

Études caribéennes

49 | Août 2021 :

La Caraïbe face au covid-19 : crise globale et solutions locales

Hors-dossier

Routes des captifs pour la traite négrière transatlantique en Afrique centrale : du xve au xixe siècle.

Captives Routes for the Transatlantic Slaves Trade in Central Africa: 15th to 19th century

Rutas de cautivos para el comercio transatlántico de esclavos en África central: siglos xv al xix

ARSÈNE FRANCOEUR NGANGA

Résumés

Français English Español

La traite négrière transatlantique a fait déporter des millions de captifs à travers des routes commerciales multiples et interrégionales. L'Afrique centrale a été le point de chute des captifs provenant de plusieurs sous-régions du centre et de l'est du continent africain. Les chiffres à disposition de la présente étude laissent dire que les côtes des royaumes de Loango, du Kongo et de la colonie de l'Angola furent parmi les plus actives du trafic négrier transatlantique. Le ressenti de ces différentes régions est encore visible depuis l'Amérique du Nord jusqu'au Chili dans le sud de l'Amérique latine et la Caraïbe. Il est aujourd'hui évident que l'héritage Bantu en général et Bakongo en particulier a marqué plus ou moins, selon les lieux, les modes de sentir, de penser de rêver et d'agir dans les Amériques.

The transatlantic slave trade deported millions of captives across multiple and interregional trade routes. Central Africa has been the point of departure for captives from several sub-regions in the centre and east of the continent. The figures available for this study suggest that the coasts of the kingdoms of Loango, Kongo and the colony of Angola were among the most active in transatlantic slave trade. The feeling of these different regions is still visible from North America to Chile in southern Latin America. It is now evident that the Bantu heritage in general and Bakongo in particular has marked, depending on the place, the ways of feeling, thinking, dreaming, and acting in the Americas.

La trata transatlántica de esclavos deportó a millones de cautivos a través de múltiples rutas comerciales interrregionales. África central ha sido el punto de partida de cautivos de varias subregiones del centro y este del continente. Las cifras disponibles para este estudio sugieren que las costas de los reinos de Loango, Kongo y la colonia de Angola se encuentran entre las más activas en la trata transatlántica de esclavos. El sentimiento de estas diferentes regiones aún es visible desde América del Norte hasta Chile en el sur de América Latina. Ahora es evidente que la herencia bantú en general y Bakongo en particular ha marcado, según el lugar, las formas de sentir, pensar, soñar y actuar en las Américas.

Entrées d'index

Mots-clés : Afrique centrale, traite négrière, route des esclaves, baie de Loango, côte d'Angole.

Keywords : Central Africa, slave trade, slave route, Loango Bay, Angolan Coast

Index géographique : Afrique

Palabras claves : África central, trata de esclavos, ruta de esclavos, bahía de Loango, costa angoleña

Texte intégral

Introduction

- 1 Le phénomène de l'esclavage et du travail forcé a existé dans de nombreux royaumes d'Afrique centrale pendant des siècles ; il a préexisté au contact de l'occident et fut pratiqué de façon courante. L'esclavage et le travail forcé permettaient, comme le mariage, d'augmenter la richesse du groupe. Il a existé dans les sociétés de l'Afrique centrale précoloniale des esclaves de guerre, des esclaves-gages (*penhores*), des esclaves donnés en paiement d'une amende, des fils d'une esclave et d'un homme libre, des descendants d'esclaves, des esclaves associés à des fonctions rituelles, ou encore des esclaves accompagnant le chef. Le regard de notre étude se porte sur le trafic négrier transatlantique en Afrique centrale qui a débuté avec les Portugais dans la première décennie du XVI^e siècle de notre ère. Nous voulons à travers notre recherche comprendre les trajectoires que les marchands d'esclaves ont empruntées en Afrique centrale pour faire embarquer leurs captifs sur la côte atlantique avec comme destination, le continent américain. Il est connu que les marchands d'esclaves capturaient leur proie par des razzias et, ensuite, conduisaient par la marche forcée des captifs à travers des routes que le troc pratiqué par les Africains avait créées depuis les temps préhistoriques. Le commerce atlantique avec les Européens n'a pas créé des routes commerciales, il a seulement donné une intensité et une ampleur nouvelles à un système d'échanges déjà établi. Avant l'arrivée des explorateurs européens, l'Afrique était déjà traversée d'est en ouest par des routes aux fins de faciliter la circulation de caravanes. Mais quels étaient les différents itinéraires empruntés dans l'espace de la sous-région de l'Afrique centrale dans une économie de la prédation ou des êtres humains furent capturés au filet ? Comment l'économie des négriers en Afrique centrale précoloniale a-t-elle fait circuler marchands et captifs à travers fleuves et pistes variées et entre territoires souvent en guerres ? La grande nécessité de la main-d'œuvre servile qui a fait déporter outre-Atlantique des millions de vies humaines, semble résulter des méthodes de transports et de captures bien organisées qui ont eu à dessiner des territoires et des frontières dominés par les violences et les profits dont les mécanismes restent difficiles à expliquer. À travers nos analyses, nous allons tenter de reconstituer les différents itinéraires empruntés lors des chasses à l'homme durant le commerce négrier transatlantique en Afrique centrale.

1. La genèse du commerce négrier transatlantique en Afrique centrale au xve ou xvi^e siècle ?

- 2 Le commerce négrier en Afrique centrale s'est déroulé sur tout l'espace géographique actuelle des pays dit de la Communauté économique des états de l'Afrique centrale (CEEAC). Cet espace géographique était jadis constitué des royaumes Kongo, Kakongo, Ngoyo, Loango et bien d'autres. Notre délimitation spatiale se situe entre la façade atlantique qui va de Benguela au sud de l'actuel Angola, jusqu'au Cap Lopez au nord de

l'actuel Gabon. Cette façade constitue ce que le marin français Louis Ohier de Granpré dénommait la « Côte d'Angole ». À l'intérieur de cette façade maritime, l'espace du trafic négrier s'étendait jusqu'à la région actuelle des Grands Lacs et redescend au sud en englobant une partie de la Tanzanie (Afrique de l'Est), de la Zambie (Afrique australe) et contournait tout le sud de l'actuel Angola, englobant l'ancien Ovamboland, donc le nord de la Namibie (Afrique australe). Tout cet espace était traversé par des pistes commerciales qui vécurent le commerce barbare des êtres humains qui furent déportés à travers la marche forcée pour embarquer sur la côte dite d'Angole pour l'Amérique. Les routes des esclaves de l'Afrique centrale étaient donc liées à celle de l'Afrique de l'Est et australe. Une grande partie de l'historiographie de la traite transatlantique argumente que c'est le besoin en main-d'œuvre servile pour la valorisation du Nouveau Monde qui a entraîné le trafic des hommes et femmes d'Afrique, juger résistant aux travaux miniers et champêtres du continent américain.

3 Le début du commerce négrier en Afrique centrale a débuté, pour certains, avec l'arrivée des Européens en Afrique centrale au XVe siècle, avec Diego Cao (Rinchon, 1929 : 37), bien avant la découverte de l'Amérique par le portugais Pedro Cabral en 1500¹. Pour d'autres, comme Annie Merlet (1991 : 135), les premières heures de la traite datent de 1515, pour le besoin en main-d'œuvre servile de la péninsule ibérique, les îles Açores, Madère et ensuite le Brésil. Notre étude retient le XVIe siècle (1515) comme période du début de la traite, d'abord atlantique et ensuite transatlantique en Afrique centrale. Il est historiquement connu que les îles Açores ont été marquées par la culture du sucre dès le XVIe siècle et fortement peuplées par des captifs du royaume Kongo qui exportaient durant les deux premières décennies du XVIe siècle à peu près 2000 à 3000 esclaves, arrivant à plus de 5000/an au milieu du XVIe siècle (Collins, 2014 : 213-214). La première trajectoire des esclaves connue est celle qui partait de Mbandza Kongo, la capitale du royaume Kongo à Mpinda, son port, qui selon l'historien Randles (1969 : 175) était utilisé dès 1491 avec les premiers voyages des explorateurs portugais au Kongo. Ensuite la route du Mpumbo (royaume Teke) à Mbandza-Kongo pratiquée à partir des années 1530 toujours selon Randles. La piste partant de Mpinda pour Mbandza Kongo transitait par Mfuma-ngongo et Makutu. Pour partir de Luanda² à Mbandza Kongo, il y avait un chemin dit Van Wing (1953 : 21) qui bifurquait pour aller par le Mbata à Kundi sur le Kwango, ou par Nsundi au Mpumbo. Le voyage de Luanda à Mbandza Kongo aller-retour demandait 3 mois. Le long du chemin, il y avait le marché des esclaves de Kumbubuzi. Avec l'arrivée des autres puissances commerciales européennes comme les Anglais et les Néerlandais, le trafic des Africains va s'accroître, en diversifiant les sources d'approvisionnement et étendre de ce fait les routes commerciales au-delà du royaume Kongo. Mbandza Kongo, la capitale du royaume Kongo, était le carrefour des trajectoires de conduites des captifs vers la côte durant les premières décennies du commerce négrier. Le marché de Mbandza Kongo restait une référence commerciale pour ces débuts des négriers.

2. Le développement des routes pour la traite négrière transatlantique en Afrique centrale entre le XVIIe jusqu'au XIXe siècle

4 À partir de 1630, le royaume de Loango, un vassal du royaume Kongo, ouvre ses côtes aux trafiquants d'esclaves de toutes les nations avec les Néerlandais qui y débutent la traite négrière. À cet instant, les côtes du royaume Kongo d'où avait débuté la traite avec les Portugais ne sont plus le seul espace maritime d'embarquement des captifs de notre espace d'étude. La compagnie royale d'Afrique et les négriers anglais sont arrivées sur les mêmes côtes de l'Afrique centrale en 1650 où ils érigèrent un fort à Cabinda entre 1721 et 1723. L'historien Herbert S. Klein a déclaré que : « Cabinda était la troisième zone d'influence de traite négrière des Anglais » (Klein, 1972 : 896). Des

commerçants français sont signalés sur la côte du Loango en 1673 et, à partir de 1780, entre le quart et les deux tiers de la traite des Français ont eu lieu sur la baie de Loango. À partir du XVIIIe siècle, l'accroissement du commerce de captifs africains s'élargit en répartissant l'acheminement des esclaves en Afrique centrale sur cinq réseaux de pistes caravaniers transportant des captifs :

2.1. Le premier réseau des routes des esclaves du centre ou routes du centre du royaume Kongo et ses vassaux du nord (du XVIIe au XIXe siècle)

- 5 Le premier réseau des routes des esclaves concerne le centre du royaume Congo et ses vassaux immédiats, dont le Loango, le Kakongo, le Ngoyo et le Teke. Le résultat des premières extensions des zones de captures et de razzias des marchands négriers, qui avait comme marché central d'approvisionnement les marchés de Mbandza-Kongo (capitale du royaume Kongo), Luanda (capitale de la colonie d'Angola) et celui de Mpumbo (dans le royaume Téké ou d'Anziko), fut une nouvelle extension de l'espace de la quête des captifs. La route du Mpumbo au Loango fut ouverte en 1640, la même année que celle de Loango à Luanda ; Loango à Mbandza-Kongo en 1683. La baie de Loango, la zone de traite libre de l'Afrique centrale, a été la plaque tournante de la traite négrière en Afrique centrale atlantique. Sur le site de Loango convergeait un réseau de pistes de caravanes. Celles-ci reliaient le royaume de Loango aux royaumes Kongo au sud, Téké à l'est, au sud-est du Gabon actuel. À partir de Luanda et du royaume Matamba où arrivaient des commerçants Vili du Loango, des pistes allaient vers la Zambie actuelle (haut Barotsé). Loango était donc le bout de cette chaîne de la route de l'esclave allant de l'Afrique centrale pour arriver jusqu'au Zambèze. Phyllis M. Martin (1972) rapporte que les marchands d'esclaves français, anglais et néerlandais qui achetaient des captifs au royaume Kongo les faisaient sortir par Loango pour éviter des taxes prélevées par les Portugais qui contrôlaient Luanda (Colonie d'Angola) et les côtes du Kongo. Les habitants du Loango, notamment les Vili que certains auteurs appellent les *Mubiri*, partaient au *Pumbo* ou *Pumbu*, endroit qui correspondrait au littoral du fleuve Congo, précisément au site de l'actuel hôtel de ville ou mairie centrale de Brazzaville. Le fameux grand marché de Pumbo où s'échangeaient des produits venus de la côte atlantique contre ceux en provenance du royaume Téké, des provinces de Nsundi et de Mpangu, du royaume Kongo, de la région du lac Mayi Ndombe. En effet, Olfert Dapper cité par le père Van Wing (1953 : 24) affirme que les pombeiros allaient parfois jusqu'au lac Léopold II, au « Masa Mandombe ». Les Pombeiros y arrivaient pour acheter du bois d'ébène qu'ils ramenaient à la côte par la piste des caravanes. Le mot Pombeiro est une portugaisation pour qualifier les courtiers qui vont au Pumbo. Grand marché de la rive droite du fleuve Congo (depuis le XVIe siècle, sinon avant) qui s'appuie sur le Stanley Pool, le Mpumbo était doté d'un port principal dont le débarcadère se trouvait à l'actuel emplacement du restaurant Mamiwata (Brazzaville). Les trois autres ports secondaires sont le port de Yoro, le port de la mairie central et le port de la main bleue. Bien que l'espace géographique ait beaucoup varié avec le temps, on peut quand même grossièrement le circonscrire au faite de son fonctionnement dans l'espace partant du fleuve Congo qui comprenait la Cathédrale Sacré-Cœur, la présidence de la République du Congo, le CFRAD, la case de Gaulle, le quartier Dahomey et une partie de Mpissa. L'île Mbamou sur le fleuve Congo servait de relai pour les esclaves provenant de certains points de l'actuel Congo démocratique en direction de l'actuel port de Yoro (fleuve Congo). Située à environ un kilomètre de Yoro, elle était aussi un marché et un péage. L'actuel port de la main bleu prenait des esclaves qui embarquaient à Ntamo, actuelle localité de Kintamo dans la ville de Kinshasa au Congo démocratique.
- 6 Il est capital de souligner l'importance que revêt l'actuelle ville de Brazzaville (capitale du Congo) dans l'histoire de la traite négrière en Afrique centrale, première région pourvoyeuse de captifs pour l'Amérique. L'actuelle ville de Brazzaville, ou ancien village de Mfoa, fut un grand carrefour commercial qui abritait le marché d'esclaves du

Mpumbo. L'itinéraire Mpumbo-Site de Loango représente la marche de plusieurs millions de victimes de la traite négrière en Afrique centrale, sur une distance de 500 km. Selon Henry Morton Stanley, cité par Henry Brunschwig (1972 : 22-171), le Mpumbo était la place commerciale la plus importante des territoires Téké et le marché de l'ivoire le plus important de l'Afrique centrale du XVIe au XIXe siècle. Léon Guiral (1884 : 241-242), compagnon de Pierre Savorgnan de Brazza, a attesté que le Mpumbo était un grand centre commercial où les peuples du Haut Congo et ceux de la province de Nsundi échangeaient des produits parmi lesquels des esclaves. C'est la position spéciale de ce marché qui a motivé le choix de cette région par De Brazza pour l'établissement de la deuxième station scientifique et hospitalière (futur Brazzaville) après la fondation de la première (Francheville) au Gabon actuel. De Brazza dira « ... la clef du Congo intérieur, c'est-à-dire du réseau par lequel on drainera toutes les richesses de l'Afrique équatoriale, était Ntamo... ». C'est donc l'ancien marché des esclaves du Pumbo qui est à l'origine du choix de De Brazza comme capitale de l'Afrique Équatoriale française.

- 7 Dans l'actuelle ville de Brazzaville, la route des esclaves débutait derrière la mairie centrale (Hôtel de Ville) de Brazzaville, sur l'actuelle avenue de la Corniche, se poursuivant au siège du Conseil Economique et social. La route des esclaves traverse le Palais présidentiel, le ravin de la glacière en débouchant dans la rue Mbala Prosper, où se trouve la stèle de la piste des caravanes, à côté du tribunal de grande instance de Makélékélé et de Bacongo. De la stèle, la route traverse le marché Ta Ngoma (rue Montaigne), passant devant la commune de Bacongo jusqu'au marché Ta Nkeoua où se trouve une autre stèle de la piste des caravanes qui débouche sur les avenues de père Drean, de Fouekele, de Charles De Gaulle, de la Corniche, de Nganga Antoine et de Fulbert Youlou. Le Zanga dia Ba Ngombé, petit cours d'eau qui délimite l'actuel quartier Makélékélé de l'actuel Mpissa et d'une partie de Bacongo dans la ville de Brazzaville (Congo), permettait aux esclaves de le traverser à pied pour aborder le reste de la piste. Cette rivière s'appelait d'abord Kélé-Kélé, ce qui a donné l'hydronyme de l'actuel quartier Makélékélé. À l'époque coloniale, le Zanga dia Ba Ngombé marquait la frontière entre la région habitée et la forêt.

Photographie 1. Hôtel de Ville (mairie centrale) de Brazzaville (Congo) construit sur l'ancien site, du marché de vente des esclaves de Mpumbo



Source : (Nganga, 2018 : 67).

- 8 De la Route du Djoué (Brazzaville), de Pont du Djoué, on arrivait, jusqu'à NgangaLingolo et de Nganga Lingolo, jusqu'à Linzolo, d'où on aboutissait plus loin dans la marche à Mindouli ; et de la, arrivant dans la Bouendza actuelle, à Bouansa, jusqu'à Loudima. Loudima fut un lieu de croisement en territoire Kugni, un carrefour stratégique, un grand péage en marchandises et en esclaves pour les caravaniers. La localité de Ludima recevait les pistes en provenance des territoires des populations

Yaka (Sibiti), des Nsundi (Kimongo). À partir des Téké lali de la zone de Sibiti, une piste allait vers le haut Ogooué pour emprunter l'Alima et parvenait au fleuve Congo. Il y a une route qui partait de la côte reliait le royaume Téké aux sources de l'Ogooué. C'est la piste que l'explorateur français Pierre Savorgnan de Brazza et ses compagnons avaient suivi lorsqu'ils quittèrent l'Ogooué pour arriver à Ncouna (futur Brazzaville) en 1880. Une bretelle reliait Mbé-Léfini-Djambala à Franceville et Lekety. Ce sont surtout les populations lignagères situées entre Mbé et la côte qui ont entièrement diminué dans le pays Téké. Les Tékés du plateau de Mbé n'ont pas pu compenser par un apport d'esclaves venant de plus loin dans l'intérieur des terres, le flot s'écoulait de chez eux sans s'arrêter. Makabana recevait une bretelle en provenance de Zanaga-Lekana-Djambala et le nord de l'Alima, celle qu'on appelle la route de l'éléphant ou encore la route de l'ivoire, en provenance des Pygmées, grands fournisseurs d'ivoire. À partir de Makabana, une piste partait à Sinda, Sibiti et Loudima et une autre piste partait à Mila Mila, Manzi dans le département du Kouilou, pour finir sur le site de Loango. À partir de Dolisie (région du Niari), une piste provenait de Makabana-Mossendjo, Zanaga et Maseka (forêt du Mayombe). De Loudima, la route arrivait à Moukoundzi, passant par les villages suivants : Madingou (poste), Kayes, Préfecture de Dolisie (Siège), Lycée d'Excellence de Mbounda, Les Bandas. L'entrée de la forêt du Mayombe était située au village kossokosso dénommée « Koto Moungui » qui signifie tantôt « entrée du Brouillard » (*moungui* : brouillard), tantôt « entrée de la montagne » (*mongo* : montagne), à l'actuel Les Bandas. Cette appellation en langue locale rappelle que ce point marque le début des grands malheurs des esclaves pour le reste de la route (forêt et chaîne du Mayombe) qui contraste avec la zone de savane d'où ils venaient du côté du Niari. La forêt du Mayombe était une étape avec une végétation très hostile à la vie des esclaves. La chaîne des montagnes du Mayombe, large de 30 à 60 kilomètres, était constituée de grands sommets comme le mont Mbamba (930 mètres d'altitude) qui fut très éprouvant pour les esclaves. Le site de l'ancien arbre de Mvouti (Département du Kouilou-Congo) fut un lieu de repos des esclaves, situé au voisinage immédiat de l'actuelle préfecture de Mvouti : ce grand baobab qui n'existe plus aujourd'hui donnait une ombre (*mvoutou* : ombre) qui était d'un grand soulagement temporaire pour les esclaves ; l'ombre de cet arbre a aussi donné son nom à la localité de Mvouti. Des Bandas à Doumanga dans l'actuel département du Kouilou, la route des esclaves débouchait à Bondi. Elle se poursuivait de Bondi à Koungou et à partir de Koungou la route suivait son cours pour arriver sur le site de Loango. À partir de Malélé dans l'actuel département du Kouilou (Congo), une piste partait à Manzi et Kakamoeka. À Hinda, il y avait une voie qui partait à Boma (actuel Congo démocratique) en traversant la Loeme.

2.2. Le second réseau des routes des esclaves du nord-est du royaume Kongo : les forêts du Gabon-rivière Ogooué et le littoral gabonais

- 9 Les forêts du Gabon tant inondées et celles du littoral à l'époque précoloniale comprenaient une partie du septentrion du Loango et les royaumes Orongou et Nkomi et l'ouest du royaume Teke drainé par le fleuve Ogooué et ses affluents. Il y a eu des masses serviles capturées dans les zones forestières et montagneuses du sud de l'Ogooué et à l'ouest de son affluent, chez les Échira de l'Ogooué maritime qui ont été embarqués sur le site de Loango (Nganga, 2018), Mayumba et le Cap Lopez. Maureen O. Lewis (2003) dans ses études a confirmé que certains esclaves arrivés sur le site de Loango et à Mayumba (situé au Gabon actuel) provenaient des régions traversées par l'Ogooué et ses principaux affluents. Dans le bassin de l'Ogooué, les populations étaient et sont toujours échelonnées le long des principaux cours d'eau qui servaient et servent toujours de voies commerciales. Ce réseau échelonné permettait la circulation des produits de la traite sur de grandes distances, ce qui suppose des relations de confiance entre les différents maillons de la chaîne. Les marchandises européennes ont circulé d'ethnie en ethnie, du littoral vers l'intérieur, tandis que les

produits indigènes et les esclaves ont circulé en sens inverse. Le principal axe de ce réseau suivait l'Ogooué et parvenait jusqu'à la vallée du Niari (Congo) en passant d'aval en amont par les Nkomi et les Orungu, les Galwa et les Enenga, les Okande, les Aduma, les Tekes et les Ndumu. Des villages-marchés ont constitué des nœuds stratégiques le long de ce circuit : Adolinanongo (actuel Lambaréné³), la capitale des Galwa et des Enenga dont le nom signifie justement « je vois venir les ethnies » et où se rendent les commerçants nkomi et orungu ; le grand marché de la Lopé contrôlé par les Okande, où Galwa et Enenga s'approvisionnent ; le marché de Mulundu (actuel Lastourville) où se rendent les Okande pour commercer avec les Aduma. À partir donc de ce qui est aujourd'hui le Gabon, des populations surtout d'ethnie « Nkomi » qui sont sur le littoral gabonais constituèrent une population importante, victimes de la traite négrière transatlantique, qui avaient embarqué sur le site de Loango. Les Nkomi, de leur ancien nom « Itani », étaient appelés « Cama » par les Européens des XVIIe et XVIIIe siècles. Toujours dans l'actuelle Gabon, la lagune du FernanVaz, sur la côte atlantique étaient un débouché commercial important et une voie de transport de ces esclaves de traite. Aniambé, la capitale du Cama a connu, une intense activité de traite. Les ports de traite du Cama, voire ceux du Gobby, état voisin du précédent, ont reçu des esclaves d'autres populations, tels les Apinji, Mitsogo, Sangu et Shekiani qui se trouvaient plus à l'intérieur de l'actuel Gabon, par l'intermédiaire des Vungu et des Punu qui entraient en relation avec les Lumbu de la basse Nyanga. Les Galwas et les Enenga du bas Ogooué, les Okandé et les Aduma du haut Ogooué ou encore les Bakélé, les Vili et les Ivea de la Ngounié furent aussi des populations des captifs des côtes de l'actuel Gabon. Les populations Adouma ont aussi participé au commerce négrier sur l'Ogooué, ils vendaient des esclaves aux Okandé de la Lopé, qui eux étaient en relation avec les Enenga et les Galwa du bas Ogooué. C'est ainsi que l'île Mabela en face de Mandji (emplacement de Lastourville) servait autrefois d'entrepôt d'esclaves qui devaient être échangés contre du sel, des fusils à pierre, de la poudre, des Neptunes et des cotonnades. Les autres entrepôts d'esclaves de l'actuel Gabon furent : Nengué-Awoga (dans l'estuaire), Sangatanga (dans les régions du Cap Lopez), du FernanVaz, Adolinanongo (actuelle Lambaréné) et Mayumba. Les Adouma servirent aussi d'intermédiaires entre les Awandji et les tribus du bas Ogooué. Ils achetaient aux Awandji les produits de leur agriculture. Des voies de commerce ont relié, la ville côtière de Mayumba au site de Loango et c'est à partir des relais Punu et Lumbu, que les Apinji et les Mitsogo étaient acheminés vers Loango. La plus grande partie des Punu était conduite à la côte par la route de Mayumba. Mayumba était l'un des terminaux de la traite des hommes (axe est-ouest), comme de ceux des produits (axe nord-sud, pour le bois rouge de Sette Cama). Il y avait une piste des esclaves qui venait de Tchibanga (Gabon actuel) et qui aboutissait à Mambi sur la lagune Banio. Durant les dernières décennies de la pratique de la traite transatlantique, il y a eu plusieurs captifs prélevés parmi les Kunyi, les Tsaangui, les Nzébi, les Téké Tsaayi, les groupes Kota et leurs voisins les Obamba et les Ndasas. La participation importante des Nzébi (G. Dupré, 1973) dans le commerce négrier transatlantique à la fin de la traite négrière s'explique tout simplement du fait que vers le début de la seconde moitié du XIXe siècle, l'Ogooué était la plus importante des voies commerciales de la région. Les Nzébi participaient de plusieurs façons au commerce de l'Ogooué dont les produits terminaient leur route sur la côte de l'actuel Gabon où les commerçants européens étaient installés sur l'embouchure de la Nyanga et à Mayumba. Le réseau des routes des forêts du Gabon était relié par le réseau du centre, notamment celui du royaume Kongo et de ses vassaux par la piste Franceville-Mbé et celle de Mayumba à Loango.

2.3. Le troisième réseau de routes des esclaves du nord-ouest et sud-ouest du royaume Congo : Routes des esclaves des pays Lunda, Cassange et Ovimbundu

10 Le pays ou royaume Lunda était un territoire de la rivière Kasai au nord-ouest du royaume Congo ou mieux à l'ouest de l'actuelle province du Katanga au Congo démocratique ; tandis que le Cassange fut un royaume du sud-ouest du royaume Kongo et le royaume Ovimbundu (Bailundo, Huambo, Bie et Andulo) était dans le sud du royaume Kongo et de l'Angola. Les marchands d'esclaves commencèrent les trajets de Luanda au Cassange ou Kasanje via Ambaca en 1660 et de Luanda à Dondo en 1616. En redescendant ainsi au sud de la colonie de l'Angola et du royaume Kongo, les Imbangala du royaume de Cassange, exportaient, la grande majorité des esclaves venant de l'actuel Katanga à l'ouest de l'actuelle République démocratique du Congo. Le royaume de Cassange aurait été fondé par un certain Kasanje, neveu du chef Lounda Kingouri à la fin de l'année 1613. Écarté du pouvoir, il serait parti vers l'est avec ses guerriers dans le territoire des Jaga dit aussi Yaka. Le mélange des deux tribus est à l'origine du peuple Imbangala dont une partie dirigée par Kasanje aurait formé le royaume de Cassange. Il contrôlait le cours supérieur du Kwango et servais d'intermédiaire entre les Portugais et les peuples d'Afrique centrale de 1650 à 1850. Les Imbangalas ont aussi puisé dans le pays Pende dans l'actuel Kasai-Occidental (territoire de Tshikapa). Les Imbangalas ont fait de grandes razzias dans le Kwango (Nord-ouest de l'Angola), se disputant la suprématie commerciale avec les Yaka. Les captifs étaient exportés vers Ambriz ou vers l'embouchure du Congo dont le site de Loango. Le Cassange a joué un rôle central, car il a constitué l'écluse entre les marchands de la côte et les sources d'esclaves du royaume Lunda. Les Lundas exportaient des esclaves capturés dans la région de Mbwela, le nord de la Zambie et l'est de l'Angola. En Zambie, ce sont les ethnies Luvale et Ndembu qui sont touchées par la traite, du milieu du XVIIIe siècle, jusqu'en 1840. À la fin du XVIIe siècle, les comptoirs Lunda contrôlaient la distribution du cuivre dans l'est de l'Angola et le groupe du lac Moero et de la vallée du Luapula. Mwata Kazembe fournissait du sel des marais de la Lufira et contrôlait l'ivoire et le commerce avec la côte est et la péninsule arabe. Au milieu du xviiième siècle, l'empire Lunda dominait l'étendue entre le lac Tanganyka et la rivière Kwango. Le contrôle du commerce extérieur était alors devenu une fonction royale essentielle. Les esclaves étaient vendus à Luanda (vers le Brésil) et dans les environs de Bangwelo (vers le Mozambique et Zanzibar, puis la péninsule arabe). Les négociants arabes et swahilis achetaient aussi des esclaves lunda qu'ils déportaient au Yémen Oman ou en Arabie saoudite. Les importations principales étaient le tissu et les armes. Au milieu du XIXe siècle, il existait une route commerciale qui partait du royaume Kuba vers Luanda, via le pays Lunda et Pende, pour le commerce de l'ivoire et des esclaves, contre les cauris, les perles et le cuivre. L'Empire Lunda a été une source d'approvisionnement des esclaves pour la côte atlantique dès le XVIIe siècle. L'influence du Cassange dans le commerce sur le Kwango est décrite par le gouverneur d'Angola (Randles, 1969 : 300) en 1754 : « Le Cassange est puissant et ne permet à aucun blanc d'approcher les rives du Kwango, ni d'entrer en contact avec les habitants de l'autre partie du fleuve. Il ne leur permet pas non plus de pénétrer sur son territoire, mais il fait du commerce avec eux et leur achète les Noirs au tiers du prix pour lequel, il nous les vend. ». Vers la fin du XVIIIe siècle, les Portugais réussirent à contourner le Cassange, comme les Lundas l'avaient fait quelques décennies plus tôt. Randles (1969 : 302) parle des Pombeiros qui allèrent acquérir des captifs au Mozambique, au temps du gouverneur Honorato Da Costa entre 1802 et 1811. Il y a des commerçants Vilis et Ovimbundu qui sont arrivés jusqu'au Katanga. La ville de Mindouli qui se trouvait sur leur itinéraire avant d'arriver au Mpumbo, conduisait vers l'empire Kuba par le Kasai. L'historien Hubert Deschamps nous a rapporté qu'à partir du Bas Kasai, il y a eu un trafic qui partait vers l'embouchure du Loango, en passant par de nombreux intermédiaires au fleuve Congo. Les États Ovimbundu de Bailundo et Bié avaient des marchés d'esclaves ou les commerçants portugais venaient s'approvisionner. La présence portugaise dans le plateau de Benguela, à partir de 1722, accéléra l'émergence de deux grands royaumes, le Mbailundu et le Bihé qui devint un pont pour le commerce vers l'intérieur atteignant le haut Zambèze, en pays lozi, avant 1794. Les esclaves étaient acheminés vers Benguela en évitant Luanda. Luanda continua à drainer les esclaves par le royaume de Cassange. Les royaumes Ovimbundu (Bailundo, Huambo, Bié, Andulo), furent les grands intermédiaires entre les marchands européens et les peuples de l'intérieur, bien au-delà

des frontières actuelles de l'Angola et organisaient ou participaient à des expéditions qui les menaient jusqu'à la côte orientale de l'Afrique. Leur expansion commerciale est à l'origine d'une importante diaspora Ovimbundu loin dans l'intérieur. Ce sont les caravanes Ovimbundu qui ont été parmi les plus puissantes et grâce à elles les clans royaux ont accumulé des richesses en hommes et en marchandises. Ayant échangé des esclaves contre des armes à feu, ils acquirent ainsi une supériorité militaire qui leur permit d'assujettir les populations environnantes et d'occuper, très tôt, le plateau de Benguela. Les Ovimbundus ont organisé des circuits commerciaux et monopolisé le commerce avec les Portugais. Ces derniers, après avoir tenté vainement, à la fin du XVIIIe siècle, de soumettre les royaumes des Ovimbundus, ont conclu des alliances avec eux et leur achetaient esclaves et ivoire. Les Ambaka, Ovimbundu et Mbundu de l'actuel Angola, acquis depuis les marchés du Matamba et Cassange, étaient vendus à Luanda, tandis que les Ovimbundu des plateaux de Bihe, Wambu (Huambo) et Mbailundu étaient exportés par Benguela (Schuler, 2000). Les Ovimbundu ont ainsi été actifs sur les pistes reliant la côte atlantique au pays Lunda, jusqu'au pays Barotsé dans le haut Zambèze (actuelle Zambie) et au Mozambique. Les caravanes ovimbundus ont atteint le Katanga et le Kasai vers 1850. Leurs guides étaient très réputés. Kizerbo (1979 : 191) a rapporté une piste qui liait l'Afrique orientale à la région du Katanga. Cette piste qui partait de Kilwa pénétrait l'intérieur en franchissant le Zambèze, peut-être à Tété. Une autre reliait Kilwa au lac Nyassa et par-delà aux mines de cuivre du Katanga (pays du cuivre et de l'ivoire). Vers 1840, quand il y a eu une demande considérable de main-d'œuvre servile à Zanzibar avec les Arabes qui se procurèrent des plantations dans toute la partie centrale et occidentale de l'île, des traitants arabes et swahilis foncèrent à l'intérieur jusqu'au Katanga actuel voir sur le fleuve Congo (Mpumbo) pour puiser des captifs. Jérôme Ollandet (2013) ne déclarait-il pas que des Mongo furent vendus comme esclaves à Zanzibar ? Tippou Tip, implanté à l'ouest et au nord-ouest du lac Tanganyika dans les bassins du Lomami et du Luapula, s'était allié à l'explorateur anglais Stanley (Kizerbo, 1979 : 318). L'arrêt de la traite sur la côte orientale (Kilwa et zanzibar) entre 1880 et 1890 a fait que toute l'Afrique orientale et centrale fut ravagée « comme ils ne coutaient presque plus rien, il fallait en vendre beaucoup plus pour en tirer un certain profit » (Kizerbo, 1979 : 319). L'explorateur Cameron qui a parcouru ces pays à cette époque écrivait : « L'Afrique perd son sang par tous ses pores ». Dans ce réseau de routes des esclaves, ce sont les Yaka du Kwango, les Lundas et les Ovimbundus qui furent les plus nombreux des captifs. Les Yaka du Kwango faisaient partie du royaume Kongo, les Lundas ont une tradition orale qui stipule avoir une même migration que les Kongo au sortir du Kalahari, de même que les Ovimbundus. Le réseau des routes des esclaves du sud-ouest de l'Afrique centrale était relié au centre (royaume Kongo) et la côte à partir de la piste qui quittait le Bas-Kasai en pays Lunda pour relier Mindouli dans la province de Nsundi. Les pays Ovimbundu et le Cassange étaient liés au centre et à la côte par Luanda dans la colonie d'Angola. Le réseau des trajectoires des captifs du nord et sud-ouest du royaume Kongo fut très dynamique aussi bien dans le trafic et les conflits liés à ce commerce.

2.4. Le quatrième réseau des routes des esclaves du nord du royaume Congo : la route des fleuves Congo et Oubangui

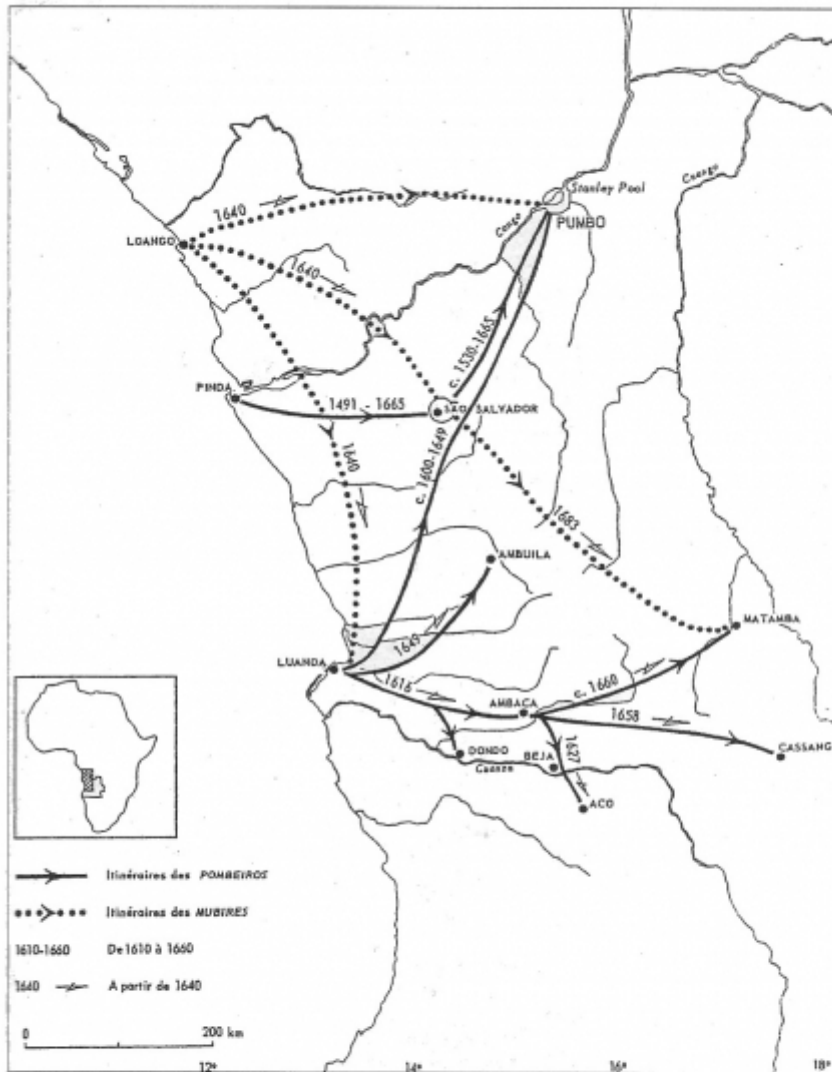
- ¹¹ Le fleuve Congo fut une grande voie de communication de l'Afrique centrale précoloniale et coloniale. Pendant la période dite de la traite négrière, le fleuve Congo qui traversait les royaumes Teke et Kongo pour se jeter dans l'océan atlantique. Le fleuve Congo a permis de drainer des captifs du haut Congo actuel vers le marché de Mpumbo où ils étaient acheminés vers la côte. Dans les dernières décennies de la traite au XIXe siècle, le fleuve Congo a été un grand boulevard des captifs en provenance du Centrafrique (Oubangui), Tchad et l'actuelle région de l'Equateur en République démocratique du Congo. L'historienne Christina Frances Mobley dans sa thèse de doctorat (Mobley, 2015) soutient, sur la base de sources précises, que des Mongos de

l'équateur en RDC ont été vendus par les commerçants Bobangui. Cette information a également été relatée par Robert W. Harms et confirmée par l'historien David Birmingham (1982 : 171) qui a fait partie du Comité de rédaction de l'Histoire générale de l'Afrique de l'UNESCO ; ce spécialiste de la traite transatlantique Birmingham a déclaré, je cite :

« Les Bobangui capturaient les esclaves dans l'ex-Zaïre et dans les plateaux Batéké et que le trafic négrier s'est surtout développé dans la région Téké et Kongo ».

12 C'est précisément dans les bassins de l'Ikelemba, de la Lulonga et du Ruki dans l'actuel nord-ouest de la République démocratique du Congo que les Bobangui prélevaient des captifs. Ils allaient aussi en direction de l'Adamawa (Actuel Cameroun) en empruntant la Sangha et même l'Oubangui (actuelle République centrafricaine). Hubert Deschamps a déclaré que les Bobangui qui sont du confluent de l'Oubangui se sont installés le long du fleuve au XIX^e siècle. Il y a des captifs qui sont partis de Centrafrique (Oubangui) pour être acheminés sur le fleuve Congo et ensuite, du Mpumbo vers le site de Loango au XIX^e siècle. C'est surtout dans la partie sud et sud-ouest que s'est déroulée la traite occidentale en Centrafrique actuelle. Les trafiquants étaient installés en amont et en aval de l'embouchure de l'Oubangui-Chari. Les pourvoyeurs étaient les Zandés, les Nzakarés, les Yakoma, les Ngbaka et Gbanziri, installés, le long de l'Oubangui. Ces derniers étaient relayés par les Bobangui, installés comme nous l'avons déjà souligné sur les rives du Pool Malebo. Sur la Sangha, un autre affluent de droite du Congo, ce sont les Sanga Sanga, peuples péagers installés respectivement en amont et en aval, qui étaient les principaux fournisseurs d'esclaves. Les Mondjombo (riverains de l'Oubangui) de Mongoumba furent des intermédiaires de trafiquants d'esclaves. Le convoi des captifs parti de la Centrafrique actuelle pour le site de Loango (Congo actuel) se faisait via la Lobaye et l'Oubangui. La présence de ces captifs n'est quasiment pas ressentie parce qu'ils sont rentrés dans le circuit de la traite à peu près à la fin de la première moitié du XIX^e siècle, durant la période de la traite clandestine. À partir de l'actuel Tchad, des captifs ont été acheminés sur le fleuve Congo, via la rivière Sangha. D'ailleurs, c'est à partir du fleuve Congo que sont parties par exemple, les explorations françaises du XIX^e siècle vers le haut Chari. C'est par la rivière Sangha que les Français Cholet, Fourneau, Thiriet, Gaillard, Mizon... ont pénétré le Tchad puis l'Algérie. La rivière Sangha, était le raccourci, pour atteindre le lac Tchad.

13 Il n'y a pas eu des Ngala ou Bangala dans la traite négrière transatlantique, comme l'affirme NdingaMbo (2000). Tout d'abord le terme Ngala est une terminologie de la fin du XIX^e voire début XX^e siècle (Ndaywel, 1998 : 155-176) au moment où le trafic transatlantique est déjà abolit. Les Mbochis (Mbosis) du nord du Congo-Brazzaville par exemple y sont arrivés dans leur habitat actuel vers 1850 d'après la date avancée par Stuart Olson (1996 : 384). Le mot Bangala est lié à la zone géographique occupée par des oubangiens, un territoire correspondant principalement aux districts du nord et du sud Oubangui de la province de l'Équateur du Congo démocratique. L'identité Bangala est une identité adoptée pour servir à une intégration régionale. Avant l'occupation européenne, on ne parlait ni de la tribu, ni de l'ethnie Bangala en Afrique centrale. Les Bangala ou Ngala au sens large couvre une ethnicité artificielle. Le peuplement de la forêt équatoriale où est actuellement situé l'habitat des Ngala dans la partie de la République du Congo a connu un peuplement qui date de la veille de la pénétration européenne. À ce propos, Hubert Deschamps (1970 : 216) nous dit : « Le XIX^e siècle dans la forêt équatoriale est une époque de migrations, arrêtées, vers la fin du siècle, par la pénétration coloniale, qui dans l'ensemble fixe les populations sur place... L'histoire de leurs mouvements est assez bien documentée, parce que récente, les explorateurs, les premiers ethnologues ont pu recueillir des témoignages presque contemporains ». Isidore Ndaywel (1998) renchérit dans le même sens en insinuant : « Jusqu'au XVIII^e siècle, ce sont les autochtones qui ont habité la zone dite des gens d'eau. Ensuite il y a eu un brassage qui a entraîné une occupation plus effective. Celle-ci a précédé l'ethnisation qui prévaut actuellement, un phénomène qui se crée au XIX^e voire XX^e siècle ». Les populations actuelles du nord du Congo-Brazzaville ne peuvent donc pas être incluses dans le trafic négrier transatlantique. Voilà pourquoi Bwemba



Principaux itinéraires des marchands d'esclaves du XVI^e au XVII^e siècle
Cfr. Randles, W.G.L., *L'ancien royaume du Congo...*, 175.

Tableau 1. Statistiques des captifs embarqués sur les principaux sites de la côte atlantique de l'Afrique centrale

Port du nord	Espagne et Uruguay	Portugal et Brésil	Grande-Bretagne	Pays-Bas	États-Unis d'Amérique	France	Autres	Totaux
Cabinda	4 276	241 198	29 572	6 521	10 347	55 972		347 886
Nord Congo	140	1 034	4 179	78 057	2 635	2 859	100	89 004
Fleuve Congo	5 132	32 022	39 113		37 797	3 392	1 812	119 268
Rio Zaïre		2 542						2 542
Kilongo					1,145			1.145
Loango	3,727	5,176	23,293	23,148	4,873	55,311		191.223
Malembo		63,066	24,572	25,742		77,843		191.223

Mayumba	210	212	716		149	1 309		2 596
Mpinda				2 554				2 554
Port du sud	Espagne et Uruguay	Portugal et Brésil	Grande-Bretagne	Pays-Bas	États-Unis d'Amérique	France	Autres	Totaux
Amboma			1 016					1 016
Ambriz	1 895	61 486	11 646		4 853	4 665		84 545
Benguela	3,982	336,442			1,537	331	391	342,683
Benguela Velho		401						401
Nova Redonda		1 795						1 795
Quicombo		622						622
Salinas		572						572
Luanda	5 424	1, 350 134	1 304	15 827	107	801	475	1.374.072

TOTAL= 2, 677,452

Remarque : sur les 3,2 millions de captifs embarqués en Afrique centrale, 1/3 le fut à partir de la baie de Loango et 2/3 du côté de la colonie d'Angola.

Source : F.R.Da Silva et S.J.M.Sommerdyk

Conclusion

- 14 Les différentes routes empruntées par les marchands d'esclaves en Afrique centrale entre le XVI^e et le XIX^e siècle sont multiples et imbriquées. Notre étude a pu les scinder en quatre ensembles ou réseaux distincts, représentant diverses composantes ethniques dont les populations Bakongo en seront les plus nombreuses. Des millions de captifs ont emprunté plusieurs chemins de la croix et d'après Jan Vansina (UNESCO, 1992 : 286) : « Les captifs de l'Afrique centrale embarqués sur les côtes de cette sous-région provenaient majoritairement des zones environnantes du lac Mayi Ndombe et d'autres caravanes à la recherche d'hommes valides atteignaient Matamba et Cassange au sud de l'actuel Angola et le long de la rivière Kwango ». Pour Jan Vansina, c'est la zone du royaume Kongo et du Mayombe (Loango) qui a été la plus affectée y compris, le Ngoyo, le Kakongo et l'Empire Lunda, sans oublier les forêts du Gabon actuel. Gwendolyn Midlo Hall de la Rutgers University a déclaré que « La majorité des esclaves qui ont quitté l'Afrique centrale était partie de Loango » (2009 : 153-154). Pour Hugh Thomas, Loango a connu près de 3000 départs d'esclaves par an à partir de 1670. Pour le musée Maloango, ce sont près de 1,5 million d'esclaves qui ont été exportés durant toute la traite transatlantique. Selon des sources du ministère français de l'Outre-mer, toute la baie de Loango a exporté plus de 2 millions de captifs durant la période de traite négrière. Loango est ainsi donc la plus grande porte de non-retour du commerce négrier transatlantique. Luanda est la seconde grande porte de non-retour derrière Loango. Sur les 12 millions d'Africains déportés au Nouveau Monde, la baie de Loango et la côte d'Angola réunies arrivent en tête avec 45,44 % soit à peu près 6 millions d'âmes déportées vers l'Amérique d'après les données de l'historienne, Stacey Jean Muriel Sommerdyk (2012). Pour les Etats-Unis actuels, les Bantous de l'Afrique centrale étaient également les plus nombreux environ un quart, soit environ 92 000 personnes venant du Kongo et d'Angola, avec un pic à environ 40 % pour la Caroline du Sud et la Géorgie⁴. Ils arrivent aussi en tête de la population servile en Amérique Latine et aux Antilles françaises (Haïti compris) ainsi que dans l'Amérique

néerlandaise. C'est ainsi que de nombreuses cultures qui se revendiquent « Congo » subsistent encore de nos jours partout dans les Amériques dont certaines reconnues par l'UNESCO, dans le patrimoine mondial immatériel, comme les Congos de Villa Mella en République dominicaine et celle des Congo du Panama. Pour l'anthropologue Sheila Walker (25 décembre 2013), « Congo » est le terme africain le plus utilisé aux Amériques, précisément en Amérique du Nord, centrale et du Sud, et dans les îles de la Caraïbe. Il est multiforme car il désigne à la fois des animaux, des poissons, des fourmis, des végétaux, des piments et des haricots, mais il nomme également des lieux et des éléments de la nature, ainsi que des phénomènes culturels et des êtres humains. Elle précise qu'il y a un Congo Town aux Bahamas et à l'île de Saint-Kitts dans la Caraïbe. Au sud des États-Unis, c'est le Congo Square (place du Congo) de La Nouvelle-Orléans (Louisiane) et au nord, à Philadelphie en Pennsylvanie. En Amérique centrale, au Salvador, il y a la ville de Los Congos et le Panama est le pays où le terme est le plus utilisé : il y a quatre rivières ainsi que des collines et d'autres éléments géographiques qui s'appellent Congo. S'agissant des rites pour les ancêtres Congos, Sheila Walker déclare qu'il y en a à Cuba, en République dominicaine et en Guadeloupe. Le rite Congo, précise-t-elle, est une des trois principales branches du vaudou haïtien et la fête Congo annuelle à Nan Soucri est une des plus importantes. Le phénomène culturel le plus impressionnant est la royauté Congo qui, bien que n'existant plus en Afrique depuis le XVII^e siècle, continue d'exister aux Amériques où au Panama et au Brésil, il y a des reines et des rois Congos qui règnent sur leur cour. Il y a de la musique, des pas de danse et des tambours que les Afro-Brésiens appellent *ngoma*, leur nom bantou. Il y a aussi de l'architecture, de la linguistique, du vestimentaire et de l'art culinaire où l'on trouve le mot Congo. Congo est un nom de famille en Équateur, en Colombie et aux États-Unis. Diego Congo, par exemple l'un des principaux leaders de la résistance à l'esclavage des nègres marrons du Panama du XVI^e siècle. Alors qu'en Équateur, en Colombie et aux États-Unis, Congo est dorénavant un nom de famille. Il est aujourd'hui évident que l'héritage Bantu en général et Bakongo en particulier a marqué plus ou moins selon les lieux, les modes de sentir, de penser de rêver et d'agir de certaines nations de l'hémisphère occidental. Les apports culturels de l'Afrique centrale, surtout du royaume Kongo et ses vassaux, sont visibles et dans certains cas même, ils constituent les fondements essentiels de l'identité culturelle de quelques éléments les plus importants de la population de certains pays du continent américain. L'heure est à présent à la patrimonialisation de ces routes, afin que le tourisme de mémoire y produise une valeur économique qui peut être un maillon à la diversification du tissu économique des pays comme le Congo, l'Angola et le Gabon qui dépendent du pétrole à près de 90 %. En sciences économiques, la production de richesses peut tenir compte de la mobilisation de biens patrimoniaux, car le patrimoine est une marchandise.

Bibliographie

- Birmingham, D. (1982). *Central Africa to 1870, Zambezia, Zaïre and the south Atlantic*, Cambridge University press.
- Brunschwig H. (1972). *Brazza explorateur : les traités Makoko, 1880-1882*, Paris, Mouton.
- Collins, R.O. & J.M. Burns (2014). *A History of sub-Saharan Africa*, Cambridge University press. DOI : 10.1017/CBO9781139795333
- Dupré, G. (1973). « Le commerce entre sociétés lignagères : Les Nzabi dans la traite à la fin du XIX^e siècle (Gabon-Congo) », *Cahiers d'études Africaines*, Volume XII, 4^e Cahier, Mouton&Co, École pratique des Hautes Etudes, Sorbonne, Sixième section, Sciences économiques et sociales. DOI : 10.3406/cea.1972.2740
- Guiral, L. (1884). *Le Congo français : Du Gabon à Brazzaville*, Paris, Plon.
- Klein, H.S. (1972). "The Portuguese slave trade from Angola in the eighteenth century", *Journal of Economic history* 896. DOI : 10.1017/S0022050700071199
- Martin, P.M. (1972). *The External Trade of the Loango Coast, 1576-1870. The Effects of Changing Commercial Relations on the ViliKingdom of Loango*, Oxford Clarendon press.
- Merlet, A. (1991), *Autour du Loango*, Sepia.

Midlo Hall, G. (2009). *Slavery and African ethnicities in the Americas: restoring the links*, Chapel Hill University of North Carolina Press.

Mobley, C.F. (2015). *The Kongoese Atlantic: Central African slavery and culture from Mayombe to Haiti*, these de doctorat, département d'histoire, Duke University.

Nganga, A.F. (2018). *La traite négrière sur la baie de Loango pour la colonie du Suriname*, Edilivre.

Randles, W.G.L. (1969). *Ancien Royaume du Congo, des origines à la fin du XIX^e siècle*. Paris-La Haye : Mouton.

Rinchon, D. (1929). *La traite et l'esclavage des Congolais par les Européens : Histoire de la déportation de 13 millions 250 000 noirs en Amérique*, Bruxelles, Impr de J. de Meester et Fils.

UNESCO (1992). *General history of Africa, Africa from the Sixteenth to the Eighteenth Century*, TomeV, Berkeley UNESCO, The University of California press.

Vansina, J. (1962). "Long distance trade route in central Africa", In: *Journal of African History*, 3, p.375-380.

DOI : 10.1017/S0021853700003303

Vansina, J. (2006). *Paths in the rainforest. Toward a history of Political Tradition in Equatorial Africa*, London, James Currey and University of Madison.

Warner Lewis, M. (2003). *Central Africa in the Caribbean: Transcending Time, Transforming Cultures*, University of West Indies press.

Notes




1 Les premiers esclaves africains arrivent au Brésil au début du XVI^e siècle.

2 Au XIX^e siècle, Ambrizette, remplaça Luanda et Mpinda.

3 Lambaréné fut un haut lieu et point important de la traite négrière, la ville sur les bords du fleuve Ogooué en a vu des drames se jouer devant elle.

4 Chiffre apparaissant sur le site du Schomburg center for research in black culture.

Table des illustrations

	Titre	Photographie 1. Hôtel de Ville (mairie centrale) de Brazzaville (Congo) construit sur l'ancien site, du marché de vente des esclaves de Mpumbo
	Crédits	Source : (Nganga, 2018 : 67).
	URL	http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/docannexe/image/21920/img-1.jpg
	Fichier	image/jpeg, 348k
	Titre	Figure 1. Carte de l'Afrique centrale précoloniale au XVII ^e siècle
	URL	http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/docannexe/image/21920/img-2.jpg
	Fichier	image/jpeg, 211k
	URL	http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/docannexe/image/21920/img-3.jpg
	Fichier	image/jpeg, 213k

Pour citer cet article

Référence électronique

Arsène Francoeur Nganga, « Routes des captifs pour la traite négrière transatlantique en Afrique centrale : du xv^e au xix^e siècle. », *Études caribéennes* [En ligne], 49 | Août 2021, mis en ligne le 30 août 2021, consulté le 14 septembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/21920>

Auteur

Arsène Francoeur Nganga

Enseignant-chercheur en Histoire ancienne, membre du laboratoire d'Histoire et Anthropologie de l'Université Marien Ngouabi de Brazzaville (Congo), chercheur associé au CERDOTOLA (Centre de recherche et de documentation sur les langues et traditions africaines), ancien Fellow researcher à la Brown University (États-Unis d'Amérique), arcdoree@gmail.com

Droits d'auteur



Les contenus d'*Études caribéennes* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.