

La barre du Golfe de Guinée et son influence sur l'organisation des activités de traite (XVII^e -XIX^e siècles)

Yao Serge YOBOUE

Ecole Normale Supérieure (ENS),

Abidjan - Côte d'Ivoire,

Email : yobouey_serge@yahoo.com

Date de soumission : 20-01-2026

Date de publication : 31-03-2026

Doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v4i2.35>

Résumé

Cette étude s'interroge sur le phénomène de la barre du Golfe de Guinée et son influence sur l'organisation des activités de traite entre le XVII^e et le XIX^e siècle. Elle analyse la barre comme un phénomène du littoral caractérisé par de puissants rouleaux de vagues mêlés à des bancs de sable mouvants qui rendaient dangereux l'accostage des navires européens. Loin d'être un simple obstacle naturel, la barre apparaît comme un élément qui dicte l'organisation des échanges commerciaux dans le Golfe de Guinée. Elle repose essentiellement sur les récits de voyages écrits par les Européens, qu'ils aient visité l'Afrique ou pas, et qui concernent la période de notre étude. Pour y extraire les éléments nécessaires à la rédaction de cette étude, nous avons utilisé la méthode classique de l'historien qui consiste à rassembler les documents, à croiser les informations qui sont passées au crible de la critique interne et externe. L'analyse de celles-ci a permis de se rendre compte que cette barre que l'on rencontrait dans les localités d'Assinie, d'Accra et surtout à Ouidah, où elle était la plus dangereuse, rendait l'accès aux ports difficiles obligeant les navires à mouiller au large, tandis que des piroguiers spécialisés dans le passage de la barre assuraient la liaison entre les bâtiments et la côte, renforçant ainsi le rôle des acteurs locaux qui intervenaient dans l'organisation des transactions commerciales. Cette étude permet également de mettre en évidence que la barre du golfe de Guinée ne fut pas seulement un élément naturel contraignant, mais un élément déterminant dans la structuration des circuits des circuits négriers, la hiérarchisation des ports et dans l'organisation du travail maritime africain.

Mots-clés : Activités de traite, barre, Européens, Golfe de Guinée, piroguiers.

The bar of the Gulf of Guinea and its influence on the organization of slave trade activities (17th-19th centuries)

Summary

This study examines the phenomenon of the Gulf of Guinea bar and its influence on the organisation of trade between the 17th and 19th centuries. It analyses the bar as a coastal phenomenon characterised by powerful waves mixed with shifting sandbanks that made it dangerous for European ships to dock. Far from being a simple natural obstacle, the bar appears to be an element that dictated the organisation of trade in the Gulf of Guinea. It is based primarily on travel accounts written by Europeans, whether they visited Africa or not, relating to the period under study. To extract the information needed to write this study, we used the classic historian's method of gathering documents and cross-referencing information that has been subjected to internal and external scrutiny. Analysis of these documents revealed that the barrage encountered in the localities of Assinie,

Accra and especially Ouidah, where it was most dangerous, made access to ports difficult, forcing ships to anchor offshore, while pirogue operators specialising in crossing the bar provided a link between the ships and the coast, thus reinforcing the role of local actors involved in the organisation of commercial transactions. This study also highlights that the Gulf of Guinea bar was not only a natural constraint, but also a determining factor in the structuring of slave trade routes, the hierarchy of ports and the organisation of African maritime labour.

Keywords: Trafficking activities, bar, Europeans, Gulf of Guinea, pirogue operators.

Introduction

Au XVII^e siècle, l'ampleur prise par le commerce des esclaves, fait de l'Afrique de l'Ouest un carrefour où les navires négriers européens venaient accoster pour embarquer des milliers d'esclaves destinés aux plantations du Nouveau Monde, tout en exportant également de l'or extrait des mines locales. Les ports africains, souvent peu profonds étaient protégés par des barres naturelles, des points d'entrée cruciaux pour ce commerce dont le passage était un défi permanent.

Caractérisée par de puissants rouleaux, des courants instables et des bancs de sable mouvants, cette barre¹ que l'on rencontre le long des côtes du Golfe de Guinée, plus précisément à Assinie, à Accra et surtout Ouidah et dans d'autres localités du Sud du Bénin à savoir Agoué, Grand-Popo et Cotonou, rendait l'accostage direct des navires européens extrêmement périlleux, voire impossible. Cette contrainte naturelle imposa aux Européens de s'adapter aux réalités locales : les navires mouillaient au large, tandis que la liaison avec la côte était assurée par des piroguiers africains aguerris au passage de la barre. Cette réadaptation influença profondément les modalités de contact, les rapports de force, les mécanismes de contrôle des transactions et les temps d'embarquement et de débarquement des marchandises de traite et des hommes. Loin donc d'être un simple obstacle naturel, la barre apparaît comme un facteur qui influence l'organisation des activités de traite en contribuant à renforcer le rôle des intermédiaires africains, en consolidant l'autorité des pouvoirs locaux africains à travers une organisation et en maintenant une organisation des échanges qui limite les actions des Européens sur le littoral.

Au regard de ce qui précède, nous nous proposons de répondre à la préoccupation suivante : dans quelle mesure la présence de la barre dans le Golfe de Guinée a-t-elle conditionné

¹ La barre, pour Paul Isert (1793, p. 116) est un banc de sable ou de rocher au bas des rivières, où la mer est toujours fort agitée. Ludwig F. Römer (1989, p. 190) qui préfère employer le terme de ressac¹ note que « parmi les difficultés de la Côte, il faut aussi compter avec les dangers du ressac, qui parfois se brise à une lieue tout le long de la côte, de telle façon, qu'on risque sa vie en allant à un navire en rade, ou en partant du navire pour aller à terre »

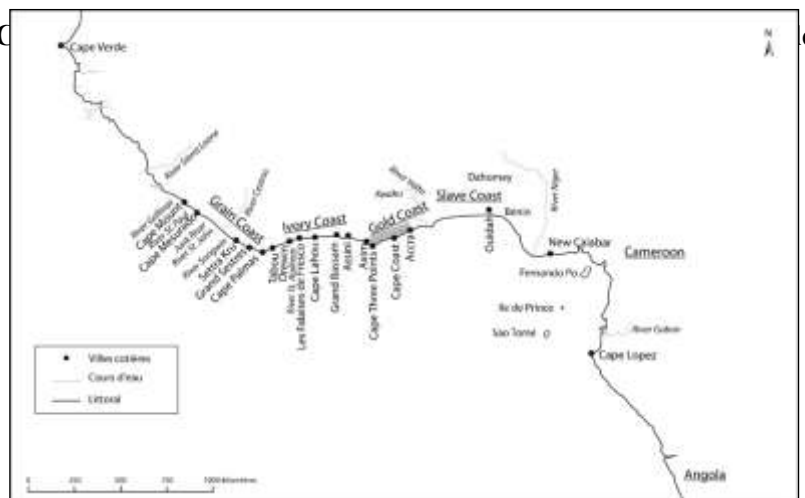
l'organisation spatiale, les modalités techniques et les réseaux d'acteurs des activités de traite dans le Golfe de Guinée entre le XVII^e et le XIX^e siècle ?

L'objectif de cette étude est d'analyser les différentes influences de la barre sur les échanges commerciaux entre les Européens et les populations locales pendant cette période. Les bornes chronologiques de cette étude couvrent la période allant du XVII^e au XIX^e siècle. La première date qui est le XVII^e siècle marque le paroxysme de la traite négrière avec la fréquentation des navires de diverses nationalités des côtes de Guinée. La seconde date, le XIX^e siècle, correspond à la fin du commerce négrier et à l'installation des wharfs aussi bien sur le littoral ivoirien qu'à Cotonou pour minimiser les risques encourus par le passage de la barre.

Pour résoudre la problématique de cette étude, nous nous sommes appuyés sur une méthodologie axée sur la collecte des sources écrites et une documentation bibliographique. Les sources écrites sont des récits de voyages des marchands européens du XVII^e siècle au XIX^e siècle. L'analyse critique des informations issues de ces sources et de la documentation bibliographique et leur confrontation, nous ont permis de mettre en lumière les contraintes naturelles qui ont façonné l'histoire de la traite et du commerce en Afrique de l'Ouest. Elles nous ont permis d'organiser cette étude autour de deux axes : le premier met en évidence les zones d'influence de la barre dans le Golfe de Guinée et le second, analyse les impacts de la barre sur l'organisation du commerce et les acteurs européens.

1. Les zones d'influence de la barre dans le Golfe de Guinée

La présence barre fut signalée par les voyageurs Européens sur toutes les côtes du Golfe de Guinée bien que ce soit avec une force et une intensité différentes. La carte ci-dessous permet d'identifier les côtes ouest-africaines et les localités où les Européens ont dû affronter ces barres dans l'optique des transactions commerciales.



Source : OLE Justesen, ed., 2005, p. 1048.

1.1. La barre qui règne sur la côte des Dents

Sur la Côte des Dents (actuel littoral ivoirien), la barre est signalée dans la localité d'Assinie et décrite comme un obstacle aux activités commerciales et à la navigation. Les populations locales, actrices du commerce atlantique ne sont pas non plus épargnées. Déjà au début juin 1692, le Sr Tibierge (P. Roussier, 1935 : 59), signalait que les populations locales rencontraient des difficultés à le rejoindre dans le navire afin de traiter des produits dont il disposait en raison de la barre qui était infranchissable. Cette situation fut la même le dimanche 29 Juin de la même année rendant impossible le passage de la barre par les piroguiers, même les plus habiles (P. Roussier, 1935 : 59). Pour le Père Godefroy Loyer (1714 : 154), la barre d'Assinie est tellement dangereuse qu'il est difficile de descendre des navires surtout de juin à août qui correspond à la saison des fortes pluies au risque d'être emporté par les flots des vagues.

Cette situation peut s'expliquer selon Jean-Baptiste Labat (1730 : 221) par le fait que la rivière est fermée par une barre de sable, sur laquelle la mer brise d'une manière si extraordinaire, qu'elle est inabordable à toutes sortes de bâtiments. Dans cette même veine, le Docteur Paul Barret (1888 : 74), écrivait en 1888, que cette barre s'étend tout le long du rivage jusqu'au fond du golfe, obstruant l'entrée des rivières, obstacle permanent contre lequel vient se briser avec une lente fureur la houle du large.

En dépit de la menace que représente cette barre pour leurs Européens et leur commerce,

rien n'était plus aisé à fortifier et à garder que cet endroit ; toute l'étendue, baignée par la mer, était inaccessible, à cause des roches qui l'environnaient, contre lesquels la mer brisait toujours d'une manière furieuse. Le côté de la rivière n'était guère plus aisé, on ne pouvait l'aborder qu'après avoir franchi le passage affreux de la barre (Labat, 1730 : 237).

Loin donc de constituer un obstacle aux activités européennes, la barre constituait par endroit, comme c'est le cas à Assinie, un cordon sécuritaire pour les forts et les loges commerciales.

1.2. Une barre relativement dangereuse sur la Côte de l'Or

La barre qui règne sur cette côte est, de l'avis de Jean-Michel Deveau (2005 : 19), « moins dangereuse que celle des pays immédiatement voisins, comme la côte des Dents ou la côte des Esclaves ». D'ailleurs, écrit-il, « il lui arrive parfois même de complètement disparaître en face de certains promontoires élevés de quelques mètres seulement au-dessus des eaux » (Deveau, 2005 : 19). La côte offrait tout de même un asile sûr aux commerçants européens si l'on s'en tient au nombre impressionnant d'établissements fortifiés qui y furent construits.

Ce caractère peu enchanteur contraste avec les observations du Sr Ducasse (P. Roussier, 1935, p. 38) qui y effectua en 1687, un voyage sur la frégate « La tempête » pour le compte de la Compagnie française des Indes Occidentales. Parmi les inconvénients de la côte de l'Or, figure selon lui la mer qui est extrêmement grosse à tel enseigne qu'on ne trouve aucun endroit où les chaloupes puissent aborder.

Dans la première moitié du XVIII^e siècle, période à la traite négrière atteint son paroxysme, les voyageurs européens sont de plus en plus nombreux sur les côtes de Guinée et les observations de plus en plus affinées. Paul Erdmann Isert figure au nombre de ceux-ci. Durant son séjour au fort danois de Christiansborg à Accra, en Octobre 1783, pour le compte de la Compagnie Danoise d'Afrique, il remarqua que les navires qui faisaient le commerce à la Côte de Guinée, étaient obligés de jeter l'ancre, loin de la côte parce que le fond de mer est très bas avec des risques d'être entraîné par la barre. Par ailleurs les Européens ont, ajoute-t-il, vainement essayé de passer la barre pour arriver à terre avec leurs fines chaloupes mais celles-ci ont presque toujours été renversées (P. E. Isert, 1793, p. 23).

Plus à l'Est, Guillaume Smith (1751, vol.2 : 3), qui en février 1727 se trouvait dans les environs Cape Coast² n'est pas du tout élogieux à l'endroit de cette barre qui selon lui, est si dangereux, qu'il est impossible d'envoyer des chaloupes à terre. Cela oblige à attendre d'attendre les canots des piroguiers africains qui viennent chercher les marchandises et les passagers avec des risques fréquents de chavirement. Déjà en janvier 1678, Jean Barbot (1732, p. 294) fut confronté aux mêmes déferlements des vagues de la mer ; ce qui l'obligea lui et son équipage à attendre « jusqu'à une heure après-midi pour aller à terre, car elle était si grosse qu'elle était difficile à aborder ». Si l'on se fie aux observations de Barbot (1732 : 295), cette côte doit être difficile à aborder car les mêmes difficultés sont relevées aussi bien au fort anglais qu'au fort Danois de Frederiksborg où son équipage et lui se trouvaient.

A Amokou où les Français tentaient de s'établir, Pierre Labarthe (1803 : 246), a pu observer les difficultés rencontrées dans le débarquement du matériel destiné à la construction du fort du fait de la barre qui rendait périlleuse l'approche de la côte. Cette situation inconfortable ne permettait qu'un seul voyage par jour.

En somme, malgré la multitude de produits qu'elle regorge et dont les européens en font une quête séculaire, l'abordage de la Côte de l'Or est rendu dangereux par la barre qui en ferme

² Guillaume Smith fut mandaté par la Compagnie Royale d'Afrique pour l'instruire sur l'état de tous ses établissements à la Côte de Guinée depuis la rivière Gambie jusqu'au royaume de Ouidah en 1726.

l'accès. Cette dernière inhibe leur action en dépit des risques pris pour la braver. Néanmoins, tous reconnaissent que celle que l'on rencontre à Ouidah sur la Côte des Esclaves n'a d'égale ailleurs.

1.3. Une barre plus dangereuse sur la Côte des Esclaves

Sur la côte des Esclaves, la barre est présente dans les localités d'Agoué, de Grand-Popo de Cotonou et surtout de Ouidah où la mer est toujours agitée³. Elle a, avant la construction du wharf de Cotonou en 1892, constitué une sérieuse entrave aux activités des Européens à un moment où le commerce des Noirs était devenue une activité lucrative. Les écrits abondent sur ce phénomène dans cette partie de la côte en raison de la multiplication des voyages consécutive au déplacement du centre névralgique du commerce des esclaves.

Déjà en 1694, Thomas Phillips (1694 : 136) avait constaté que « la mer était toujours si grosse le long de la côte que les canots [pirogues] n'allaient jamais des navires anglais au rivage sans qu'il y eût quelqu'un de renversé ». Guillaume Bosman (1705 : 354-355), atteste lui-même, en 1698, que ce port est très dangereux, à cause de l'agitation extraordinaire de la mer, qui dure toute l'année et qui fait que ceux qui l'abordent ont peur d'être renversé. Par ailleurs, écrit-il, c'est surtout d'avril à juillet, pendant la saison pluvieuse, qu'il est risqué de l'aborder en raison du niveau très élevé et de la grande agitation de la mer (1705 : 354-355). Aussi, ce dangereux passage est-il amplifié par « un courant extrêmement rapide, qui va du côté de l'orient et contre lequel ni esquif ni chaloupe ne peut tenir, mais il faut que ceux qui sont dans les esquifs jettent leur crochet au fond pour ne pas être renversés » (G. Bosman, 1705 : 354-355).

Tout comme Bosman, Guillaume Smith (1751 : 77-78) qui visite le royaume de Ouidah le 27 Avril 1727 affirme que « cet endroit est le plus dangereux de toute la Guinée pour aborder car les flots se brisent jusque à une distance si considérable de la côte qu'aucune de nos chaloupes Européennes ne sauraient l'approcher de deux cents verges ». C'est sans doute ce qui fait dire à Pierre Labarthe (1803, p. 105) que la barre de Ouidah est la plus dangereuse de toute de la côte de Guinée ; ce qui oblige les vaisseaux qui y viennent pour l'achat des esclaves, à mouiller le plus loin possible de la côte afin d'éviter d'être projetés par les flots se brisent à une distance considérable de la côte.

Au XIX^e siècle les explorateurs français qui se rendent dans l'Etat du Dahomey ont eux aussi laissés des observations sur ce phénomène quand bien même, elles concernent la Côte des

³ Selon GAYIBOR, ce phénomène rend obligatoire la relâche sur la Côte de l'Or pour les négriers ayant décidé de faire leur traite sur la Côte des Esclaves par la nécessité d'y louer un équipage de rameurs car les navires ne pouvaient s'approcher de la côte au risque de s'échouer. In Nicoué L. GAYIBOR, *Op. cit.* p. 702.

Esclaves. Pour Alexandre d'Albéca (1889 : 45-46) cette barre est mauvaise à Agoué et à Grand-Popo en mai, juin, juillet et calme et praticable pendant les autres mois de l'année elle est praticable. A Ouidah, à Cotonou et à Lagos, elle est plus difficile à passer que partout ailleurs, et généralement durant toute l'année. Cette différence, entre des points très rapprochés provient selon lui du fait que le courant arrive directement sur Ouidah et Cotonou, sans se heurter aux contreforts du massif montagneux de l'Ashantie (A. D'Albéca, 1889 : 49).

Ces propos sont confirmés par Edouard FOA (1978 : 68), chargé de missions scientifiques au Dahomey entre 1891 et 1894. Il précise que cette barre subit l'influence de deux courants à savoir l'équatorial et le contre-équatorial qui sont la cause de son impétuosité et du danger qu'elle représente.

A Cotonou, le Sr François D'Elbée (1671 : 385-386) précise que dans la mauvaise saison (hivernage) les navires sont obligés de demeurer à une lieue (environ quatre kilomètres) et demie de la terre. La mer est à ce moment si grosse que le débarquement est presque impossible, de sorte que l'on met souvent huit et dix jours sans pouvoir aller à terre et en revenir. En dehors du fait que les opérations de traite sont entravées par l'augmentation du niveau de la mer durant cette saison, leur réussite passe inéluctablement par la maîtrise des saisons de navigation.

La barre du Golfe de Guinée, comme on a le constate, constitue une sérieuse entrave au commerce des Européens. Elle empêche non seulement une approche de la côte avec quiétude, mais limite le débarquement et à l'embarquement des marchandises de traite. Il en est de même des préjudices subis par les Européens et leurs marchandises lors de son passage.

2. Les préjudices subis par les Européens et leurs marchandises

Le passage de la barre présentait de nombreux risques pour les Européens et les canotiers ou piroguiers : risque de noyade mais aussi risque de perte ou de vol de marchandises destinées aux échanges commerciaux avec les Africains. A cela s'ajoute le retard dans l'exécution des opérations de traite.

2.1. Les pertes humaines et matérielles liées aux dangers du passage de la barre

Les pertes matérielles et humaines liés au danger de la barre étaient énormes. L'image ci-dessous présente un équipage d'une pirogue qui a chaviré et entraîné tout le monde dans la mer en raison des vagues.

Photo 1 : Des rameurs projetés par la barre à Ouidah



Source : Dr Répin, in A. F. Iroko (2003, p. 34)

Les récits laissés par les Européens abondent également en informations sur les déperditions lors du passage de la barre. Ainsi, en 1694 Thomas Phillips (1694 : 137) assure que les rameurs chargés de passer la barre perdirent environ sept tonneaux de cauris et plus de cent barres de fer, sans compter d'autres marchandises de moindre importance à quelques coups de pagaie du rivage. Pour William Bosman (1705 : 335), s'il y a noyade et pertes de marchandises, c'est parce que la mer est si violente, qu'elle parvient à briser le canot. C'est ainsi qu'en 1698, il vit périr « avec plusieurs esclaves, un capitaine Portugais, un écrivain de vaisseau, trois matelots anglais » (Bosman, 1705 : 335). Par ailleurs, cette rade a coûté des pertes énormes à sa compagnie estimées à plus de deux milles livres et les Anglais qui n'ont pas de si bons rameurs, davantage.

Au XVIII^e siècle, ces pertes matérielles dues au passage de la barre, surtout à celle de Ouidah ne semblent donc pas s'être amenuisées, bien au contraire. En Avril 1727, en effet, Guillaume Smith (1751, p. 78) écrivait qu'« il arrive souvent que les canots chavirent et cela engendrait pertes matérielles et humaines considérables ». Le Chevalier Des marchais dont les écrits sont commentés et publiés par le Révérend Père Jean-Baptiste Labat (1730 : 32) est d'autant plus triste qu'en ce sens que le passage de la barre était parfois l'occasion d'un pillage systématique des marchandises européennes. Les produits concernés par ces forfaits étaient les bouges et surtout l'eau-de-vie, beaucoup prisé. Pierre LABARTHE 1803 : 84) note d'ailleurs qu'« on ne vient à bout de rien à la côte d'Afrique, sans donner de l'eau-de-vie ».

Malgré l'habileté des rameurs Fanti recrutés à Elmina, le passage de la barre est toujours risqué. Ce n'est pas Isert (1793 : 117-118) qui dira le contraire, lui qui, en débarquant à Kéta en Octobre 1784, perdit son thermomètre et toute sa documentation dans les flots de la mer.

Par ailleurs, les auteurs comme Pierre Labarthe (1803 : 106) et Guillaume Smith (1751 : 79-80) font remarquer que ce trajet est dangereux en ce sens que l'on court le risque de chavirer et d'être dévoré par les squales qui y sont en grand nombre. Ces derniers, à la recherche de leur nourriture quotidienne, sont toujours à la trousse des navires ou des canots (voir photo ci-dessous) espérant happer le cadavre d'un esclave qu'on jette à la mer ou toute personne qui y tomberait par mégarde.

Photo 2 : Des piroguiers suivis par un requin



Source : D'Albéca A. (1895, p. 7)

Ces actes surviennent malgré la présence des féticheurs de la plage dont le rôle est d'apaiser la mer par des libations et des incantations afin de faciliter le transbordement des personnes et des marchandises.

Photo 3 : Les féticheurs de la plage



Source : D'Albéca A. (1895, p. 7)

Au-delà des pertes matérielles et humaines, la barre apparaît également comme un facteur de désorganisation des opérations commerciales et de vulnérabilité économique en raison des retards dans le débarquement des marchandises et le chargement des captifs, des surcoûts financiers pour les compagnies européennes, des pratiques de détournement et de pillage facilitées par les conditions du passage et de la dépendance des Européens vis-à-vis des piroguiers africains et les tensions qui en résultent.

2.2. La barre comme facteur de désorganisation des opérations commerciales et de vulnérabilité économique

Lorsque les navires portugais débarquent en 1482 sur la Côte de l'Or, les capitaines et les marins sont immédiatement confrontés à un problème majeur : le déchargement des navires d'une grande quantité de marchandises, de nombreux passagers et d'environ cinq cent soldats (P. C. Gutkind, 1989 : 342 ; G. Bosman, 1705 : 335). Aussi, le ressac extrêmement puissant de la côte guinéenne, associé à l'absence totale de ports naturels, rendait-il difficile, voire impossible, l'utilisation de leurs propres petites embarcations.

Avec l'intensification du commerce vers la fin du XVI^e siècle et tout au long du XVII^e siècle, l'on enregistre l'arrivée des Hollandais, des Anglais, des Suédois et des Brandebourgeois, stimulés par l'attrait de l'or et, surtout, par le commerce des esclaves. Cette intensification des échanges va de pair avec le développement des activités de service, comme celui des piroguiers. En effet, pour les besoins de transport des hommes et des marchandises de traite des navires à la terre ferme et inversement, ces derniers ont été obligés de s'adresser aux canotiers ou piroguiers locaux.

P. Labarthe (1803 : 105) précise que les localités de Chama et les abords de Saint Georges de la Mine fournissent les meilleures pirogues et piroguiers aguerris au passage de la barre. Pour Mathieu Miessan (2023 : 285), la mer n'a pas de secret pour ces populations majoritairement des Fante, établis depuis le XIII^e siècle sur la Côte de l'Or. Ces derniers, ajoute-il, maîtrisaient les mécanismes de la traversée de la barre ; ce qui leur permit d'avoir le monopole du transport des produits des compagnies européennes et s'établir dans les localités de la côte des esclaves où le commerce de cette « marchandise » est plus lucratif. La traite des esclaves a d'ailleurs augmenté la demande de canotiers sans lesquels, les négriers auraient eu de sérieuses difficultés à charger leurs navires de leur cargaison humaine (P. C. Gutkind, p. 346 ; M. Miessan, 2023 : 286).

Pour les tâches accomplies, ils recevaient comme émoluments, de l'or ou des boissons alcoolisées (le Gin ou le Rhum), des armes à feu. A Ouidah, les Européens du fort disposaient

avec le temps de deux compagnies de Minas pour le service des embarcations ; chaque compagnie se composant de 18 à 25 hommes engagés par contrat sur les côtes anglaises à raison de 25 francs par mois et par homme. Ceux-ci perçoivent comme rémunération, une piastre par semaine pour leur subsistance et un gallon de tafia par semaine pour toute la compagnie (E. Chaudoin, 1891, p. 81-82). Certains vont utiliser leur relation pour faire des affaires commerciales avec les Européens. Outre l'industrie de fabrication des pirogues et de pagaies développée à Apam, certains négociants firent mettre en place un service de location de pirogues à la disposition des piroguiers (M. Miessan, 2023 : 286-287).

En somme, qu'il s'agisse de barre, de ressac ou encore de houle, toujours est-il que ce phénomène rendait difficile l'approche des côtes et entravait la navigation et le commerce des Européens. Ce phénomène géographique, en limitant l'accès des navires aux côtes africaines, a contraint les marchands à adapter leurs stratégies commerciales et à innover dans les techniques de navigation et de transport.

Conclusion

De ce qui précède, nous retenons que le phénomène de la barre a joué un rôle essentiel dans la structuration et l'évolution des activités de traite dans le Golfe de Guinée précisément sur les côtes des Dents, de l'Or et des Esclaves entre le XVII^e et le XIX^e siècle. Cette barre que l'on rencontrait à l'embouchure des rivières et des ports, impactait de façon significative l'accès des navires européens aux ports africains et rendait plus complexes et coûteuses les opérations de transbordement des marchandises et des esclaves. Les difficultés d'accès imposées par ces barres ont conduit à des ajustements dans les pratiques commerciales, avec une recherche constante de ports plus adaptés, l'amélioration des techniques de navigation et l'utilisation de petits navires et de rameurs aguerris au passage de la barre pour contourner ces obstacles. Si la traite des esclaves a continué malgré ces défis, le phénomène de la barre a influencé la dynamique de ce commerce en redéfinissant les routes maritimes empruntées et en modifiant les relations entre les marchands européens et les royaumes africains.

Au total, l'impact du phénomène de la barre sur les activités de traite s'inscrit dans une dynamique plus large qui a façonné l'histoire de la traite des esclaves et du commerce transatlantique. Il a contribué à la transformation des modes de vie des populations côtières et à la réorganisation des systèmes de commerce transatlantique, influençant durablement les relations économiques entre l'Afrique, l'Europe et les Amériques. L'étude de ce phénomène nous permet ainsi de mieux comprendre l'impact des contraintes géographiques sur les grandes dynamiques commerciales et l'histoire de la traite négrière transatlantique.

Références bibliographiques

Sources imprimées

ALBECA Alexandre L. d', 1889, *Les établissements français du golfe de Bénin : géographie, commerce, langues*, Paris, Librairie militaire de L. Baudoin et Cie, 245p.

ALBECA Alexandre L. d', 1895, *La France au Dahomey*, Paris, Librairie Hachette, 268p.

BARBOT Jean, 1732, *A description of the coasts of North and South Guinea*, London.

BARRET Paul, 1888, *L'Afrique occidentale, la nature et l'homme noir*, Paris, Challamel et Cie Editeurs, Librairie coloniale, 5 Rue Jacob, Et rue Furstenberg, 1888, 415p.

BOSMAN Guillaume, 1705, *Voyage de Guinée contenant une description nouvelle & très exacte de cette côte où l'on trouve & où l'on trafique l'or, les dents d'Eléphants & les Esclaves*, Utrecht, chez Antoine Schouten, Marchand libraire, 1705, 552p.

BOUCHE Pierre Bertrand, 1885, *Sept ans en Afrique occidentale : la côte des esclaves et le Dahomey*, 1885, Librairie Plon, 418p.

CHAUDON Edouard, 1891, *Trois mois de captivité au Dahomey*, Paris, Librairie Hachette, 441p.

D'ELBEE François Louis 1671, *Journal du voyage du Sr Delbée aux isles, dans la coste de Guinée, première partie*, Paris, 214p.

FOA Edouard, 1895, *Le Dahomey : histoire, géographie, mœurs, coutumes, commerces, industrie, expéditions françaises*, Paris, A. HENNUYER, 459p.

ISERT Paul Erdman, 1793, *Voyages en Guinée et dans les Iles Caraïbes en Amérique*, par Paul Erdman Isert, ci-devant Médecin-Inspecteur de S.M. Danoise, dans ses possessions en Afrique, Paris, chez Maradan, Librairie, rue du cimetière Saint André, n°9, 343p.

DE LA HARPE Jean-François, 1825, *Abrégé de l'histoire générale des voyages*, vol. 3, Paris, Ménard et Desenne Fils.

LABARTHE Pierre, 1803, *Voyage au Sénégal, pendant les années 1784 et 1785, d'après les mémoires de Lajaille, ancien officier de la Marine française ; contenant des recherches sur la Géographie, la Navigation et le Commerce de la Côte Occidentale d'Afrique, depuis le Cap Blanc jusqu'à la rivière Serrelione*, Paris, Dentu, Imprim-Librairie, Palais du Tribunal, galeries de bois, n°240, 262p.

LABAT Jean-Baptiste, 1730, *Voyage du Chevalier des Marchais en Guinée, Isles voisines et à Cayenne, Fait en 1725-1726 & 1727, contenant une description très exacte & très étendue de ces Païs & du commerce qui s'y fait, enrichi d'un grand nombre de cartes et de figures en tailles douces*, Tome premier, Paris, Chez Saugrin, Quai des Gesvres à la croix blanche, 450p.

LABAT Jean-Baptiste, 1730, *Voyage du Chevalier des Marchais en Guinée, Isles voisines et à Cayenne, Fait en 1725-1726 & 1727, contenant une description très exacte & très étendue de ces Païs & du commerce qui s'y fait, enrichi d'un grand nombre de cartes et de figures en tailles douces*, Tome II, Paris, Chez Saugrin, Quai des Gesvres à la croix blanche, 384p.

LAFFITTE Abbé. J., 1876, *Le pays des nègres et la côte des esclaves*, Tours, Alfred Mame et Fils Editeurs. 239p.

LEMOINE Frédéric, 1911, *Le Dahomey : géographie physique, flore et faune*, Melun, Imprimerie nationale, 31p.

LOYER Godefroy, 1714, *Relation du voyage du royaume d'Issiny : Côte d'or, païs de Guinée en Afrique*, Paris, chez Arnoul Seneuze et Jean Morel, 315p.

OLE Justesen, ed., 2005, *Danish Sources for the History of Ghana 1657–1754*, Volume II: 1735–1754, Copenhagen, The Royal Danish Academy of Sciences and Letters, 1058p.

PHILLIPS Thomas, 1694, *A journal of voyage made in the Hannibal of london, Ann. 1693, 1694, from England to Cap Monseradoe, in Africa and thence along the coast of Guiney to whidaw, the island of St Thomas and so forward to barbadoes*, 77p.

POIRIER Jules, 1895, *Campagne du Dahomey, 1892-1894, précédé d'une étude géographique et historique sur ce pays et suivie de la carte au 1/500 000^e. Etablie au bureau topographique de l'état-major du corps expéditionnaire par ordre de m. le général Dodds*.

RÉPIN Dr., 1863, « Voyage au Dahomey », *Le tour du monde*, n°162-163, p. 65-112.

RÖMER Ludwig Ferdinand, 1989, *Le Golfe de Guinée 1700-1750 : récit de Römer, Marchand d'esclaves sur les côtes africaines*, Paris, L'Harmattan, 326p.

ROUSSEAU Paul, 1935, *L'établissement d'Issiny 1687-1702, Voyage de Du Casse, Tibierge et d'Amon à la Côte de Guinée publiés pour la première et suivis de la Relation du voyage d'Issiny du Père Godefroy Loyer*, Paris, Larose, XXXIX+241p.

SMITH Guillaume, 1751, *Nouveau voyage de Guinée*, Paris, chez Durand, Rue S. Jacques, au Grisson, Quai des Augustins, 2 vol.

WALCKENAER Charles Athanase, 1827, *Histoire générale des Voyages ou Nouvelle Collection des Relations de voyages par Mer et par Terre*, Tome VIII, Paris, chez Lefevre, Librairie, Rue de l'Épéron, n°6, 529p.

Ouvrages

IROKO Abiola Félix, 2003, *La côte des Esclaves et la traite atlantique*, Cotonou, Nouvelle Presse Publications, 207p.

DEVEAU Jean-Michel, 2005, *L'or et les esclaves : histoire des forts du Ghana du XVII^e au XVIII^e siècle*, Paris, UNESCO, 330p.

Articles

MIESSAN Mathieu 2023, « Les Fanté et la mer (XIII^e-XIX^e siècles) », *LES CAHIERS DE L'ACAREF*, Tome 3 : *Histoire- Science Politique- Géographie- Autres sciences sociales*, p. 271-294.

GUTKIND Peter C, 1989, « The Oanoemen of the Gold Ooast (Ghana). A Survey and an Exploration in Precolonial African Labour History » in *Cahiers d'études africaines*, vol. 29, n°115-116, Rivages Il. pp. 339-376; doi : <https://doi.org/10.3406/cea.1989.1630> https://www.persee.fr/doc/cea_0008-0055_1989_num_29_115_1630 Fichier pdf généré le 17/05/2018

Thèses et mémoires

GAYIBOR Nicoué Lodjou, 1985, *L'aire culturelle Ajatado des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Thèse pour le doctorat d'Etat Ès-Lettres et Sciences Humaines. Université de paris I, Panthéon-Sorbonne, U.E.R. d'Histoire, Vol. 2 : *La Côte des Esclaves du XVII^e au XVIII^e siècle*, p. 451-992.