

MÉLANGES

I

QUELQUES REPÈRES DANS L'HISTOIRE DES KROUMEN*

O.R.S.T.O.M. Fonds Documentaire

N° : 21435

Cote : B

par

ALFRED SCHWARTZ

Le terme krou désigne au départ un groupement humain de la côte libérienne, établi au Sud-Est de la rivière Sinoe (en gros à mi-chemin entre Greenville et Harper), les *Kra* ou *Krao*. La première mention s'en trouve en 1588, sous la forme de *Crua*, dans la relation de voyage d'un marchand anglais, James Welsh, publiée par R. Hakluyt (p. 292 du t. 4 de la réimpr. de 1962). Ce terme désigne alors un point de la côte qui correspond à l'actuel Settra-Kru, l'une des cinq agglomérations (avec Little Kru, Krubah, Nana Kru et King William's Town) proprement *krao* (véritable nom du groupement) de la côte. La graphie *krou* (ou *kru*) est une corruption de l'une des nombreuses appellations données à travers les âges aux ressortissants de ce peuple krao (Crao, Crow, Croo, Kroo, Crew, Krew...). C'est à partir de ce peuple que va se constituer le «phénomène» krouman : les Krao, ou Krou, seront les premiers à s'enrôler à bord des navires européens opérant sur la côte, d'où l'appellation de *Kroumen*, «hommes (de l'ethnie) krou» (et non «hommes d'équipage» comme une coïncidence phonétique avec l'anglais *crew* pourrait le laisser croire), que les Anglais leur donnent à la fin du XVIIIe siècle. Le terme *Krou* désignera ainsi successivement et par extension progressive : 1° le peuple krao ; 2° les Krao et leurs voisins immédiats, les *Kru* du Libéria ; 3° toute la côte libérienne, du Cap Mesurado au Cap des Palmes, appelée, au XIXe siècle, Côte des Krou ; 4° la Côte ouest-ivoirienne, à laquelle le phénomène krouman s'étend dans la seconde moitié du XIXe siècle, et dont les populations seront elles-mêmes appelées *Krou* ou Kroumen ; 5° l'aire culturelle dont font partie les différents peuples de ce littoral ; 6° enfin, sous la forme de Kroumen, l'ensemble des travailleurs qui pratiquent le métier de «navigateur», quelle que soit leur origine ethnique.

* Exposé présenté le 21 février 1979 devant la Société française d'histoire d'outre-mer, en introduction à la projection du film de l'auteur «Les Nomades de la mer».

Le premier contact avec les Européens.

Il se fait à travers le commerce de la malaguette, *Aframomum melegueta*, ou mélégutte, maniguette, graine de paradis, une épice (et non un poivre) connue en Europe depuis le XIII^e siècle (elle arrivait au Maghreb, depuis l'Afrique noire forestière, par voie caravanière) et que les Portugais «redécouvrent» sur le littoral ouest-africain à la fin du XV^e siècle. L'actuelle côte libérienne en est particulièrement riche : les Portugais la baptiseront Côte de la Malaguette ou Côte des Graines dès le dernier quart du XV^e siècle. Et les Krao sont au cœur de la zone décrite comme la plus riche par D. Pacheco Pereira (*Esmeraldo de situ orbis*, 1506-1508, trad. de R. Mauny, 1956, p. 109). Un témoignage de l'importance du rôle joué par les Krao dans la traite de la malaguette est fourni par un document datant des années 1540, «Le langaige de Guyne» (cf. Dalby et Hair, *African Language Studies*, 5, 1964, p. 174-191). Il s'agit d'un vocabulaire de 64 mots, sorte de vade-mecum pour marins et commerçants, recueilli par le capitaine d'un navire français près de l'embouchure de la rivière Cestos. Non seulement ce vocabulaire a été identifié comme étant *kra* (la langue des Krao), mais les trois premières formules ont toutes trait au commerce de la malaguette (va quérir ton panier ; il y a de la maniguette assez ; approche, baille-moi ton panier). La rivière Cestos, l'un des hauts lieux du commerce de la malaguette sur la côte (*cestos* signifie «paniers» en portugais, par allusion aux paniers dans lesquels les habitants du littoral apportaient la malaguette à bord des navires), est située au Nord-Ouest du pays krao. Il est très probable que vers 1540 les Krao, qui sont venus de l'intérieur via cette partie du littoral, n'avaient alors pas encore atteint leur zone d'implantation actuelle, à quelque 120 km au Sud-Est.

L'émergence des Kroumen.

A partir de quand les Krao ont-ils commencé à accompagner les navires européens le long de la côte ? Vraisemblablement très tôt. Sans doute ont-ils d'abord servi de courtiers dans la traite de la malaguette en d'autres points de la Côte des Graines. Mais le phénomène décisif dans l'émergence de l'activité de «navigation» a certainement été la traite négrière. Celle-ci apparaît sur la côte dès la fin du XV^e siècle. La plus ancienne référence connue à un Krao opérant sur un navire hors de son pays ne remonte cependant qu'au milieu du XVII^e siècle. Elle nous est fournie par le *Dagregister* (journal) du château de Saint-Georges de La Mine qui, le 6 février 1645, signale dans l'équipage d'un navire négrier anglais, le *Prins Mourits*, en provenance des Antilles, la présence d'un «Croa», sans toutefois préciser sa fonction exacte (K. Ratelband, *Vijf dagregister van het kasteel São Jorge da Mina aan de Goudkust, 1645-1647*, Linschoten Vereniging, 1953, p. 11). Le rôle joué par les Krou dans la traite négrière est attesté par le tatouage facial qu'ils portent encore au XIX^e siècle — une épaisse raie bleue qui descend du front jusqu'au bout du nez — (nous ignorons quand ce tatouage est apparu), et que les observateurs interprètent

alors comme un signe à l'égard des négriers, qui leur évite d'être mis en esclavage, compte tenu des services qu'ils rendent dans ce trafic. Ce sont les Krao qui auraient les premiers adopté ce tatouage.

Le développement du phénomène.

Ce n'est cependant qu'à partir de la fin du XVIII^e siècle que se développe vraiment le «phénomène» krouman. Les principaux événements qui y contribuent sont : 1° la création de Freetown, en 1787 : la Compagnie de Sierra Leone offre de nombreuses possibilités d'emploi, entre autres sur ses bateaux ; les Krou y arrivent (en pirogue) dès 1793 : Freetown sera par la suite le principal point de recrutement de Kroumen de la côte ; 2° l'abolition officielle de la traite des Noirs (en 1807 par les Anglais, en 1815 par les Français), qui fera plus que jamais des Kroumen les auxiliaires privilégiés des négriers qui continuent à traiter illicitement ; mais aussi des navires de guerre (anglais, français et américains) chargés de réprimer la traite ; 3° l'introduction, à partir des années 1830, de la navigation à vapeur, qui fera des Kroumen les préposés par excellence à la soute à charbon et à la chaudière (non seulement d'ailleurs sur la côte africaine, mais jusqu'en Europe) ; 4° le développement du commerce légitime, avec l'introduction du système des factoreries, dont le personnel est très souvent constitué de Kroumen, en particulier pour ce qui concerne les opérations de liaison avec les navires ; 5° l'émergence, à partir de 1821, du Libéria, qui encouragera implicitement l'extension de ce système de prestation de main-d'œuvre, dont il profite par le biais de taxes, en concluant de véritables contrats de fourniture de travailleurs avec d'autres États.

Ainsi, à partir de 1830, les Kroumen sont associés à la quasi-totalité des entreprises européennes sur la côte africaine et dans le monde tropical. «Les Krou étaient là où était l'action, sur mer ou sur terre» (G. Brooks, 1972). Nous les trouvons : 1° aux côtés des explorateurs du continent africain : de 1832 à 1854, ils participent à 4 expéditions sur le Niger ; en 1858, Livingstone en recrute 12 pour son expédition sur le Zambèze ; en 1883, Brazza en recrute 165 pour la Mission de l'Ouest africain ; 2° dans des colonies européennes où se posent des problèmes de main-d'œuvre : aux Antilles, de 1840 à 1860, au service des Anglais ; à Fernando Po, en 1860, au service des Espagnols ; dans les baies du Bénin et du Biafra où, en 1873, ils sont quelque 2.000 à être employés par les Anglais dans le commerce de l'huile de palme ; au Congo, en 1880-1890, où, au service des Belges, ils participent à la création de l'État indépendant ; au Gabon, à la même époque, où la France en recrute pour ses services publics ; au Cameroun, au service des Allemands ; 3° dans toutes sortes d'entreprises, civiles comme militaires : vers 1860, ils participent au percement du canal de Suez, en 1896, du canal de Panama... après qu'en 1884-1885 226 d'entre eux aient remonté avec les Anglais les cataractes du Nil pour porter secours au gouverneur Gordon assiégé par le Mahdi à Khartoum...

Le glissement vers la Côte-d'Ivoire.

Dans un premier temps, seuls les «vrais» Krou — les Krao — fournissent cette main-d'œuvre. Très vite les recruteurs étendront cependant leur action, d'abord aux populations krou voisines, ensuite à l'ensemble de la côte libérienne. Dès la première moitié du XIXe siècle, ils «glisseront» même de l'autre côté du cap des Palmes, en direction de l'actuel Sud-Ouest ivoirien, sous juridiction libérienne il est vrai jusqu'à la rivière San Pedro (la frontière ne sera fixée au Cavally qu'en 1892). E. Bouet (le futur Bouet-Willaumez) signale le recrutement de Kroumen à l'embouchure du Cavally dès les années 1830 (*Esquisse commerciale de la Côte occidentale d'Afrique depuis Gallinas jusqu'au Gabon, 1838-1839*, Paris, 1843). En 1883, Brazza recrute une partie de ses Kroumen sur la côte de Béréby. Le 6 mai 1889, la Compagnie Fraissinet et Chargeurs instaure un service régulier de vapeurs sur la côte occidentale d'Afrique, avec escale à Béréby, où, à partir de 1892, elle recrutera régulièrement les Kroumen dont elle a besoin pour desservir les différents ports du littoral (en particulier pour l'embarquement et le débarquement des passagers).

Pour freiner l'exode des Kroumen ivoiriens vers les colonies étrangères (anglaises surtout), l'un des premiers arrêtés pris par le premier gouverneur de la colonie de Côte-d'Ivoire, Binger, concerne la réglementation du recrutement des Kroumen. Cet arrêté, daté du 11 janvier 1894 (la colonie a été créée le 10 mars 1893), stipule que tout recrutement devra dorénavant se faire avec l'autorisation du gouverneur ou de son représentant. Il constitue la première étape de la canalisation progressive du recrutement des Kroumen sur Tabou et Sassandra, où les formalités de constitution des équipages sont étroitement contrôlées par un bureau de l'Inscription maritime.

L'ouverture, en 1972, du port de San Pedro, tout en maintenant les formalités de recrutement à Tabou et Sassandra, sonne cependant le glas de l'activité portuaire de ces deux centres. A partir de 1973, les Kroumen recrutés à Tabou embarquent à San Pedro, ceux recrutés à Sassandra embarquent à Abidjan.

Alfred SCHWARTZ.

ÉLÉMENTS DE BIBLIOGRAPHIE

BEHRENS, C.

1974

Les Kroumen de la Côte occidentale d'Afrique, Bordeaux, C.E.G.E.T., 243 p. (Travaux et documents de géographie tropicale. 18).

Il s'agit d'une thèse de 3e cycle en tous points remarquable.

BROOKS, G.E.

1972

The Kru mariner in the nineteenth century : an historical compendium, Newark (Delaware), 121 p. (Liberian studies monograph series. 1).

Travail de compilation très vaste et assez complet.

DAVIS, R.W.

1968

Historical outline of the Kru coast, Liberia, 1500 to present, Bloomington, Indiana Univ., 1968 (Ph. D. dissertation).

Intégration des données de la tradition orale, recueillies sur le terrain, aux nombreuses sources écrites existant sur cette partie de la côte. Nous ignorons si ce travail a été publié : nous l'avons consulté sur microfilm.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'HISTOIRE D'OUTRE-MER

1 et 2 rue Robert-de-Flers, 75015 Paris

Président : M. Jean Devisse, professeur à l'Université de Paris I.

Vice-Présidents : Mlle Marie-Antoinette Menier, conservateur en chef aux Archives nationales.

Mme Catherine Coquery-Vidrovitch, professeur à l'Université de Paris VII.

M. Éric de Dampierre, professeur à l'Université de Paris X.

M. Marc Michel, professeur à l'Université de Clermont II.

Secrétaire général : M. Roger Pasquier, maître-assistant à l'Université de Paris I.

Trésorier : M. Georges Nesterenko, président du groupe Scoa, président de la Fondation Scoa.

Secrétaire de rédaction : M. Pierre L. Lamant, maître-assistant à l'Institut des langues et civilisations orientales (Université de Paris III).

12

SOMMAIRE

ARTICLES

Pages

Lawrence C. JENNINGS : <i>The French Press and Great Britain's campaign against the slave trade, 1830-1848</i>	5
Georges CERBELAUD SALAGNAC : <i>L'Évangéline de Longfellow et la réalité historique</i>	25
Christian SCHNAKENBOURG : <i>Le « terrier » de 1671 et le partage de la terre en Guadeloupe au XVIIe siècle</i>	37
Marcel CHATILLON : <i>Un philanthrope anglais à la Guadeloupe à la fin du XVIIIe siècle ou le bonheur dans l'esclavage</i>	55
Finn FUGLESTAD : <i>À propos de travaux récents sur la mission Voulet-Chanoine</i>	73
Chubaka BISHIKWABO : <i>Le Bushi au XIXe siècle : un peuple, sept royaumes</i>	89
Lucile RABEARIMANANA : <i>Presse d'opinion et luttes politiques à Madagascar de 1945 à 1956</i>	99
Pierre L. LAMANT : <i>L'affaire Duong Chakr</i>	123

MÉLANGES

Alfred SCHWARTZ : <i>Quelques repères dans l'histoire des Kroumen</i>	151
Annie LAFFORGUE : <i>Le Jardin de l'État de Saint-Denis-de-la-Réunion</i>	157

NOTES ET INFORMATIONS

Denise BOUCHE : <i>Publications et travaux du Centre d'histoire de l'expansion européenne de Leyde</i>	161
--	-----

(Suite du sommaire p. 201)

B21436

N

Schwartz

**REVUE FRANÇAISE
D'HISTOIRE D'OUTRE-MER**

Tome LXVII

1980