@gmail.com](mailto:atchieamon@gmail.com)

### **Résumé**

La connaissance de la côte ouest-africaine s'est faite de manière progressive au Moyen Âge. Elle fut l'œuvre des Explorateurs portugais à la tête le Prince Henri le Navigateur. La rencontre qui a eu lieu entre Européens et Africains sur les côtes de l'Afrique occidentale à l'époque médiévale ne fut guère facile ni pacifique. Il s'agit des premières relations nées de l'arrivée des Navigateurs portugais avec les populations côtières ouest-africaines. De ces premiers contacts naissent des conséquences incalculables sur le destin des Européens et Africains. La connaissance de cette histoire s'avère absolument nécessaire si nous voulons connaître les enjeux des débats actuels sur les relations internationales entre Occidentaux et Africains. Les peuples côtiers ouest-africains n'ont eu aucun contact avec les Européens avant l'arrivée des Portugais au XV<sup>e</sup> siècle. La connaissance des circonstances dans lesquelles Européens et Ouest-africains se sont connus est donc capitale. L'objectif de cette étude est d'analyser le rôle des Portugais dans la connaissance des Africains de la côte Ouest-africaine. Pour atteindre notre objectif, nous nous sommes appuyés sur des documents appelés « sources ». Ce sont des livres écrits par des auteurs européens, et portugais en particulier. Ils sont constitués en partie des récits de voyages faits par les Navigateurs portugais. Notre plan se décline en trois axes. L'axe 1 met en exergue les fondements des contacts Europe-Afrique, l'axe 2 analyse Les découvertes et les inventions techniques et l'axe 3 traite la présence portugaise sur la côte ouest-africaine et l'impact de l'arrivée des Portugais en Afrique de l'ouest.

**Mots clés** : Portugal, Connaissance, Peuples, Africains, Navigateurs.

### **Abstract**

The knowledge of the West African coast was made gradually in the Middle Ages. It was the work of Portuguese explorers headed by Prince Henry the Navigator. The meeting that took place between Europeans and Africans on the coasts of West Africa in medieval times was hardly easy or peaceful. These are the first relations born of the arrival of the Portuguese navigators with the West African coastal populations. From these first contacts are born incalculable consequences on the destiny of Europeans and Africans. Knowledge of this history is absolutely necessary if we want to know what is at stake in current debates on international relations between Westerners and Africans. West African coastal peoples had no contact with Europeans before the arrival of the Portuguese in the 15th century. Knowing the circumstances in which Europeans and West Africans got to know each other is therefore essential. The objective of this study is to analyze the role of the Portuguese in the knowledge of Africans of the West African coast. To achieve our objective, we relied on documents called "sources". These are books written by European authors, and Portuguese in particular. They are constituted of part of stories trips made by Portuguese Navigators. Our plan is based on three axes. Axis 1 highlights the foundations of Europe-Africa contacts, axis 2 analyzes discoveries and technical inventions and axis 3 deals with the Portuguese presence on the West African coast and the impact of the arrival of Portuguese in West Africa.

**Keywords**: Portugal, Knowledge, Peoples, Africans, Navigators.

## **Introduction**

La présence des Portugais en Afrique de l'ouest a jeté les bases de la connaissance de la côte africaine et des peuples côtiers ouest-africains au XV<sup>e</sup> siècle. La rencontre entre l'Europe et l'Afrique au XV<sup>e</sup> siècle a eu lieu entre les Européens et les Africains sur les côtes de l'Afrique occidentale. Il s'agit des toutes premières relations nées de l'arrivée des Navigateurs portugais avec les populations côtières ouest-africaines (C. Wondji, 1985, p.19).

De ces premiers contacts naissent des conséquences incalculables sur le destin des peuples européens et africains (A.C. Mosto, 1895, p.3). En effet, des faits comme la traite négrière, l'esclavage côtier, l'intensification des razzias et guerres tribales, l'avènement des comptoirs et des échanges commerciaux transatlantiques, la mise en valeur des îles du Cap Vert, des Açores et de Madère, et bien d'autres encore ont un lien très étroit avec l'arrivée des Européens en Afrique de l'ouest. Cette étape lointaine de l'histoire doit être connue si nous voulons connaître les enjeux des débats actuels sur les relations entre Occidentaux et Africains.

En effet, les Européens et Africains se connaissent depuis l'Antiquité. Mais ces Africains sont des Blancs (Maghrébins et Egyptiens) avec qui longtemps avant le XV<sup>e</sup> siècle, les Européens avaient entretenu des relations commerciales et militaires (G.E. de Zurara, 1960, p.66). En ce qui concerne les Noirs de la côte ouest-africaine, ils arrivaient en Europe en tant qu'esclaves pour la plupart. La connaissance des circonstances dans lesquelles les Européens et Ouest-africains se sont connus est donc capitale.

Mais comment ces contacts ont-ils eu lieu ? Cette question centrale peut être déclinée en trois questions secondaires: quels sont les fondements qui ont favorisé ces contacts ? Comment ces contacts se sont-ils établis sur la côte ouest-africaine ? Quel a été l'impact de ces contacts sur la côte ouest-africaine et en Europe ?

L'objectif principal de cette étude est d'analyser le rôle des Portugais dans la connaissance des Africains de la côte Ouest-africaine. Pour atteindre notre objectif, nous nous sommes appuyés sur des sources.

Ces sources sont essentiellement des livres écrits par des auteurs européens, et portugais en particulier. Notre analyse se compose de trois axes. Le premier axe met en exergue les fondements des contacts Europe-Afrique, le second axe analyse les découvertes et les inventions techniques et le troisième axe traite la présence des Portugais sur la côte ouest-africaine et l'impact de l'arrivée des Portugais en Afrique de l'ouest.

### **1. Les fondements des contacts Europe-Afrique**

La connaissance de la côte ouest-africaine et des peuples côtiers de l'Afrique de l'ouest a été possible grâce aux contacts qui se sont noués entre l'Europe et l'Afrique au XV<sup>e</sup> siècle. À l'origine, il a fallu que des conditions existent d'abord. Sur celles-ci sont venues s'ajouter des causes précises et extrêmement importantes pour que les Européens se lancent dans l'inconnu sur l'immense Océan atlantique.

### **1.1. Les fondements naturels et humains**

Les fondements naturels qui ont permis à l'Europe d'entrer en contact avec les Africains résident dans la bonne position géographique de l'Europe et de l'Afrique de l'ouest. Celle-ci va favoriser la naissance d'une intense activité maritime et commerciale. Quant aux fondements humains, ils sont liés principalement aux actions menées par le Prince Henri dit le Navigateur (G.E. de Zurara, 1960, p.67).

La position géographique de l'Europe fut très favorable à l'activité commerciale. Tous les pays européens qui entrent en contact les premiers avec la côte ouest-africaine, avaient tous une position géographique favorable sur le front de mer. Cette position les prédisposait à avoir une vie maritime et à développer les activités maritimes. Ces pays sont la France, l'Espagne, l'Angleterre, la Hollande et le Portugal.

Les pays qui vont entrer en contact avec l'Afrique noire avaient une bonne position au bord de l'Océan atlantique. Mais de tous ces pays d'Europe, le Portugal avait la position la plus enviable. C'est un pays d'environ 92000km<sup>2</sup> (y compris avec les îles de Madère et des Açores), situé à l'extrême Sud-Ouest de l'Europe. Près de 55% de ses frontières sont maritimes et il a pour seul voisin véritable, l'Espagne (R. M. de Sousa, 2010, p.7).

La vocation ultramarine du Portugal est donc naturelle. Cette proximité du Portugal à la mer (méditerranée et à l'Océan atlantique) favorise son ouverture sur le monde et le développement de l'activité commerciale maritime par le développement du transport maritime. Le Portugal est un pays doté de nombreuses infrastructures et d'un corps de métier lié à la mer :

l'existence d'une marine. La naissance de celle-ci est antérieure au XV<sup>e</sup> siècle.

Le premier facteur à l'origine de la marine portugaise est la séparation du Portugal de l'Espagne suite à son indépendance. Le Portugal se voyait donc obligé de créer sa propre marine. Il était pour lui de toute nécessité de posséder une marine pour se défendre et achever la conquête de la partie méridionale du royaume aux mains des musulmans. Le Portugal devient ainsi le maître de la zone littorale occidentale.

Le pays possède déjà deux grands ports sur sa côte: Porto et Lisbonne. Dans ces ports et dans les villes maritimes, se trouvent une population active et de nombreux bateaux. De ces ports et villes, les pêcheurs se lançaient en pleine mer pour chasser la baleine et le thon. Ces pêcheries ont été la pépinière qui va fournir plus tard le personnel nécessaire qui ira au contact de l'Afrique noire.

Pour favoriser la construction de bateaux, le Portugal a développé partout la création de vastes forêts de pins à l'effet d'approvisionner les arsenaux et les chantiers de construction de Lisbonne et de Porto (A.C.Mosto, 1895, p.8-9). À la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, les pouvoirs publics portugais réorganisent le secteur marin national. Ils instituent des primes de construction et de navigation, sous la condition que les navires seront soumis à certains règlements qui permettront de les armer en cas de guerre, évitant ainsi au pays de louer des navires de guerre à des étrangers. Également, des services de contrôle technique de navires sont créés pour éviter les avaries et les naufrages.

Enfin, sont établies à Lisbonne et à Porto des associations d'armateurs fonctionnant comme sociétés de secours mutuels. Dans le

dernier quart du XV<sup>e</sup> siècle, la marine est déjà réelle ; le Portugal possède la flotte la plus puissante de l'Europe pour aller à la découverte des côtes ouest-africaines.

## **1.2. Le fondement politique : le Prince Henri le Navigateur**

Les voyages qui au XV<sup>e</sup> siècle permettront à l'Europe d'entrer en contact avec l'Afrique noire ont été possibles grâce à des soutiens politiques importants. L'un de ces principaux soutiens est celui d'un homme politique de la famille royale du Portugal, le prince Henri (1394-1460). Henri ou Dom Henrique est entré par la grande porte dans l'histoire sous le nom d'Henri le Navigateur même s'il n'a jamais navigué.

Cet homme énergique, intelligent, courageux et organisé est le fils de Jean 1<sup>er</sup> de Portugal. Henri est né le 4 mars 1394 à Porto et est mort le 13 novembre 1460 à Sagres (G.E. de Zurara, 1960, p.49-50). Bien qu'il ne soit jamais allé au-delà du Maroc, il mérite néanmoins son surnom de « Navigateur », car il a été le penseur, le planificateur et le promoteur des expéditions maritimes vers l'Afrique noire. Il a su surmonter les préjugés de ses contemporains, dresser une habile synthèse des connaissances de son temps en faisant appel aux divers savoirs portugais, catalans, castillans, juifs, arabes et autres nationalités.

Il est le financier et le conseiller des expéditions portugaises du XV<sup>e</sup> siècle. Sa priorité est l'exploration des côtes africaines au sud du Maroc. On doit à Henri l'exploration de Madère en 1418, des Açores entre 1432 et 1457, du Rio de Oro en 1436 et de la Côte du Sénégal en 1445. Toutefois, le prince Henri fait appuyer ses actions par les recherches qui se faisaient dans une école : l'école de navigation de Sagres (P. Chaunu, 1969, p.127).

C'est en cela que réside l'essentiel de son mérite. Les motivations du prince Henri qui envoie des explorateurs sur la côte ouest de l'Afrique sont de plusieurs ordres. Le motif économique est de contourner le monopole des Vénitiens qui dominent le commerce européen avec les Indes en suivant les côtes du continent africain dont le Portugal ignore à l'époque les dimensions. Ces causes économiques résident aussi dans les besoins d'investissement des bourgeoisies européennes dans des affaires nouvelles et dans l'import-export commercial (G.E. de Zurara, 1960, p.66-67).

À la fin du Moyen âge, à côté des vieilles structures féodales, s'est développée une bourgeoisie riche, qui pratique déjà un véritable commerce international, dont les grands centres sont Venise, Gênes, Lyon, Augsbourg, Munich, Bruges. Ses banques aident les rois. Ces bourgeois (hommes d'affaires) souhaitent voir s'élargir les marchés, si lointains soient-ils. La même bourgeoisie cherche aussi de nouveaux produits à vendre, des produits rares, précieux et de gros rapport en bénéfices. Or, les villes-Etats de Venise et de Gênes exercent un monopole sur ces produits rares d'Afrique et d'Orient. Pour contourner et casser ce monopole, le Portugal et l'Espagne cherchent donc un itinéraire concurrent et moins cher. C'est ainsi qu'ils vont se diriger vers l'océan atlantique.

Les bourgeois sont heureux d'investir leurs capitaux dans l'armement, les constructions navales et les expéditions maritimes. Mais il existe un obstacle qu'il faut vaincre : le manque d'argent ou de numéraire. Seul l'or qui est estimé par tous les marchands pouvait permettre de faire face à ce manque de numéraire. C'est ainsi que la recherche des métaux précieux en Afrique noire devient un besoin au point de motiver les voyages vers l'Afrique.

La nécessité de satisfaire des besoins économiques sont encore une cause du départ des Européens vers l'Afrique. Les Européens désiraient savoir quelles terres il y avait au-delà des îles Canaries, car ils espéraient en rapporter des marchandises à bon marché (G.E. de Zurara, 1960, p.67). Les épices, très chers en Europe venaient d'Orient puis traversaient le Moyen-Orient jusqu'aux rivages de la Méditerranée. Les puissances arabes contrôlaient le chemin des épices. Les Européens voulaient atteindre l'Orient pour s'approvisionner en épices sans passer par des intermédiaires. À côté du besoin d'or, il y avait aussi celui d'ivoire, d'esclaves et de malaguette.

Quant au motif politique et religieux, il réside dans la Reconquista, de poursuivre l'endiguement de l'expansion musulmane, notamment en atteignant l'Abyssinie pour rejoindre le légendaire « royaume du prêtre Jean » de manière à prendre le monde islamique en étau. La présence de Noirs et autres étrangers dans les villes méditerranéennes permet aux Européens de soupçonner l'existence de populations lointaines. C'est ainsi que naît une vocation missionnaire, un désir d'évangélisation des populations.

Les Européens désiraient savoir quelles terres il y avait au-delà des îles Canaries afin d'en évangéliser les populations qui s'y trouveraient. De plus, une rumeur née à Byzance au XII<sup>e</sup> siècle fait état d'une lettre qu'un mystérieux « prêtre Jean » aurait adressée à l'empereur byzantin, en vue d'une alliance contre les Turcs.

On présente le « prêtre Jean » comme le souverain d'un royaume chrétien situé quelque part à l'est du monde musulman. Ce royaume (l'Éthiopie chrétienne) est réputé aussi bon chrétien que fabuleusement riche. Fidèle à l'idéal médiéval de la croisade, les Européens dont Henri le navigateur, vont longtemps rêver de

découvrir ce « prêtre Jean » ainsi que son royaume afin de conclure avec lui une alliance pour prendre en tenaille les Turcs. C'est dans ce sens qu'il faut comprendre aussi les voyages des Portugais vers l'Afrique noire.

Ces explorations comportent également des enjeux psychologiques. Malgré les craintes et la peur que suscite la mer des ténèbres (P. Chaunu, 1969, p.138-139), le goût de l'aventure alimenté entre autre par le Dévissement du monde de Marco Polo, rencontre l'envie de connaissance des Savants, des scientifiques et des astronomes. Naviguer sur l'océan atlantique était devenu un impératif car les Européens avaient abandonné la Méditerranée à cause de conflits avec les Arabo-musulmans qui y dominaient.

### **1.3. Les causes de l'abandon de la Méditerranée par les Européens**

La Méditerranée fut la principale voie commerciale dans le transport des produits à l'époque médiévale. Mais au Moyen âge, elle est marquée avant tout par les divisions religieuses. Au nord de la Méditerranée, il y a la Chrétienté.

Les Musulmans sont implantés au Sud et à l'Est. La présence des pirates musulmans (les Sarrasins) à partir du XI<sup>e</sup> siècle, l'expansion turque dans la Méditerranée, les conflits entre Etats musulmans et chrétiens, ..., furent un obstacle sérieux au développement des activités commerciales dans la Méditerranée et vont pousser les Européens à tourner leur regard vers l'Océan atlantique comme voie maritime. Au début du conflit arabo-chrétien (Z. Courdier, 2013, p.26), il y a la conquête arabe de l'Europe du sud. Dès 711, l'Espagne est conquise par les Musulmans et tombe sous la domination Arabe.

Mais les Espagnols chrétiens ne vont jamais s'avouer vaincus. Sans cesse, ils attaquent les armées musulmanes. Cette situation provoque l'apparition d'un état permanent de conflit qui dure jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle. En conséquence, les Européens ne peuvent plus librement faire le commerce dans la Méditerranée comme par le passé. C'est ainsi que naît l'idée de chercher une autre route commerciale par l'Orient et l'Asie à travers l'Atlantique. Ce long conflit eut pour conséquences le développement des croisades chrétienne et l'essor de la piraterie musulmane en Méditerranée (Z. Courdier, 2003, p.39).

Au total, il convient de retenir que les relations entre les puissances chrétiennes et musulmanes se tendirent jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle provoquant exactions, pillages, destruction de navires et esclavage des voyageurs. Mais si les Européens ont réussi à naviguer sur l'Océan atlantique, c'est qu'ils avaient réalisé des progrès dans la navigation en haute mer et sur le plan technique.

## **2. Les découvertes et les inventions techniques**

Dans les conditions qui ont favorisé les contacts entre l'Europe et l'Afrique noire, il y a l'apport des découvertes et inventions techniques. Ces découvertes et inventions techniques résident dans les progrès dans l'art de naviguer, la naissance de la caravelle, les progrès de la cartographie, les inventions.

### **2.1. La naissance de la caravelle et l'apport des instruments de navigation.**

Parmi les progrès dans l'art de naviguer, il y a l'invention du gouvernail d'étambot. Inventé par les Portugais au XV<sup>e</sup> siècle, ce gouvernail est en fait une immense pièce de bois

fixée sous la coque du bateau. Il était possible de contrôler ce gouvernail à l'aide d'une roue sur le pont. Avant cette invention, la seule manière de contrôler la direction du bateau consistait à tenir le gouvernail d'un côté ou de l'autre à partir du pont. Le gouvernail d'étambot rend ainsi les bateaux beaucoup plus faciles à manœuvrer, ce qui est important en haute mer. A ce nouveau gouvernail vient s'ajouter un nouveau type de voilure sur les bateaux, la voile latine. C'est une voile triangulaire qui permet aux bateaux de naviguer contre le vent (M. Com'Nogue, 2012, p.530). Bien que la voile latine ait été inventée au VI<sup>e</sup> siècle par les Arabes, elle n'a été introduite en Europe qu'au XV<sup>e</sup> siècle. Les bateaux avaient ainsi plus de puissance.

Outre ces améliorations, les bateaux eux aussi sont perfectionnés. Les nouveaux navires avaient une coque plus solide et plus stable ; ils résistaient mieux aux forces et aux courants de la haute mer. La caravelle est le premier modèle utilisé par les navigateurs. Elle mesurait 20 mètres de long et 6 mètres de large. Faciles à manœuvrer, stables et pouvant remonter le vent, ces caravelles étaient aptes aux longs voyages en mer.

De plus, la taille de la coque permettait d'emmagasiner suffisamment de réserves pour nourrir l'équipage pendant de longs mois. La caravelle fut le moyen de transport le plus utilisé à cette époque. Les inventions telles que la boussole, la lunette et l'astrolabe ont permis aux navigateurs de s'orienter en pleine mer et de déduire leur position malgré l'absence de points de repères terrestres. La boussole, grâce à son aiguille aimantée, fait en sorte que les navigateurs peuvent toujours savoir où ils se situent par rapport au nord. Ils peuvent ainsi connaître la route qu'ils ont utilisée, ce qui facilite le retour en Europe.

La lunette permet de voir plus loin. Elle était surtout utilisée pour observer les étoiles, ce qui facilitait l'orientation pendant la nuit. De plus, elle permettait le repérage des objets lointains: côtes, îles, etc. L'astrolabe était l'outil qui facilitait encore plus l'orientation en mer. En effet, en observant la position du bateau par rapport aux étoiles, les navigateurs étaient en mesure de déterminer l'emplacement exact d'un lieu géographique. Ceci pourrait constituer en quelques sortes les raisons du départ des Navigateurs portugais vers l'Afrique de l'ouest.

## **2.2. Les progrès de la cartographie et les progrès dans l'art de naviguer**

Les méthodes de cartographie se sont grandement développées à la fin du Moyen-âge et au début de la Renaissance. Les cartes produites sont désormais beaucoup plus précises. Le monde tel qu'il était connu par les pays européens était représenté sur une carte précise et détaillée. Les méthodes de cartographie permettent de mieux comprendre la géographie des continents et des océans. Des progrès sont réalisés dans l'art de naviguer au point que la navigation devient plus sûre. L'étude des courants, des vents et de leurs variations, a commencé lorsque les navires de commerce ou d'exploration se sont aventurés de plus en plus loin vers le sud, le long des côtes africaines (M. Com'Nogue, 2012, p.530).

Souvent le voyage ne présentait pas de grandes difficultés à l'aller, mais, le retour était souvent freiné par les vents et les courants, qui ralentissaient la marche et pouvaient même l'arrêter. Afin de vaincre les vents contraires ou debout, on pensa d'abord à naviguer en zigzag ; puis on décida de construire un navire aux structures parfaitement adaptées à ce type de navigation : les caravelles. Les navigateurs comprirent qu'ils arriveraient plus rapidement à

destination en changeant de cap, de direction, autrement dit en cinglant vers le grand large pour éviter les zones contraires. Les historiographes appellent aujourd'hui cette manœuvre, sans doute la cause des fréquentes escales aux Açores, « le retour par le large », à l'ouest jusqu'à se trouver, approximativement, à la latitude de Lisbonne. Puis, les navires tournaient vers l'est pour aller vers l'Europe. Cette marche «aveugle» pouvait durer de trois semaines à deux mois.

En découvrant le phénomène des courants, les marins comprirent que voguer vers la haute mer ne signifiait pas forcément ne jamais revenir vers son point de départ. C'est ainsi que les Portugais traversèrent l'Atlantique et explorèrent les côtes ouest-africaines.

Un concours de circonstances explique pourquoi l'Europe est allée au contact de l'Afrique noire. Ces circonstances se trouvent dans l'ouverture de certains pays européens sur l'Atlantique, les obstacles faits au bon déroulement du commerce dans la Méditerranée, les progrès de la navigation en haute mer et dans des besoins de marchandises tropicales et orientales à bas prix. Les conditions ayant été réunies, les Portugais se lancent vers l'Afrique noire.

## **3. Le départ des Portugais vers l'Afrique et l'impact du commerce européen avec l'Afrique**

Dans cette dernière partie de notre travail, nous étudions la traversée de l'océan atlantique, l'arrivée des Portugais sur la côte ouest-africaine, les premiers contacts entre Portugais et populations côtières, le début du commerce portugais sur les côtes ouest-africaines et l'impact du commerce européen avec l'Afrique.

### 3.1. L'arrivée des Portugais sur la côte ouest-africaine

Entre l'Europe et la côte de l'Afrique noire, il y avait l'Océan atlantique, vaste nappe d'eau de 82 km<sup>2</sup>. Les Européens croyaient fermement qu'elle était peuplée de monstres. Mais ils vont vaincre leur peur et réaliser sa traversée historique. Les Navigateurs Portugais sont les artisans de la traversée historique de l'Océan atlantique. Ils furent les premiers européens à reconnaître les contours de l'Afrique depuis le Cap Bojador sur la côte Atlantique jusqu'aux rivages de l'océan Indien longés par Vasco de Gama en 1498. Le cap Bojador (frontière Maroc-Mauritanie) constituait avant 1434, la limite Sud de la navigation sur l'Atlantique. Les Navigateurs et explorateurs évitèrent de dépasser ce cap car paraît-il que les conditions d'un retour possible ne furent guère certaines (P. Chaunu, 1969, p.38-39).

Conscient que le cap Bojador ne sera pas franchi tout de suite et spontanément, le prince Henri le Navigateur ordonne à Gil Eanes de franchir à tout prix le cap Bojador. Ainsi, après un échec en 1433, Gil Eanes franchit le cap Bojador en 1434 (G.E. de Zurara, 1960, p.71-73). Ce fut un tournant décisif dans l'avancée technique et un déclic psychologique.

Dès l'année suivante, il arrange une troisième expédition avec un bateau plus grand et gros, commandés par Baldaia et Gil Eanes (G.E. de Zurara, 1960, p.66). Ces derniers entamèrent la progression en longeant la côte ouest-africaine vers le Sud et observent des marques de chameaux et des traces d'hommes. Une quatrième expédition est lancée en 1435. Cette fois, ils atteignirent le Rio do Ouro, un bras de mer. C'est une escale intéressante et rentable de par la présence de nombreux phoques dont les peaux sont très recherchées

en Europe et, de plus, ils firent quelques captifs et vendus à Lagos.

Cette progression systématique connaît alors un temps de pause. En 1441, Henri le Navigateur envoie Antao Gonçalves et Nuno Tristao à Rio de Ouro pour charger des peaux de phoques et de l'huile de phoque. La chasse achevée, ils continuent vers le Sud pour ramener des esclaves. Ils eurent des informations sur le mécanisme du commerce transsaharien des caravanes vers les pays soudanais.

Suite à la mort d'Henri le Navigateur, et avec le soutien du riche marchand Fernao Gomes, les Navigateurs Joao de Santarem, Pedro Escobar, Lopo Gonçalves, Fernando Pó et Pedro de Sintra vont plus loin que ce qui avait été convenu. Ils atteignent l'hémisphère Sud et les îles du golfe de Guinée, dont Sao Tomé-et-Principe, et explorent la côte de l'actuel Ghana en 1471.

Dès leur arrivée sur la côte, Les Portugais cherchèrent à se faire accepter par les peuples autochtones. Plusieurs stratégies sont utilisées. Dès leur descente des caravelles, les Portugais offraient des présents aux chefs des tribus et aux rois. André Alvarez d'Almada écrit que « les Portugais offrent des présents à tous deux (le roi du Mandingue et le roi des Banhuns), celui-ci (le roi du Mandingue) reçoit de biens plus considérables que l'autre, parce que c'est de son territoire que viennent les marchands » (A.A. de Almada, 1842, p.34).

Par les dons, les Portugais tissent des liens d'amitié avec les côtiers, pénètrent et explorent les régions sans heurts en faisant des échanges avec la population. Les dons portugais aux tribus locales : le vin, les chevaux, les étoffes de l'Inde, des verroteries de Venise, des vêtements, etc.

Plusieurs tribus locales de la côte ouest-africaine ont reçu favorablement les dons portugais et eurent de très bonnes relations commerciales. D'autres rois, par contre, furent hostiles à la présence portugaise et refusèrent de faire le trafic avec eux (A.A. de Almada, 1842, p.40-42). Ce refus s'explique parce que la population pensait que les Blancs sont venus pour occuper leurs terres, les assujettir et les manger. Progressivement, grâce à l'action des interlocuteurs, les Africains finirent par accepter la présence européenne sur la côte, ce qui a permis aux Portugais de s'imprégner des mœurs et coutumes des Africains.

### **3.2. Les produits du commerce : autre raison de la présence portugaise**

Des produits nombreux et divers ont animé le commerce entre les premiers européens (les Portugais) et les tribus côtières ouest-africaine aux XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles. Ce sont essentiellement des produits du sous-sol et de la terre, des animaux, des plantes et fruits alimentaires, des esclaves, etc. En retour les Blancs ont proposé des produits manufacturés (artisanaux). Dès le VIII<sup>e</sup> siècle et peut-être bien avant, le commerce de l'or se faisait par les marchands arabes : les caravanes de marchands parties du Maghreb venaient se ravitailler en or chez les Noirs au sud du Sahara. Ce commerce est connu dans l'histoire sous le nom de « commerce transsaharien ». Au XV<sup>e</sup> siècle, au moment de l'arrivée des Portugais, ce commerce se déroulait toujours.

Il va s'opérer une diversification. Les marchands mandés qui étaient les maîtres des mines d'or (du Bouré et du Bambouk) vont convoier de l'or sur la côte sénégalaise et gambienne pour le vendre contre les produits portugais. Ainsi, sur les rives des fleuves Sénégal et Gambie, les marchands mandés et

les Portugais ont fait du commerce de l'or (V. Fernandes, 1951, p.7). L'or du Soudan fut tellement apprécié par les Européens que toutes les puissances européennes voulurent s'en procurer.

Les épices (les grains de poivre, de bâtons de cannelle, les clous de girofle et les noix de muscade) désignés globalement sous le nom de malaguette. Ces épices sont des sources de puissants parfums, de saveurs subtiles, vecteurs de bienfaits pour l'organisme. Les épices (malaguette) furent des denrées aussi convoitées que l'or ou l'esclave. Les peaux d'animaux (chevaux, les vaches, les bêtes à cornes, des veaux, les dents d'éléphants (ivoire), des oiseaux dorés, des babouins, etc.) servaient de couvertures et de vêtements. Une grande quantité de cuir de bœuf, de buffle, de gazelle, de l'ivoire furent échangés contre diverses marchandises entre les Portugais et les Africains (V. Fernandes, 1951, p.43). Les produits animaliers furent l'une des marchandises les mieux vendues entre les Portugais et les Africains.

L'arrivée des Navigateurs portugais a intensifié la traditionnelle coutume des Africains : celle d'offrir l'esclave en signe de reconnaissance et d'amitié. Cette coutume permit aux Navigateurs portugais de recevoir de la part des rois des esclaves et de l'or ce qui leur a permis de nouer de grande amitié (A.A. de Almada, 1842, p.16).

L'esclave rentre dans le circuit des échanges portugais dès l'expédition conduite par Nuno Tristao qui ramena en Europe dix captifs d'Afrique. Depuis ce moment, plusieurs esclaves furent transportés en grand nombre à Rome où ils furent offerts au pape Eugène IV. Les autres furent vendus au Portugal. Ainsi, les Navigateurs portugais prirent l'habitude de ramener des esclaves à chacun de leurs voyages en Afrique.

La découverte du Nouveau Monde par les explorateurs portugais et espagnols, et sa mise en valeur à partir de 1492 furent également à la base du commerce portugais des esclaves. L'exploitation du Nouveau Monde va nécessiter un besoin de plus en plus accru d'esclaves dans l'agriculture et les mines. Le commerce des esclaves est allé de pair avec les grandes découvertes portugaises du XV<sup>e</sup> siècle. Il ne semble pas qu'il ait été dès l'origine l'un des buts commerciaux des expéditions. Mais sa pratique faisait partie des mœurs de l'époque et l'on s'y adonna tout naturellement. En 1448, date de la fondation d'Arguin du premier établissement européen permanent sur la côte d'Afrique de l'ouest, une traite d'esclave transatlantique voit le jour. Lorsqu'au Brésil se développe une économie sucrière fondée sur le travail servile et où la demande en main-d'œuvre s'intensifie, la traite des esclaves se transporte du marché européen au marché américain.

En effet, dès que le Portugal comprit qu'il pouvait obtenir des esclaves grâce à un échange pacifique de marchandises dont les chefs et leurs intermédiaires étaient friands, un trafic régulier d'esclaves commença à s'établir entre les Portugais et les tribus de la côte. À partir de cet instant, il y eut une rencontre de l'offre et de la demande, car la vente des esclaves sur la côte fit partie du système social des peuples de la Sénégambie et de la Guinée et qu'il est dans l'ordre naturel des choses de vendre son prochain s'il était prisonnier de guerre ou condamné pour adultère ou pour crime ou encore pour des raisons non déterminées (V. Fernandes, 1951, p.11). Pour eux c'est une façon plus élégante de leur permettre de vivre en les vendant comme esclaves que d'ôter la vie de ces individus.

Les produits manufacturés ont joué un rôle déterminant dans les

échanges entre les Portugais et les peuples de la côte africaine. Nous distinguons deux catégories de produits manufacturés : les produits manufacturés portugais et les produits manufacturés africains. Ces deux produits permirent tout comme les autres produits du commerce, aux Navigateurs portugais et aux peuples des tribus africaines de nouer des relations commerciales et d'amitié. Les produits manufacturés portugais sont : le vin, des toiles de Bretagne, des verroteries de diverses espèces, les testons, l'or travaillé, le vermeil, la nacre, le papier, les verroteries de Venise, etc.

Ces produits permirent aux Portugais de commercer avec les populations de la côte ouest-africaine. Les produits manufacturés africains se résument dans la transformation du coton en coton filé, les étoffes de coton de diverses couleurs (A.A. de Almada, 1842, p.14).

### **3.3. Impact du commerce portugais sur la côte ouest-africaine**

Conformément à leurs besoins économiques, dès leur arrivée sur les côtes africaines, les Portugais commencent à faire le commerce avec les Côtiers. Ce commerce va progressivement monter en puissance et impliquer aussi bien les tenants du pouvoir que le petit peuple (A.A. de Almada, 1842, p.56). Avec la présence européenne sur les côtes, on assiste à la création des comptoirs-forteresses pour mieux organiser le commerce (A. Sinou, 1993, p.13).

Ce dernier au fil du temps va contribuer à l'enrichissement des acteurs commerciaux aussi bien africains qu'européens. Mais des conséquences plus néfastes apparaissent comme l'intensification des razzias pour faire des captifs à vendre.

L'exploration portugaise de la côte ouest-africaine aux XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles a jeté les bases de l'occupation et de l'aménagement de l'espace africain. Les comptoirs-forteresses sont d'abord des entrepôts de marchandises et des lieux de commerce, dont la durée de vie est liée au négoce. Au fur et à mesure que le commerce s'intensifie, les commerçants de nationalités diverses installent des comptoirs sur la côte de l'or où le poivre et surtout l'or exploité dans les mines de l'intérieur de l'Afrique sont convoyés pour leur embarcation. Ces comptoirs-forteresses furent créés dans le but de développer le commerce sur la côte africaine et attirer les commerçants, marchands africains de l'intérieur. Parmi tous ces comptoirs installés sur la côte occidentale de l'Afrique, les plus actifs furent ceux de la côte de l'or et de la côte des Esclaves.

Les premiers établissements (comptoirs-forteresses) seront localisés beaucoup plus sur la côte de l'or dans le golfe de Guinée. Les Portugais seront les pionniers de cette entreprise mais très rapidement les autres puissances européennes (Hollandais, Anglais, Français) leur livrèrent une lutte sans merci dans l'occupation du territoire africain (A. Sinou, 1993, p.19).

Ainsi, vers la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, les Portugais, les Hollandais, les Danois et les Anglais qui étaient plus dynamiques dans le commerce maritime sur les côtes africaines, créèrent aussi plusieurs comptoirs le long de la côte de l'or. Les commerçants européens, en créant des comptoirs, ne cherchent pas à s'implanter de manière définitive ou durable. Cependant, les comptoirs africains s'augmentèrent d'une population nouvelle attirée par le gain. Ainsi, ils deviennent pour certains au XVII<sup>e</sup> siècle des bourgs commerciaux forts de quelques milliers d'habitants, parfois protégés par des fortifications.

Ces rivages rocheux offrirent des criques permettant aux navires de mouiller en toute sécurité. Pour assurer leur sécurité, les marchands européens construisirent des forts. Certains comptoirs-forteresses possèdent de nombreuses murailles d'enceintes empierrées et sont protégés par de nombreux canons; d'autres, la majorité se limitent à une enceinte en brique, voire en pieux de bois à l'intérieur de laquelle une habitation est construite.

En 1659, les Français fixés sur l'île de N'Dar, en amont du fleuve et attirés par les mines d'or du Bambouk, eurent l'autorisation de construire le fort de Saint-Joseph de Galam qui fut achevé en 1700. Sur le fleuve Gambie, les Anglais bâtirent le fort de Saint-James en 1664 qui leur permet d'échanger directement avec le Galam, le Bambouk et l'ensemble du royaume de Fouta Jalon. Quant aux Portugais, ils possédèrent des forts dans les rivières du Sud à Cacheo et Bissao. L'installation des comptoirs-forteresses sur la côte ouest-africaine par les Européens fit nourrir une nouvelle idée dans l'esprit des marchands européens : celle de l'occupation et de la création de colonie d'exploitation en Afrique occidentale.

Le commerce portugais sur la côte ouest-africaine, a favorisé l'avènement du commerce côtier des esclaves. En effet, dès le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, avec la présence massive des puissances européennes, le troc se transformait en vente et les esclaves devinrent une marchandise (G. Mbaye, 1978, p.156). Mais ce fut les Portugais qui développent la traite en transformant la pratique et en réorientant les routes pour chercher les esclaves directement sur le littoral africain. Puis, ils les introduisent en Europe sans intermédiaires, par la voie maritime atlantique. Les Portugais intronisèrent ainsi le commerce des esclaves sur la côte ouest-africaine qui vient concurrencer

la traite négrière musulmane saharienne et méditerranéenne.

Le commerce côtier des esclaves s'est matérialisé par l'agrandissement du comptoir et la construction d'une forteresse à Arguin par Soeiro Mendes. Ce projet est dû au fait de l'important accroissement du trafic en esclaves en 1461. En 1463, le roi Afonso V transfère de Lagos à Lisbonne l'agence pour le commerce d'Arguin. La naissance du commerce côtier d'esclaves et son développement s'amplifièrent dans la période du XVI<sup>e</sup> siècle et cela est dû au privilège que la couronne portugaise accorda aux colons de faire librement le commerce sur la côte africaine.

Les esclaves africains furent importés en Europe et en Amérique pour la réalisation des travaux que les émigrants refusent d'effectuer dans les champs. Mais avec le temps ils seront employés dans tous les secteurs de l'économie, en ville comme à la campagne. L'abolition de l'esclavage des indiens y compris ceux du Brésil par le pape Paul III va amplifier l'augmentation du commerce négrier sur la côte africaine en 1537. L'autorisation accordée par le roi d'Espagne pour exporter les esclaves non plus seulement pour un usage personnel mais afin de les vendre et de les faire travailler dans les mines en 1510, peut être considérée comme la naissance officielle de la traite transatlantique.

La naissance du commerce côtier des esclaves a pu subsister grâce au soutien religieux. La promulgation des bulles pontificales constitue la base doctrinale et révèle le rôle joué par les papes dans le mouvement expansionniste portugais du XV<sup>e</sup> siècle. Ces différentes bulles, notamment la bulle Ramanus Pontifex du 8 janvier 1455 justifiaient la traite comme un moyen de conversion, de repentance. L'intérêt matériel et financier que procure le commerce des esclaves poussent la plupart des chefs

africains à pratiquer les razzias et à multiplier les raids contre les villages insoumis (A.A. de Almada, 1842, p.28).

Vers la fin du XV<sup>e</sup> siècle, la demande d'esclaves augmente. Les différentes tribus constituent des armées pour se défendre mais aussi pour razzier les tribus faibles et non organisées. Les Africains vendirent toutes catégories sociales de Noirs aux Européens car même les marchands font des razzias.

## **Conclusion**

Au XV<sup>e</sup> siècle, les Italiens possèdent le monopole du commerce entre l'Europe et le Moyen-Orient. Le commerce de la soie, des épices et de l'encens rend les cités italiennes extraordinairement prospères et riches. Les épices sont parmi les produits les plus rares et les plus chers du moyen âge et se trouvent utilisés pour la médecine médiévale. Achetées en Asie du Sud-Est par les marins musulmans basés au Yémen et à Oman qui dominent les routes maritimes dans tout l'océan Indien, les épices sont transportées par mer et terre jusqu'aux côtes méditerranéennes.

Les marchands, principalement vénitiens, redistribuent ensuite ces produits dans toute l'Europe. Cependant, la guerre et la piraterie entre Etats chrétiens et musulmans rendent dangereux pour les Européens le commerce en Méditerranée (J. Jeannel, 1903, p.1). Les Européens sont donc contraints de trouver de nouvelles voies d'approvisionnement. D'autant plus qu'ils souffrent d'un déficit grandissant en or pour soutenir ce commerce.

A partir du XV<sup>e</sup> siècle, un ensemble de circonstances favorables se présentent pour qu'Européens et Noirs africains, entrent en contact. Il

s'agit de progrès réalisés dans le domaine scientifique, technique ; de besoins économiques à satisfaire sur fond « d'abandon » de la route commerciale de la Méditerranée ; de l'invention de la caravelle ; mais surtout de la détermination et du soutien de Henri dit le Navigateur. Tous ces facteurs mis ensemble conduisent les Portugais à franchir l'Atlantique et à débarquer sur les côtes africaines au sud du Maroc. Les contacts entre l'Europe et l'Afrique noire, sont désormais établis.

Les conséquences qui en sortent sont nombreuses et diverses. Sur le plan scientifique, au fil des voyages, de nouveaux progrès sont réalisés en cosmographie, climatologie, océanographie, etc. Sur le plan humain, les civilisations blanches et noires se découvrent mutuellement.

Sur le plan économique, un nouveau circuit commercial apparaît entre l'Europe et l'Afrique. Mais si on assiste à un afflux d'or sur les marchés espagnols et portugais, puis européens, on note aussi la naissance du commerce atlantique des esclaves et l'intensification des razzias de captifs. Ce contact continuera jusqu'aux explorations du XIX<sup>e</sup> siècle et l'assaut de l'impérialisme européens sur toute l'Afrique.

### Références bibliographiques

ALMADA André Alvarez de, 1842, *Description de la Guinée*, Paris, Arthus Bertrand.

AJAVON Lawoetey-Pierre, 2005, *Traite et esclavage des Noirs: quelle responsabilité Africaine ?* Paris, Ménaibuc.

BARRY Boubacar, 1988, *La Sénégambie du XV<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle : traite négrière, Islam, conquête coloniale*, Paris, L'Harmattan.

BOTTE Roger, 1979, *Le Portugal, les marchés africains et les rapports Nord-Sud (1448-1550)*, Paris, Fayard.

CADAMOSTO Alvisede, 1895, *Relations de voyages à la côte occidentale d'Afrique 1445-1457*, Tradition Charles Scheffer, Paris, Leroux.

CHAUNU Pierre, 1969, *L'expansion européenne du XIII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.F.

CISSOKO Sékéné Mody 1966, *Histoire de l'Afrique occidentale : Moyen âge et temps moderne, VII<sup>e</sup> siècle-1850*, Paris, Présence Africaine.

COM'NOUGUE Michel, 2012, *Les Nouvelles Méthodes de Navigation durant le Moyen Age*, Thèse de Doctorat, Nantes, CNAM.

JEANNEL Jean, 1903, *La piraterie*, Thèse de doctorat, Paris, Librairie Nouvelle de droit et de jurisprudence, Arthur Rousseau.

FERNANDES Valentim, 1951, *Description de la côte d'Afrique de Ceuta au Sénégal (1505-1507)*, édité par Th.Monodet P.de Cenival, Paris, Lacrosse.

SINOUE Alex, 1993, *Comptoirs et villes coloniales du Sénégal, Saint-Louis, Gorée, Dakar*, Paris, Karthala.

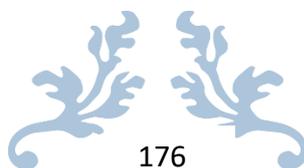
VASCO de Gama, 1864, *Journal de voyage de Vasco de Gama en 447*, Lyon, Traduction A. Morellet, L. Perrin.

WONDJI Christophe, 1985, *La Côte ouest-africaine du Sénégal à la Côte d'Ivoire, Géographie, Société, Histoire (1500-1800)*, Paris, l'Harmattan.

Numéro 009 Mars 2023  
Histoire et Analyses des Relations Internationales  
et Stratégiques (HARIS)

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations  
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053





HARIS N°009 Mars 2023