



HAL
open science

De Madagascar à Sumatra : une route négrière peu commune. Le voyage du navire Binnenwijzend de la VOC en 1732

Rafaël Thiebaut

► **To cite this version:**

Rafaël Thiebaut. De Madagascar à Sumatra : une route négrière peu commune. Le voyage du navire Binnenwijzend de la VOC en 1732. *Afriques. Débats, méthodes et terrains d'histoire*, 2015, L'Afrique orientale et l'océan Indien : connexions, réseaux d'échanges et globalisation, 6, 10.4000/afriques.1805 . halshs-01499919

HAL Id: halshs-01499919

<https://shs.hal.science/halshs-01499919>

Submitted on 1 Apr 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Rafaël Thiébaud

De Madagascar à Sumatra : une route négrière peu commune. Le voyage du navire *Binnenwijzend* de la VOC en 1732

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Rafaël Thiébaud, « De Madagascar à Sumatra : une route négrière peu commune. Le voyage du navire *Binnenwijzend* de la VOC en 1732 », *Afriques* [En ligne], 06 | 2015, mis en ligne le 21 décembre 2015, consulté le 02 mars 2016. URL : <http://afriques.revues.org/1805> ; DOI : 10.4000/afriques.1805

Éditeur : IMAF - UMR 8171
<http://afriques.revues.org>
<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :
<http://afriques.revues.org/1805>
Document généré automatiquement le 02 mars 2016.
© Tous droits réservés

Rafaël Thiébaud

De Madagascar à Sumatra : une route négrière peu commune. Le voyage du navire *Binnenwijzend* de la VOC en 1732

- 1 25 avril 1732. Le navire *Binnenwijzend*¹ de la VOC² est envoyé de Batavia³, capitale de la Compagnie, pour faire une traite d'esclaves sur la côte nord-ouest de Madagascar. En effet, la mission de ce négrier néerlandais est de s'approvisionner en esclaves afin qu'ils soient employés dans les mines d'or de l'île de Sumatra, administrées par la VOC. Le *Binnenwijzend* arrive le 1^{er} juillet dans la baie de Boeny, alors sous le pouvoir des souverains sakalava et lieu de traite habituel pour la VOC. Tout au long de son séjour, les Néerlandais doivent faire face, dans le cadre de leur mission, à un souverain exigeant et à des intermédiaires puissants. Après un début décevant et malgré la concurrence des navires français, ils font voile vers Sumatra le 7 septembre avec 190 esclaves à bord et arrivent le 5 décembre après une traversée de deux mois et une perte de 36 esclaves. L'expédition est considérée comme un succès par les autorités.
- 2 Ce voyage est l'un des rares exemples où l'île de Madagascar et l'Insulinde sont liées directement par le commerce au XVIII^e siècle. Pour les marchands néerlandais, habitués à voyager dans l'océan Indien, une traversée de l'Insulinde vers la Grande Île plutôt méconnue est donc inhabituelle. Alors que ces deux régions avaient entretenu des liens pendant environ un millénaire, Madagascar ayant été partiellement peuplée par des vagues d'immigration austronésiennes probablement jusqu'au début du XVI^e siècle⁴, au XVIII^e siècle ces liens sont revisités, mais avec deux différences majeures : les migrations ne sont plus volontaires et le courant est inversé, de Madagascar à Sumatra.
- 3 Pour retracer les réseaux commerciaux de l'océan Indien au XVIII^e siècle, les rares journaux de bord des navires négriers qui nous soient parvenus ont une grande valeur historique. Ceux des navires néerlandais sont parmi les plus riches en détails : ils décrivent des régions et des sociétés pour lesquelles nous disposons de peu de traces écrites, comme pour celles de Madagascar. L'utilisation de ces sources de la VOC pour l'étude de cette île est pour la première fois attestée dans le tome III de la *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar* d'Alfred et Guillaume Grandidier, publié en 1903⁵. Néanmoins, leur importance historique est révélée principalement par des historiens sud-africains⁶, et plusieurs de ces journaux de bord ont été publiés dans leur intégralité, souvent accompagnés d'une traduction en anglais ou en français, comme ceux du *Leidsman* (1715), du *Brak* (1741) et du *Soldaat* (1696)⁷. D'autres, comme les journaux du *Voorhout* (1676), du *Schullenburg* (1752) et du *Meermin* (1766), ont fait l'objet d'une étude approfondie⁸. Malgré cela, certaines de ces publications ainsi que la grande majorité des sources néerlandaises restent encore aujourd'hui largement négligées en ce qui concerne la traite négrière dans l'océan Indien⁹.
- 4 Toutes ces publications ont un point commun : elles s'intéressent aux voyages négriers ayant pour destination la colonie néerlandaise du Cap, lieu d'approvisionnement à l'extrémité méridionale du continent africain et ainsi située sur la route maritime vers l'Insulinde. Il est vrai que, en raison de la nécessité d'une main-d'œuvre agricole au Cap, la plupart des voyages négriers néerlandais dans l'océan Indien étaient destinés à fournir cette colonie¹⁰. Pourtant, la traite assurée par la VOC était plus diverse. Nous connaissons, par exemple, les premières expéditions menées dans les années 1640 en direction de l'île Maurice et de Batavia¹¹. Beaucoup moins connus sont les voyages qui ont introduit plus d'un millier d'esclaves malgaches sur la côte occidentale de Sumatra pour être employés dans l'exploitation minière. Il s'agit de voyages très différents de ceux en direction du Cap : la traversée est plus longue, les points de départ et d'arrivée sont différents, et les cargaisons sont diversifiées. Ils méritent, de notre avis, plus d'attention dans les travaux historiques.

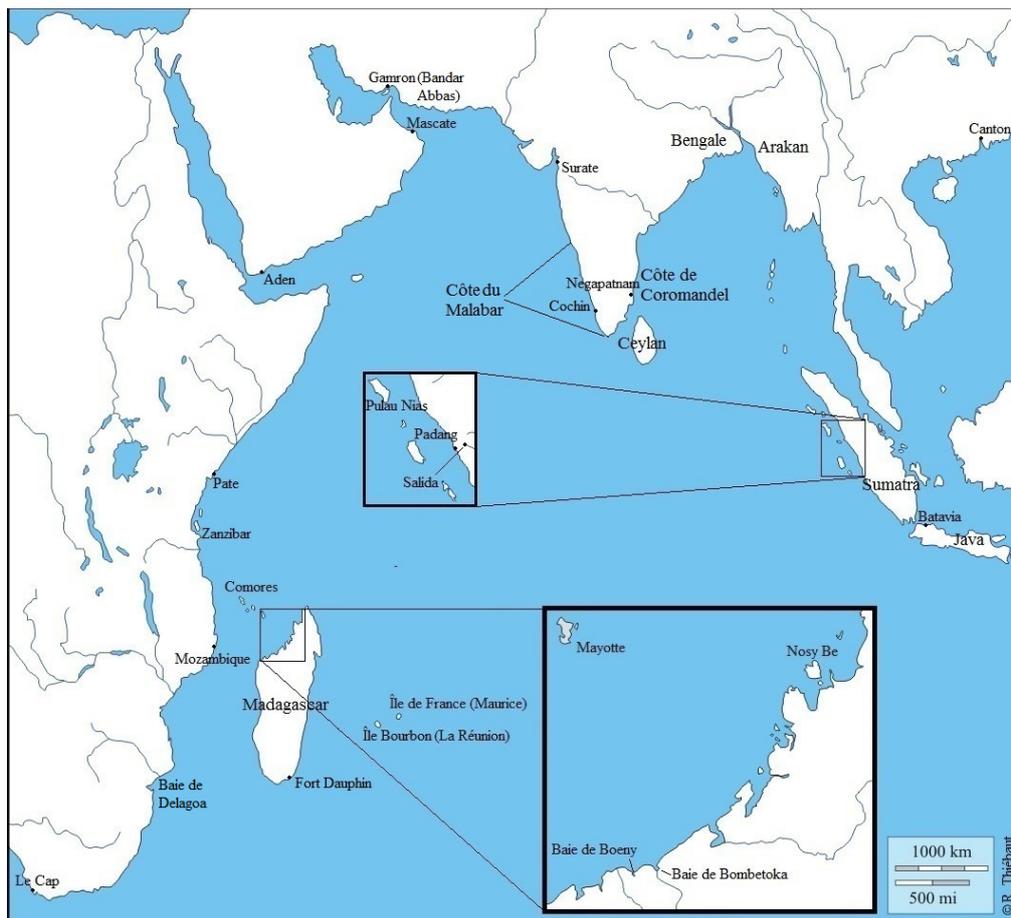
- 5 Si l'on peut encore lire de nombreux journaux de bord des navires négriers allant au Cap, seul un journal intégral d'un négrier de la VOC destiné à Sumatra a été conservé : celui du *Binnenwijzend* et de son voyage en 1732¹². Ce navire est un *jachtschip* ou *pinas*¹³ de 250 *last*, c'est-à-dire environ 500 tonnes métriques¹⁴. Son nom est tiré d'un hameau situé à une dizaine de kilomètres de Hoorn, ville de Hollande abritant la chambre de la VOC qui avait décidé de le faire construire en 1726¹⁵. L'année suivante, le navire est envoyé dans l'océan Indien où il passera une vingtaine d'années avant son désarmement¹⁶. La source essentielle de cette expédition est le *dag-register*¹⁷ ou journal de bord du voyage de 1732, mais ce n'est pas la seule. Afin de reconstituer au mieux le voyage du *Binnenwijzend*, nous avons effectué une recherche archivistique approfondie dans différents pays et avons découvert une multitude de documents inédits. Au Nationaal Archief à La Haye, nous avons eu la chance de trouver une deuxième copie du *dag-register*¹⁸, ce qui nous a permis de vérifier l'interprétation de certains noms propres ainsi que de quelques mots peu lisibles. De plus, nous avons localisé les instructions originales pour cette expédition¹⁹.
- 6 Il nous manque malheureusement des renseignements sur le rôle de l'équipage et le livre de comptes, où sont notées minutieusement toutes les dépenses ordinaires. Cependant des recherches aux Western Cape Archives (Le Cap)²⁰ et à l'Arsip Nasional Republik Indonesia (Jakarta)²¹ nous ont fourni un complément appréciable d'informations concernant l'organisation des voyages négriers de la VOC. En outre, nous avons retrouvé le journal des événements du Conseil de Batavia, qui renferme non seulement la liste de la cargaison, mais aussi de précieux renseignements sur les autres expéditions négrières à Sumatra. Enfin, c'est aux Archives nationales de France que nous avons identifié une autre source intéressante qui a retenu notre attention. Il s'agit du journal de bord du navire français l'*Hirondelle*²², arrivé dans la baie de Boeny au moment où le *Binnenwijzend* essayait d'y finaliser sa traite : il nous a offert la possibilité de comparer la manière dont Français et Néerlandais marchandaient les esclaves, et nous a permis de vérifier les informations fournies par le journal de bord, ce qui tranche avec les autres publications.
- 7 Nous proposons dans cet article une introduction détaillée, suivie du *dag-register* du voyage, dont nous proposons une transcription et une traduction intégrales. La mise en perspective avec d'autres sources archivistiques inédites permet de retracer minutieusement le déroulement du voyage et nous offre la possibilité de nous intéresser à l'exploitation minière de la côte occidentale de Sumatra, qui a également été peu étudiée. Entre outre, le *Binnenwijzend* nous donne une description précieuse de la côte nord-ouest de Madagascar. Car, après le passage du navire néerlandais *Leidsman* en 1715, les expéditions négrières européennes sur cette côte sont peu documentées²³. Dès le début de la décennie 1730, les voyages négriers pour le compte de la VOC reprennent dans l'unique but de fournir une main-d'œuvre servile à Sumatra²⁴.

Les mines d'or de Sumatra

- 8 À l'aube du XVIII^e siècle, la VOC fête son centenaire. Elle est la plus florissante de toutes les compagnies européennes dans l'océan Indien. Avant tout une entreprise commerciale, la Compagnie est également une puissance militaire et territoriale formidable, qui n'a pas hésité à recourir à la force armée pour s'approprier les richesses de l'Insulinde²⁵. Ses activités s'étendent du cap de Bonne-Espérance jusqu'au Japon, et de Gamron (Bandar Abbas) jusqu'aux Moluques. Orientée pour l'essentiel sur le commerce des épices dont elle détient le monopole, la VOC s'appuie également beaucoup sur le négoce intra-asiatique²⁶ : elle transporte et achète épices, toiles ou esclaves partout dans l'océan Indien. Afin de mieux comprendre les ingérences de la Compagnie sur la côte occidentale de l'île de Sumatra, un petit aperçu sur le lien étroit entre ses réseaux maritimes et les métaux précieux est essentiel²⁷. L'argent surtout est indispensable dans les échanges commerciaux, principalement en Chine où les marchands n'acceptent que ces métaux, ainsi que sur la côte de Coromandel, où les Européens l'échangent contre les étoffes indiennes²⁸. Par conséquent, les compagnies européennes sont dans l'obligation d'en obtenir de grandes quantités afin de pouvoir effectuer leurs opérations commerciales dans l'océan Indien. Au XVII^e siècle, jusqu'à 80 % des chargements des navires

de la VOC allant d'Europe vers l'Insulinde sont constitués de métaux précieux²⁹. Om Prakash explique même la croissance du commerce en Asie orientale par une accélération notable des importations d'argent du Nouveau Monde vers cette région par le biais des navires européens³⁰.

L'océan Indien et les toponymes mentionnés dans le journal du *Binnenwijzend*



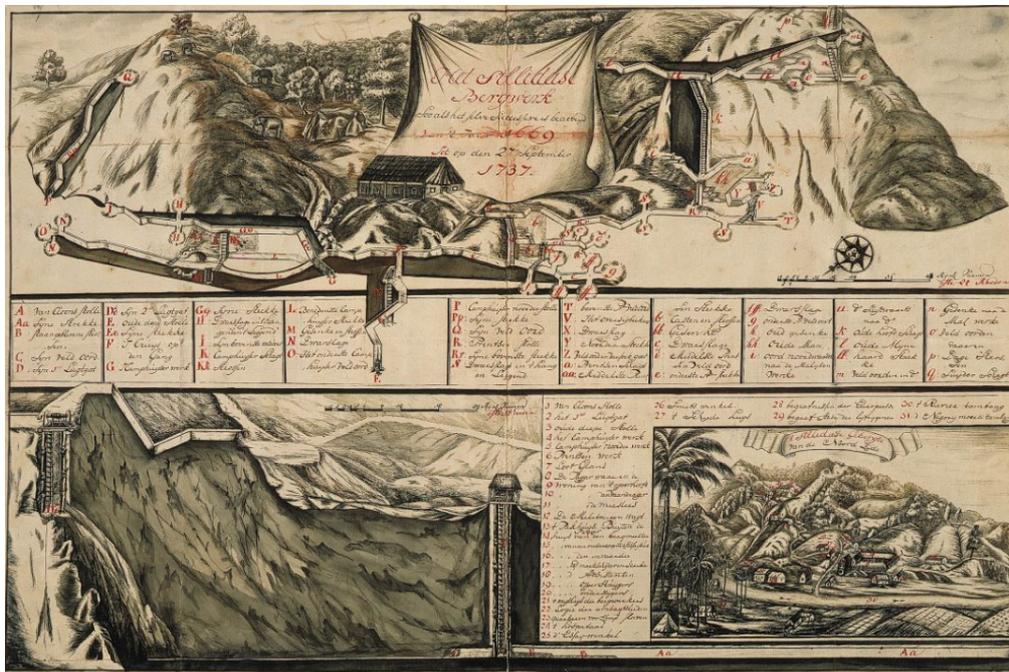
R. Thiébaud

- 9 Mais la Compagnie tire également des quantités d'or et d'argent de différentes régions de l'océan Indien. Les bonnes relations que la VOC entretient avec la Perse lui garantissent un afflux important d'or de Perse jusqu'aux années 1720³¹. De plus, jusqu'aux années 1670, le comptoir de Deshima au Japon fournit de grandes quantités d'argent, souvent supérieures à ce qui est importé d'Europe³². Ce grand avantage des Néerlandais vis-à-vis des autres compagnies européennes est menacé par l'interdiction en 1668 par le shogunat Tokugawa de l'exportation de l'argent japonais³³. Cependant, la facilité d'accès à l'argent d'Amérique *via* le marché d'Amsterdam permet à la VOC de continuer à expédier des quantités importantes de métaux précieux pendant le XVIII^e siècle. Parallèlement, la demande européenne de tissus indiens, de café de Moka et de thé chinois continue à croître³⁴. Ce besoin en métaux précieux explique le souhait de la Compagnie d'exploiter les mines d'or de Sumatra à la fin du XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle³⁵.
- 10 Depuis des siècles, la population sumatraise extrayait déjà de l'or et de l'argent dans la chaîne de montagnes de Bukit Barisan³⁶ qui longe la côte occidentale de Sumatra. Les textes indomalais anciens parlent de Sumatra comme de « Suvarnavipa » ou l'« île d'or » en sanskrit³⁷. L'île est décrite par Richard Boothby en 1644 comme l'« île la plus riche du monde entier (c'est l'Ophir des poètes, d'où Salomon tirait son or, car il y a là plus d'or que partout ailleurs)³⁸ ». Vingt ans après, les Hollandais prennent possession de Padang³⁹, non loin de l'île de Pulu Tjinkuk⁴⁰. En 1669, ce port devient par son emplacement et sa salubrité le chef-lieu de Sumatra. Fait appréciable, Padang donne également accès au marché du poivre et se trouve à quelques kilomètres seulement des mines de Salida⁴¹, l'or peut donc facilement y

être acheminé. Toutefois, en prenant l'extraction minière en main en 1670, la VOC rencontre rapidement de nombreuses difficultés⁴².

- 11 Malgré le traité d'alliance signé avec les souverains locaux, les environs de Salida sont souvent le théâtre de troubles politiques⁴³. Pour cette raison, la VOC est obligée d'y garder une garnison de 50 à 70 hommes afin de défendre son comptoir lors des révoltes fréquentes des populations locales⁴⁴. D'autre part, il revient très cher de traiter le minerai sur place car, selon Peter Boomgaard, il est extrêmement difficile de recruter du personnel pour effectuer ce travail. Le minerai d'or brut est directement envoyé en Europe. De plus, le recrutement d'Européens coûte cher et ceux-ci sont « mal adaptés » au climat tropical⁴⁵. En outre, la VOC doit faire face à des problèmes logistiques : à cause du terrain accidenté, l'approvisionnement en vivres et en matériel y est difficile⁴⁶. Enfin, accéder aux filons aurifères demande un savoir-faire important, de nombreux outils et une main-d'œuvre considérable pour creuser et construire les réseaux de tunnels qui vont jusqu'à 172 mètres de profondeur⁴⁷ ! Malgré un début d'exploitation décevant, la VOC décide en 1677 de remédier aux difficultés techniques en recrutant des mineurs experts, venus d'importantes régions minières d'Europe : la Wallonie (comme François Billandre⁴⁸) et la Saxe (tels Benjamin Olitzsch et Johann Vögel⁴⁹). Malgré tout, les efforts financiers et humains consentis ne suffisent pas à rendre les mines rentables. D'une part, parce que les savoirs techniques des Européens ne s'appliquent pas au sol sumatranais, d'autre part, parce que les techniques employées nécessitent une main-d'œuvre qui est difficile à obtenir et à conserver en bonne santé dans l'atmosphère impaludée de la côte occidentale de Sumatra.

Vue des mines de Salida en 1737



Source : Van Cloons, *Het Sillidase Bergwerk (1669-1737)*, 1737, Nationaal Archief, VEL 1144.

- 12 Peu a été écrit sur l'exploitation minière à Salida par la Compagnie néerlandaise, et ce qui existe concerne uniquement le XVII^e siècle⁵⁰. Ces travaux n'évoquent ni le XVIII^e siècle, ni les nombreux voyages négriers effectués afin d'approvisionner ces mines en main-d'œuvre. Patricia Rueb souligne que cette traite est peu importante ; elle note abusivement que seulement deux voyages négriers auraient eu lieu à Madagascar et que ces activités auraient cessé après 1682⁵¹. D'après James Armstrong, cette traite d'esclaves malgaches aurait disparu vers 1687⁵². De son côté, Marcus Vink indique que des esclaves ont été emmenés à Salida pendant cette période, mais il en dénombre seulement de 200 à 500⁵³. James Ravell note seulement la moitié des expéditions négrières effectuées par la VOC de Sumatra à Madagascar⁵⁴. Nous proposons de nous intéresser d'abord aux raisons qui conduisent la VOC à envoyer des expéditions à

Madagascar, à plus de 6 000 kilomètres de distance de Sumatra, alors qu'il existe de nombreux autres « réservoirs de captifs » beaucoup plus proches.

Le VOC et la traite des esclaves

- 13 L'esclavage est déjà répandu dans toute l'Insulinde, comme dans la plupart des régions de l'océan Indien, bien avant l'arrivée des Européens, mais il ne semble pas que les populations locales aient utilisé cette main-d'œuvre servile pour l'exploitation minière⁵⁵. Quant à la VOC, elle organise dès les années 1620 des expéditions négrières, notamment pour fournir des esclaves à Batavia⁵⁶. Il s'agit ici d'une traite différente de celle existant dans l'océan Atlantique : le commerce des esclaves servait uniquement à approvisionner ses comptoirs en main-d'œuvre⁵⁷. Ici, les activités de la Compagnie diffèrent : pendant que la majorité des esclaves traités dans l'océan Indien sont des femmes, elle cherche avant tout des captifs masculins⁵⁸. Ces derniers sont considérés comme indispensables dans les secteurs primaires comme la construction des fortifications, la culture des épices et l'exploitation minière. Pour ces travaux pénibles, les Néerlandais estiment que les ouvriers européens ne sont pas adaptés au climat tropical⁵⁹. Selon Gwyn Campbell, le nombre d'esclaves peut même représenter jusqu'à 50 %⁶⁰ de la population des villes importantes contrôlées par la VOC – soit plusieurs dizaines de milliers d'individus⁶¹. L'établissement de Salida se différencie des autres comptoirs de la Compagnie par l'important influx d'esclaves pour l'extraction minière. La VOC décide d'aller chercher une main-d'œuvre « mieux adaptée⁶² » que les populations locales dont elle considère qu'elles ne sont « pas assez robustes » pour ce travail pénible et parce que le littoral, peu peuplé, n'offre pas assez de travailleurs potentiels⁶³.
- 14 Dans un monde de l'océan Indien où l'esclavage et la traite sont très présents, la Compagnie essaie de contrôler à la fois la traite, la propriété et le traitement des esclaves⁶⁴. Trois régions dominent dans la traite négrière effectuée par les Néerlandais : l'Asie du Sud-Est, la péninsule Indienne et l'Afrique⁶⁵. Habituellement, la VOC s'approvisionne en captifs dans les environs proches de Batavia, mais l'offre y est considérée comme assez fluctuante. Grâce au commerce intra-asiatique, c'est la péninsule Indienne qui est le lieu de traite le plus important jusqu'aux années 1660, bien que le marché des esclaves y soit souvent tributaire des famines et des guerres⁶⁶. Il s'agit de quelques centaines à plusieurs milliers de captifs traités par an⁶⁷. C'est la région côtière de la Birmanie actuelle, nommée Arakan⁶⁸, qui est le fournisseur d'esclaves par excellence pendant cette période. Dans des guerres et/ou des razzias contre le Bengale, cette région obtient d'importantes quantités d'esclaves, sans pourtant pouvoir installer un commerce régulier. En effet, selon Matthias Van Rossum, le Bengale, Sulawesi et Bali sont les endroits de traite par excellence pour la VOC au XVII^e siècle⁶⁹. Cependant, en 1665, les *Heren XVII* interdisent l'importation des Balinaï, des Khoïsan du Cap et des habitants de Java. En outre, dans les années 1680, l'Arakan, conquise par l'Empire moghol, cesse de fournir des esclaves⁷⁰. C'est à ce moment que l'Afrique orientale, région considérée comme « périphérique » jusqu'au milieu du XVII^e siècle, devient un lieu de traite important.
- 15 Bien avant la pénétration européenne dans l'océan Indien, Madagascar est déjà un carrefour de commerce où la traite des esclaves existe probablement depuis plusieurs siècles. Ce négoce est fortement concentré sur la côte nord-ouest de l'île, où les marchands arabo-persans, swahili, comoriens et plus tard portugais se fournissent en esclaves⁷¹. Depuis le XII^e siècle, ce littoral est dominé par une communauté marchande appelée les Antaloatra⁷², qui contrôle le commerce, notamment de vivres et d'esclaves, avec les marchands venus de la côte orientale d'Afrique et de la péninsule Arabique⁷³. Il s'agit d'un développement de ports commerciaux stratégiques plutôt que d'une expansion politique⁷⁴. Aux XVII^e et début XVIII^e siècles, les Antaloatra monopolisent l'usage des pièces de monnaie et l'importation des tissus et des armes, ils recyclent également une bonne partie de la monnaie introduite à Madagascar jusqu'au début du XIX^e siècle⁷⁵. Malgré quelques revers du fait des Portugais au début du XVI^e siècle, les Antaloatra restent fermement implantés dans les baies de Boeny et de Bombetoka qui sont les baies principales de la côte du nord-ouest pour la traite des esclaves. Les Antaloatra accueillent depuis le milieu du XVII^e siècle les expéditions régulières de différentes nations européennes

à la recherche d'esclaves. Le *Binnenwijzend* fera la sienne dans la baie de Boeny (ou Boina, appelée baie de « Magelage » par les Néerlandais).

16 Lorsque Français, Anglais et Néerlandais s'implantent dans l'océan Indien, ils se joignent à ce trafic régional et étendent l'ancien réseau maritime de la traite qui restait jusque-là exclusivement limité à l'océan Indien occidental⁷⁶. Certes, la plupart des esclaves malgaches sont transportés vers les terres agricoles du Cap et des Mascareignes, d'autres sont emmenés par des bateaux arabes, swahili et comoriens, souvent *via* les Comores, vers le littoral est-africain et jusqu'à la péninsule Arabique, en Perse et en Inde⁷⁷. Mais la Grande Île aussi fut intégrée à un système de traite beaucoup plus étendu : entre 1665 et 1725, les navires anglais transportent un nombre modeste d'esclaves vers le Nouveau Monde à l'ouest, où ils sont employés dans l'agriculture tropicale aux Amériques britanniques et espagnoles⁷⁸. Dans l'océan Indien, les Malgaches sont également débarqués en Inde et aux comptoirs du golfe Persique, *via* la juridiction portugaise de Mozambique, et vers les Mascareignes d'où ils sont dirigés vers l'Insulinde, à Batavia et Sumatra⁷⁹.

17 Pour la VOC, Madagascar est déjà considérée comme lieu de traite potentiel dès 1616, et c'est Pieter Van den Broecke (1585-1640) qui fait un premier essai dans les années suivantes⁸⁰. D'ailleurs, il est certain que même auparavant les navires venant d'Europe et faisant relâche à Madagascar emmenaient quelques esclaves en Insulinde sans effectuer de commerce significatif. Néanmoins, c'est Adriaen Van der Stel (mort en 1646), gouverneur de l'île Maurice, qui inaugure la première expédition négrière néerlandaise à la Grande Île en 1641, et plusieurs suivent pendant la même décennie, allant jusqu'à Batavia⁸¹. Cependant, nous estimons le succès de cette traite comme relativement médiocre et il faut attendre l'implantation des Néerlandais au cap de Bonne-Espérance en 1652 pour que la pratique d'une traite négrière à Madagascar s'installe durablement. En effet, son fondateur, Jan Van Riebeeck (1619-1677), est convaincu que la main-d'œuvre servile est indispensable à la colonie naissante et, pendant son gouvernement, plusieurs expéditions négrières sont organisées⁸². Toutefois, la méconnaissance de la Grande Île et d'autres priorités ralentissent la traite malgache.

18 Les premières expéditions négrières de la VOC ont lieu dans les baies d'Antongil et de Saint-Augustin. Ce sont des régions politiquement et économiquement isolées, où le succès de la traite s'est révélé assez décevant⁸³. Le voyage de l'ancien forban Hubert Hugo (1618-1678) sur les navires *Pijl* et *Boogh* en 1672 est la première tentative pour traiter sur la côte nord-ouest de Madagascar. Le voyage ne connaît pas le succès commercial attendu, mais la voie maritime est ouverte. Vers la fin de la guerre de Hollande (1672-1678), les expéditions négrières reprennent. Celle du *Voorhout* en 1676 sonnera le début d'une trentaine d'années de traite régulière entre le Cap et Madagascar⁸⁴. Selon certains historiens, trente-trois voyages introduiront plusieurs milliers d'esclaves malgaches dans la colonie du Cap entre 1652 et 1796⁸⁵. Cependant, grâce aux nouvelles sources que nous avons mises au jour, nous sommes certain que le nombre réel des expéditions doit être ajusté à quarante voyages, avec jusqu'à 4 000 esclaves embarqués.

19 À Salida, les premiers esclaves sont introduits depuis la petite île de Nias⁸⁶ en 1671 et de Timor plus tard⁸⁷. C'est Johan Maetsuycker (1606-1678), gouverneur général à Batavia, qui propose d'aller en acheter à Madagascar en 1677 avec le *Hasenberg*, qui revient avec 248 esclaves⁸⁸. La traite des esclaves à la Grande Île avait pourtant été interdite après l'échec de la colonisation de l'île Maurice au milieu du XVII^e siècle et à cause de la forte mortalité des esclaves pendant la traversée⁸⁹. C'est la présence d'un solide réservoir de captifs – établi dans les villes de la côte nord-ouest malgache par les Antalaotra – qui convainc les *Heren XVII* d'autoriser à nouveau la traite des esclaves et d'étendre ce réseau commercial du Cap jusqu'à Sumatra. La rareté de la main-d'œuvre en Insulinde, libre ou servile, faisait que l'interdiction de la traite malgache n'était pas très respectée⁹⁰. Les autorités décident ensuite, séduites par la réputation d'esclaves « robustes » qu'ont les Malgaches, d'organiser des expéditions négrières annuelles. De plus, dans les années 1680, les captifs venant de Macassar sont jugés « trop dangereux », les Balinais, « têtus et violents », les Malgaches « assez doux et [de] nature plus agréable⁹¹ ». Finalement, le fait que la colonie du Cap ait établi des relations régulières avec la baie de Boeny paraît

être un argument déterminant pour y conduire le navire *Elisabeth* en 1678, qui effectuera la première traite négrière pour Sumatra⁹².

20 Au début du XVIII^e siècle, les *Heren XVII* interdisent à nouveau aux navires d'aller à Madagascar pour y acheter des esclaves et ils choisissent plutôt le Malabar, sur la côte sud-ouest de l'Inde⁹³. L'interdiction semble être liée à la guerre de succession espagnole (1701-1713), durant laquelle le danger de la flibuste à Madagascar « était certainement pire que jamais », selon René Barendse⁹⁴. Armstrong explique que le manque de mousquets et de pièces d'argent, ainsi que la tentative d'établissement dans la baie de Delagoa, sur la côte du Mozambique, entre 1721 et 1730, sont les raisons pour lesquelles la VOC néglige ses liens avec Madagascar⁹⁵. À Delagoa, la Compagnie espère également obtenir des esclaves, selon Nigel Worden⁹⁶. D'autre part, les années 1730 voient la VOC laisser de plus en plus l'initiative commerciale aux compagnies française et anglaise dans l'océan Indien en général et à Madagascar en particulier.

Le contexte politique et économique dans le Nord-Ouest de Madagascar

21 Après le voyage d'Hugo en 1672, la Grande Île n'est plus aussi méconnue qu'auparavant. Dès lors, les expéditions se succèdent, malgré la présence importante des pirates à Madagascar à partir de 1685⁹⁷. Ces forbans visent les marchands musulmans ainsi que les riches cargaisons des *Indiamen* quand, en 1686, ils parviennent à capturer le navire *Westerwijk* faisant la traite négrière pour la VOC dans la baie de Boeny⁹⁸. Après 1710, l'activité flibustière diminue, cependant la *Nossa Senhora da Caridade*, navire portugais, et le *Stad Oostende*, navire ostendais, sont capturés en 1721⁹⁹. Il faut noter que, durant cette période, des pirates vivent parmi les communautés malgaches du Nord-Est et deviennent les intermédiaires souvent indispensables des négociations avec les Européens¹⁰⁰. Malgré la disparition de la menace flibustière, la Compagnie craindra longtemps les forbans et elle recommandera systématiquement dans les instructions aux navires négriers la plus grande vigilance, demandant à ses capitaines de naviguer ensemble et très prudemment aux alentours de Madagascar¹⁰¹. Les expéditions négrières reprennent donc dans les années 1730, toujours vers la côte nord-ouest qui apparaît comme la plus sûre¹⁰². Politiquement, ces pirates ont influencé plusieurs régions côtières de l'île : certains d'entre eux (et leurs descendants) s'installent comme souverains locaux sur la côte orientale¹⁰³. Sur la côte nord-ouest, ce sont surtout les contacts des traitants européens avec les Sakalava¹⁰⁴ – communauté malgache originaire de la région du Menabe – qui font évoluer la situation politique et économique¹⁰⁵. Nous donnerons ci-dessous un court résumé de l'histoire des Sakalava sans prétendre en donner une image complète.

22 La fondation du royaume sakalava¹⁰⁶ est un événement clef dans l'histoire malgache, car elle est à l'origine de la création du premier État malgache qui est centralisé et politiquement stable, tout en contrôlant le commerce extérieur, qui devient un des piliers de son pouvoir. Au milieu du XVII^e siècle, Andriandahifotsy¹⁰⁷ (vers 1610-1683) développe son autorité au sud-ouest de l'île, dans la région de la baie de Saint-Augustin, puis implante un comptoir commercial vers Morondava¹⁰⁸. C'est en échangeant des captifs¹⁰⁹ contre des armes à feu et des munitions qu'il obtient une supériorité militaire sur ses ennemis. Au milieu du XVII^e siècle, Étienne de Flacourt, gouverneur de la colonie française de Fort-Dauphin, donne le nom de « Lahe Fouti » à une région sur la côte occidentale, ce qui témoigne du pouvoir de ce souverain¹¹⁰. Sous son autorité, les Sakalava progressent militairement vers le nord jusqu'au fleuve Manambolo. Durant la même période, Andriandahifotsy institue une administration territoriale et organise des alliances matrimoniales pour étendre et renforcer son influence jusqu'à la côte orientale¹¹¹. À sa mort en 1683, c'est Andriamanetriarivo (règne 1683- vers 1710) qui garde le pouvoir¹¹². Son frère Andriamandisoarivo avec lequel la succession est disputée, semble avoir déjà quitté la région pour la côte nord-ouest quelques années avant la mort de son père, comme le montrent des recherches récentes¹¹³. Ce prince conquiert les villes portuaires antalaotra vers 1686¹¹⁴. Plutôt

que de les détruire, il les préserve, les réduisant ainsi à des intermédiaires dans le négoce, tout en contrôlant le commerce extérieur de cette côte, de Boeny jusqu'à la baie d'Ampasindava¹¹⁵. Il institue la dynastie des *zafimbolamena*, qui occupe à son zénith dans les années 1730 toute la côte nord-ouest de Madagascar. À partir de ce moment, il existe deux royaumes sakalava différents : celui du Menabe (situé au sud-ouest de Madagascar) et celui du Boina (au nord-ouest)¹¹⁶. Nous nous intéressons dans cet article au second.

23 La VOC ne possède aucun comptoir sur la côte malgache. Elle juge le commerce à Madagascar trop irrégulier et non essentiel à ses intérêts. Cependant, les besoins en esclaves la poussent à consolider cette traite, tout en étant en situation de dépendance envers les souverains sakalava¹¹⁷. Andriamandisoarivo meurt en 1702, et Andriantoakafo (dont le règne s'achève vers 1731) lui succède¹¹⁸. Le naufragé Robert Drury, du navire anglais *Delgrave*, qui a parcouru une bonne partie de l'île au début du XVIII^e siècle, reconnaît que ce souverain est plus puissant et plus riche qu'aucun de ses rivaux¹¹⁹. En effet, les Sakalava établissent une forme de centralisation et sont un des peuples les plus puissants et les plus riches de Madagascar¹²⁰. Le fondement de cette prospérité économique est le bétail, mais plus encore leur pouvoir militaire utilisé pour contrôler le commerce des esclaves avec les marchands venant de l'intérieur de l'île¹²¹. Quand le subrécargue du navire *Binnenwijzend* arrive dans la capitale sakalava¹²² en 1732, il rencontre très probablement le fils d'Andriantoakafo, Andriamahatindriavo¹²³ (dont le règne prend fin vers 1755), souverain du royaume du Boina, et les marchands néerlandais sont obligés de passer par son entremise pour pouvoir s'approvisionner.

24 Avec la traite des esclaves, le négoce des armes à feu s'est également introduit à Madagascar. Nous savons que l'usage des armes à feu devient pratique courante à Madagascar à partir du XVIII^e siècle, même si J.C. Armstrong, parmi d'autres, note que, pendant leurs expéditions militaires, les Malgaches semblent avoir préféré leurs sagaies aux mousquets¹²⁴. Cette question de l'utilisation des armes à feu dans les conflits reste floue, mais les tactiques militaires ne semblent pas avoir changé considérablement avec l'importation massive des armes à feu. De plus, le mousquet, souvent orné de cuivre, avait surtout un statut symbolique confirmé par le fait que les Sakalava « ne sortent jamais sans leurs fusils¹²⁵ ». Néanmoins, Gemery et Hogendorp soulignent l'avantage des armes à feu sur les armes blanches en Afrique occidentale pour les razzias, car elles permettent d'obtenir des captifs indemnes, tout en jouant un rôle déterminant sur le champ de bataille¹²⁶. Certains spécialistes affirment que les fusils étaient considérés par les Merina comme investis de *hasina*, c'est-à-dire une source supranaturelle, très importante dans la société malgache et jugée comme indispensable pour obtenir une victoire militaire¹²⁷. Mais cela est moins certain pour le Sakalava. Nous nous bornerons, pour l'instant, à souligner l'importance symbolique et spirituelle de cette arme dans la vie sociale, dont la possession était probablement un signe de statut élevé.

25 À Madagascar, les Néerlandais rencontrent une société dans laquelle la pratique de l'esclavage est enracinée selon des éléments africains et asiatiques¹²⁸. Elle était également en pleine évolution en raison d'une demande toujours croissante de la part des Européens¹²⁹. Géographiquement, l'intérieur des terres semble avoir été le réservoir d'esclaves le plus important, à l'image du littoral ouest-africain, où les captifs sont souvent originaires des régions lointaines¹³⁰. Cela semble également se confirmer pour la Grande Île, où la majorité des esclaves malgaches destinés à l'exportation sont souvent asservis loin du littoral, comme Hubert Hugo en témoigne en 1677¹³¹. P. Larson indique que la plupart des captifs sont originaires des Hauts Plateaux dans la seconde moitié du XVIII^e siècle¹³², même si cela est contesté par G. Campbell¹³³.

26 Concernant la méthode d'asservissement, la capture lors de conflits guerriers ou lors de razzias semble être la plus fréquente¹³⁴. Entre le milieu du XVII^e siècle et celui du XVIII^e siècle, ce sont surtout les prisonniers de guerre et victimes des razzias qui fournissent la traite, comme nous le constatons parallèlement dans la traite transatlantique¹³⁵. Mais les endettés, les condamnés (pour vol, meurtre ou sorcellerie) et les individus nés esclaves peuvent aussi se retrouver sur un navire négrier¹³⁶. Cependant l'asservissement n'est pas systématique : un souverain malgache

ne peut réduire un sujet libre en esclavage sans raison juridique, même s'il peut avoir recours à des ruses pour arriver à ses fins¹³⁷. Le rapt d'enfants ou d'adultes est également présent à Madagascar¹³⁸. De plus, selon Pier Larson, les sujets des souverains malgaches ont le droit de déposer une plainte en cas de désaccord¹³⁹. Il semble enfin que la plupart des esclaves envoyés en dehors de la Grande Île soient des prisonniers de guerre¹⁴⁰.

27 Néanmoins, il ne faut pas surestimer le poids de prisonniers de guerre en tant que captifs principaux, surtout avant le début du grand flux d'esclaves vers les Mascareignes mis en place dans la seconde moitié du XVIII^e siècle¹⁴¹. Même si les Sakalava semblent dès les années 1730 envoyer des expéditions militaires pour obtenir des captifs de l'intérieur de l'île¹⁴². Notons enfin qu'il est bien possible que les désastres naturels augmentent le nombre d'asservis, comme Vink l'observe en Inde¹⁴³. Cela est souligné par Sudeshna Chakravarti, qui indique que, sur la péninsule Indienne, la famine serait cause principale de l'esclavage « volontaire¹⁴⁴ ». Il est possible que la grande famine de 1708-1716¹⁴⁵ à l'intérieur de Madagascar soit la raison pour laquelle le *Leidsman* embarque 200 esclaves en moins de deux semaines en 1715¹⁴⁶. Ces raisons d'asservissement semblent assez proches de celles de de la côte occidentale du continent africain, comme il est indiqué par le capitaine William Snelgrave dans un ouvrage publié en 1735¹⁴⁷.

28 Comment les Sakalava peuvent-ils fournir autant d'esclaves aux marchands musulmans et européens ? Deux réponses pourraient l'expliquer, notamment pour la baie de Boeny. D'abord, il existe, selon l'auteur du journal du navire anglais *Frances* en 1640, des caravanes annuelles dirigées par les *hova*, c'est-à-dire les marchands des Hauts Plateaux¹⁴⁸, venant de l'intérieur de l'île et se dirigeant vers les villes portuaires du Nord-Ouest. Il s'agit de « deux à trois mille esclaves par an » se déplaçant dans les caravanes de « mars et avril¹⁴⁹ ». Cela semble confirmé par Hubert Hugo une quarantaine d'années après¹⁵⁰. Notons que les missionnaires portugais parlaient déjà en 1613 des esclaves déportés de l'intérieur¹⁵¹. L'absence d'un flux de captifs en hiver austral pourrait expliquer que les Néerlandais ont toujours du mal à compléter leur cargaison quand ils sont à Madagascar entre juillet et septembre. Nicolas Mayeur, fin observateur de la traite en 1777, explique qu'une partie importante des esclaves de l'intérieur sont emmenés jusqu'à la côte nord-ouest¹⁵². Gwyn Campbell insiste sur le fait que l'intérieur est la région la plus densément habitée et par conséquent un réservoir d'esclaves majeur¹⁵³. Néanmoins, dans les années 1640, les Néerlandais évoquent un envoi d'esclaves de la baie d'Antongil vers les ports antalaotra, ce qui indique que les captifs n'arrivent toutefois pas uniquement de l'intérieur, mais également de la côte orientale¹⁵⁴.

29 Plus tard, lorsque les Sakalava s'installent solidement sur la côte nord-ouest, nous avons la certitude que les prisonniers capturés lors de leurs guerres deviennent la source la plus importante de captifs ; or, pouvoir plutôt centralisé, le royaume sakalava dispose de moyens militaires significatifs qui lui permettent de produire beaucoup d'esclaves, comme certains royaumes en Afrique occidentale¹⁵⁵. Selon J.L. Hooper, des guerres sont même entreprises par les Sakalava dans le but exclusif de répondre aux demandes des marchands étrangers¹⁵⁶. La puissance des Sakalava et leur poids dans les réseaux intérieurs sont illustrés par le fait qu'en 1733 ils participent à l'expédition française pour prendre possession de Nosy Mangabe¹⁵⁷ sur la côte orientale¹⁵⁸. Les Sakalava contrôlent peut-être également le commerce de l'intérieur, car, toujours selon Jane Hooper, ils obtiennent d'importantes quantités de piastres par cette voie¹⁵⁹. Des alliances matrimoniales, comme celle entre des Salavaka et les souverains betsimisaraka de la côte orientale, sont également utilisées pour se procurer des captifs¹⁶⁰. C'est cet apport régulier d'esclaves qui fait que les baies de Boeny et Bombetoka sont les endroits préférés des Néerlandais pour la traite. Depuis le dernier quart du XVII^e siècle, les négriers de la VOC fréquentent presque uniquement les ports de la côte nord-ouest, notamment une petite île de la baie de Boeny nommée « Magelage¹⁶¹ » par les Néerlandais, ainsi que « Maringaar¹⁶² », sur la rivière Betsiboka qui se trouve dans la baie de Bombetoka, proche de la capitale des souverains sakalava. Ces deux endroits sont toujours occupés par des intermédiaires antalaotra, mais sous l'autorité politique des Sakalava, qui contrôlent ce commerce et assurent une offre solide en

captifs. Il est malgré tout possible, ce qui est le cas pour le *Binnenwijzend* et plusieurs autres expéditions, que le souverain sakalava n'arrive pas à satisfaire la demande néerlandaise¹⁶³. En effet, la traite reste un commerce incertain, peut-être même opportuniste, et les marchands se plaignent souvent de sa lenteur, de l'absence d'esclaves et du manque de transparence – voire des tromperies des autorités. Nous reviendrons plus tard sur les mécanismes de la traite négrière dans l'océan Indien.

Les voyages négriers à destination de Salida

30 Dès les années 1680, Le Cap est au cœur de la traite négrière et Sumatra y participe également à travers la décision des *Heren XVII* d'accélérer l'exploitation de l'or à Salida. Malgré une quantité importante de documents, il n'est pas aisé de faire une liste complète de tous les voyages qui ont été faits à Madagascar pour approvisionner les mines de Salida en main-d'œuvre. Les sources sont éparpillées entre La Haye, Le Cap et Jakarta, et les correspondances officielles ne mentionnent que sporadiquement ces expéditions négrières. La destination des navires négriers traitant à Madagascar représente une autre difficulté, car nous savons ainsi que l'*Hasenberg* (1677) et le *Tamboer* (1699) font un voyage de traite afin d'approvisionner Batavia en main-d'œuvre et non les mines d'or de Sumatra¹⁶⁴. La destination finale de la cargaison de certains navires est incertaine, comme pour le *Standvastigheid* en 1694 : est-ce que les esclaves débarqués à Batavia furent destinés à Salida ? Malgré ces difficultés, nous présentons, dans le tableau 2 (voir annexe), une liste exhaustive de toutes les expéditions négrières dont nous avons la certitude qu'elles ont débarqué – ou étaient destinées à débarquer – leur cargaison d'esclaves à Padang.

31 Sur la totalité des 2 036 esclaves embarqués à Madagascar – et répertoriés – pendant toute la période allant de 1678 à 1734, 1 141 d'entre eux ont été débarqués à Salida¹⁶⁵. La mortalité, de plus de 40 %, est très importante durant la traversée, qui dure environ trois mois. De plus, plusieurs expéditions négrières allant à Sumatra enregistrent une mortalité dépassant les 50 %¹⁶⁶ et, dans un cas, pendant le voyage de l'*Herstelling* en 1731-1733, les pertes sont complètes :

[Le navire] avait [navigué] pendant trois mois et vingt-trois jours depuis sa dernière relâche à Madagascar, jusqu'au détroit de la Sonde. Tous les esclaves, au nombre de 334 achetés, sont mis à la mer, à cause de maladie et de la longueur du voyage. [Ils ont] aussi perdu tant de marins qu'il est incompréhensible que le navire ait pu passer le rivage de Sumatra et Java. [À cause] des susdites maladies et de la mortalité des captifs achetés, [le navire] n'a même pas été à Padang ou à Poulo Chico [Pulu Tjinkuk]¹⁶⁷.

32 En comparaison, la traite transatlantique, avec des voyages entre un et trois mois, connaît une mortalité moyenne de 15,9 % pendant la période 1678-1735, pendant que les navires négriers vers Le Cap perdent en moyenne 17 % de leur cargaison humaine pour une traversée d'environ un mois¹⁶⁸.

33 Les raisons expliquant une mortalité si élevée lors des voyages pour Salida sont multiples. C'est probablement la durée de la traversée qui est le facteur principal, comme nous venons de le voir avec l'expédition de l'*Herstelling*, car la longueur du voyage favorise fortement les risques d'épidémies et de famine sur les navires¹⁶⁹. Souvent les captifs, étant en majorité des prisonniers de guerre, sont épuisés et physiquement en piètre état¹⁷⁰. Pier Larson note également que les esclaves venant des Hauts Plateaux n'étaient pas résistants aux fièvres paludéennes, à l'instar des Européens¹⁷¹. Pour y remédier, les *Heren XVII* décident dès les années 1680 d'expérimenter une alternative :

[Les Malgaches] devraient être envoyés au Cap le plus rapidement possible pour que les esclaves malades puissent guérir, parce que le climat n'y est pas trop différent. Puis ils devraient être apportés en groupes de quantité moyenne avec des navires venant de la patrie [vers l'Insulinde], de façon à ce qu'ils puissent trouver assez de confort dans la cale et qu'ils aient plus de chance d'arriver en bonne santé¹⁷².

34 Le seul navire ayant suivi cette voie est le *Jambi* en 1686¹⁷³. Les captifs achetés à Madagascar par ce dernier navire sont donc transportés au Cap où ils sont « rafraîchis », c'est-à-dire remis en bonne forme physique, avant d'être transportés en petits groupes vers leur destination (Java ou Sumatra) par des navires faisant relâche au Cap sur la route de l'Insulinde¹⁷⁴. La Compagnie décide de ne pas donner suite à ce voyage, peut-être également en raison du climat tempéré du Cap et de conditions de vie qui ne semblent pas favoriser le rétablissement des esclaves malgaches. En 1699, Van Dam indique que la plupart des esclaves malgaches transportés par le *Soldaat* y meurent, parce que « ces gars, venant des pays chauds, ne peuvent pas résister au froid, qu'on trouve ici¹⁷⁵ ».

35 Bien évidemment, le suicide et les révoltes à bord sont des risques réels, et la VOC mettait en garde ses officiers concernant la surveillance des captifs à bord¹⁷⁶. Sur les dix voyages recensés, nous avons la certitude que trois tentatives de révolte ont eu lieu sur l'*Eemland* (1682), le *Delfland* (1734) et le *Binnenwijzend*¹⁷⁷. Pour la traite négrière de la VOC entre Madagascar et Le Cap, nous comptons un acte de résistance sur environ un quart des voyages, ce qui est proche du taux de révolte des expéditions vers Sumatra. C'est un taux élevé comparé à celui de la traite transatlantique, où nous trouvons 10 % de cas de résistance violente, mais avec d'importantes différences entre les régions d'embarquement¹⁷⁸. Il est bien possible que l'absence de barrières linguistiques ait encouragé les complots contre les équipages néerlandais. Néanmoins, dans aucune révolte sur un navire de la VOC, les captifs à bord ne réussissent à obtenir leur liberté¹⁷⁹. La Compagnie, souhaitant évidemment subir le moins de pertes possible, considère les décès de 36 esclaves sur les 190 embarqués (soit une mortalité de 18,9 %) lors de la traversée du *Binnenwijzend* comme acceptable. Ce qui est confirmé par le fait que les autorités bataviaises donnent au capitaine de l'*Huis ten Donk* les journaux de bord du *Binnenwijzend* et de l'*Herstelling*. Le premier était à suivre minutieusement, le second à considérer comme exemple d'un voyage malheureux¹⁸⁰.

Tableau 1a : Mortalité sur les navires négriers allant de Madagascar à Sumatra (1678-1734)

Navire	Mortalité pendant le voyage (%)
<i>Elisabeth</i>	51 (44,3 %)
<i>Sillida</i>	97 (39,4 %)
<i>Eemland</i>	51 (18,8 %)
<i>Hogergeest</i>	148 ou 166 (53 ou 60,5 %)
<i>Standvastigheid</i>	4 (9,8 %)
<i>Herstelling</i>	334 (100 %)
<i>Binnenwijzend</i>	36 (18,9 %)
<i>Huis ten Donk</i>	6 (2,8 %)
<i>Delfland</i>	168 (59,5 %)
Total	895 (44 %)

Sources : P. Van Dam, *Beschryvinge*, vol. 1.2, p. 654, p. 657-662 ; « Generale missive » du 01.08.1679, du 19.03.1683, du 30.11.1684, du 13.12.1686, du 23.12.1687, du 23.11.1699 ; *Rapport van den onderkoopman Jeremias Brons*, NA, VOC 1260, VOC 1320, VOC 1341, VOC 1411, VOC 1503, VOC 1560.

36 Le nombre de 2 036 esclaves embarqués à Madagascar concerne uniquement les captifs traités officiellement par l'état-major des navires négriers. Or nous savons que, lors des expéditions négrières pour Le Cap, les officiers des navires traitaient illégalement des esclaves pour leur propre compte et les vendaient ensuite aux *vrijburgers* (colons libres). Nous n'avons quasiment pas de sources attestant cette fraude mais, en analysant les transactions d'esclaves et les inventaires notariaux, il semble qu'il faille ajouter environ 10 % au nombre de captifs embarqués à Madagascar pour atteindre le nombre réel des esclaves traités par les Néerlandais¹⁸¹. En revanche, il n'est pas certain que l'état-major des navires négriers se rendant à Padang ait eu les mêmes pratiques. Bien que le nombre de *vrijburgers* sur la côte occidentale de Sumatra ait été très restreint, il est tout à fait possible que l'état-major soit arrivé à vendre ses esclaves au gouverneur local ou même aux colons libres de Batavia, ville où les navires retournaient toujours après avoir débarqué leurs esclaves malgaches à Sumatra.

- 37 Il nous reste à évoquer deux autres aspects importants dans le choix des captifs lors d'une expédition négrière : le sexe et l'âge. Comme pratiquement dans chaque endroit où les esclaves sont importés pour les travaux pénibles, les marchands de la VOC préfèrent les jeunes hommes de 16 à 24 ans¹⁸². Ceux-ci coûtent également plus cher, mais les instructions sont claires : « Il faut toujours préférer des esclaves masculins robustes aux femmes et aux enfants, ainsi que les nègres jeunes et robustes avant ceux qui sont vieux et délabrés [... car...] pour le travail pénible dans les mines les meilleurs sont les plus forts¹⁸³. » Néanmoins, il est impossible de remplir un navire exclusivement avec des *kloeke manslaven*, surtout dans le cadre d'une concurrence avec d'autres nations commerçantes. Les autorités de Batavia recommandent d'observer une répartition de deux tiers d'hommes et un tiers de femmes¹⁸⁴. Dans le tableau 1b, nous constatons que l'état-major du navire a respecté ce sex-ratio presque à la lettre. Outre le *Binnenwijzend*, deux autres navires ont réussi à avoir une cargaison de plus de deux tiers d'hommes, ce qui était également la moyenne pour la traite négrière dans l'Atlantique au XVIII^e siècle et pour les négriers français de Madagascar aux Mascareignes¹⁸⁵. L'*Eemland*, en revanche, arrive avec une cargaison de femmes aux deux tiers, ce qui agace les autorités de Batavia¹⁸⁶.
- 38 La traite des esclaves de la VOC ressemble donc plus à celle effectuée dans l'Atlantique qu'à celle effectuée par les marchands swahili, arabes et d'autres musulmans dans l'océan Indien¹⁸⁷. Concernant l'âge des captifs, les négociants néerlandais font uniquement la différence entre adultes et enfants, les individus âgés sont catégoriquement refusés¹⁸⁸. Nous ne possédons pas de critères spécifiques pour les enfants. La VOC fait parfois la différence entre *volwassen* (adulte) et *halfwassen* (littéralement demi-adulte, à comparer avec *capor*)¹⁸⁹, ou entre « grand » et « petit », mais on ne sait s'il s'agit de la taille ou de l'âge. Il est probable que tout individu en dessous d'environ 14 ans soit considéré comme enfant, comme nous le voyons chez les Français¹⁹⁰. Sur quatre voyages, une part non négligeable de la cargaison consiste en enfants, allant d'un seul sur le *Standvastigheid* jusqu'à 48 sur l'*Huis ten Donk* ; environ 16 % des esclaves achetés par le *Binnenwijzend* sont des « petits esclaves », probablement des enfants. Pour la traite transatlantique, environ un quart de la cargaison est constituée d'enfants, selon la base de données en ligne *Slave Voyages*¹⁹¹.

Tableau 1b : Sexe et âge sur les expéditions négrières vers Sumatra (1681-1734)

Navire	Sex-ratio (% d'hommes)	Sex-ratio (% de femmes)	Nombre d'enfants (%)
<i>Sillida</i>	64 hommes (46 %)	75 femmes et enfants	75 femmes et enfants
<i>Eemland</i>	86 hommes (35,5 %)	156 femmes (64,4 %)	29 (10,7 %)
<i>Hogergeest</i>	-	-	Enfants présents
<i>Standvastigheid</i>	24 hommes (67,5 %)	12 femmes (33,3 %)	1 (2,7 %)
<i>Binnenwijzend</i>	126 hommes (66,3 %)	64 femmes (33,7 %)	30 (15,8 %)
<i>Huis ten Donk</i>	163 hommes (68,7 %)	74 femmes (31,2 %)	48 (23,2 %)
Taux moyen	62 %	38 %	13,1 %

Sources : P. Van Dam, *Beschryvinge*, vol. 1.2, p. 654, p. 657-662 ; « Generale missive » du 01.08.1679, 19.03.1683, 30.11.1684, 13.12.1686, 23.12.1687, 23.11.1699 ; *Rapport van den onderkoopman Jeremias Brons*, NA, VOC 1260, VOC 1320, VOC 1341, VOC 1411, VOC 1503, VOC 1560.

- 39 Quelques différences concernant l'organisation des voyages existent entre les périodes de traite, à savoir entre 1678 et 1696 et entre 1731 et 1735. Durant la première période, la plupart des navires partent du Cap, alors que Batavia est le point de départ au cours de la seconde phase. Les tonnages diffèrent aussi : les navires des années 1730 ont un tonnage plus important que les précédents, même si certains d'entre eux ont été spécialement construits pour la traite¹⁹². Malgré tout, mis à part l'*Herstelling*, la cargaison (en nombre de captifs) reste la même. Notons que, en général, aucun navire de la VOC n'est spécialement conçu pour le commerce des esclaves et aucun navire n'effectue deux expéditions négrières, sans doute à cause de l'absence d'un lien régulier entre Madagascar et Sumatra.
- 40 La comparaison de ces résultats avec ceux de la traite de la VOC au Cap révèle donc d'importantes disparités : les esclaves destinés à Salida arrivent souvent en mauvaise santé à cause de la longue traversée, avec sa combinaison de stress, de malnutrition et de maladies infectieuses dues à la promiscuité. Tout cela diminue encore la résistance physique des captifs,

souvent avec des résultats néfastes : en février 1682, le *Sillida*¹⁹³ débarque 139 esclaves, dont plus de la moitié sont décédés au mois de juillet¹⁹⁴. Sur le *Delfland* (1734), plusieurs dizaines de captifs meurent de scorbut et de dysenterie dans les semaines suivant le débarquement¹⁹⁵. Enfin, comme le souligne Elias Hesse, un des mineurs saxons qui a résidé dans l'Insulinde au début des années 1680, le climat de Sumatra est le « plus malsain du monde », employant le jeu de mots *Pestkust* (pour *Westkust*)¹⁹⁶.

41 Une fois les esclaves mis au travail dans les mines, la mort n'est toujours pas très loin. Ainsi, 101 esclaves, transportés de l'île Maurice à Batavia par le *Dolphijn* en 1645, « ne résistent pas au climat de Java [...] sont presque tous morts¹⁹⁷ ». De même, une épidémie de variole ravage Salida, tuant plus de cent esclaves entre février et août 1735¹⁹⁸. 480 esclaves meurent en huit ans ; néanmoins, c'est seulement en 1734 que la VOC décide d'y construire un hôpital¹⁹⁹. Les Européens ne sont pas épargnés non plus : des seize Saxons qui sont allés à Sumatra en 1682, seulement deux, dont Elias Hesse, retournent en Europe²⁰⁰. Ce dernier est l'un de ceux qui ont le mieux décrit les conditions quotidiennes des esclaves travaillant dans les mines d'or :

Les esclaves dans les mines sont pour la plupart venus de Madagascar, du Bengale et d'autres lieux indiens, et ils doivent faire ce qu'ils n'ont jamais appris. Pendant leur esclavage, ils n'ont jamais été traités d'une manière [aussi] barbare ; ni forcés à faire un travail [aussi] pénible [...]. Les meilleurs esclaves sont emmenés dans les mines et sont répartis en certains quarts de jour et de nuit sous la surveillance des mineurs. Certaines esclaves, ainsi domptées, séparent les minéraux. D'autres sont utilisées dans d'autres travaux similaires. Certaines doivent apporter des vivres, les outils et les autres choses nécessaires à la palissade, de Salida jusqu'à la montagne²⁰¹.

42 Toutes ces conditions déplorables poussent quelques dizaines d'esclaves à s'évader chaque année des mines²⁰².

43 Malgré cet échec, les autorités se déterminent à continuer l'importation des esclaves malgaches à Sumatra afin de remplacer les pertes²⁰³. En 1682, nous trouvons à Salida 482 esclaves et 44 employés de la VOC, soit un ratio de 10 : 1²⁰⁴. Ce qui semble être l'une des concentrations d'esclaves les plus élevées de toute l'Insulinde, plus même que Le Cap et Maurice. En 1687, cette dernière compte en effet 45 Blancs et 510 esclaves, dont 90 sont jugés « incompetents²⁰⁵ ». Côté financier, le comptoir n'envoie que 1 434 575 livres de minerai d'or à Batavia, valant 894 538 florins, entre 1671 et 1691²⁰⁶. Ce qui entraîne un déficit important de 138 310 florins sur une période de quinze ans²⁰⁷. Si l'on considère les coûts d'entretien de la mine (entretenir un esclave coûte en moyenne 3 *rijksdaalders* (*rx*d)²⁰⁸ par mois et une esclave 1,5 *rx*d), il semble clair que l'exploitation est peu rentable. Cette déconvenue n'empêche pourtant pas les *Heren XVII* d'espérer que les mines rapportent un jour autant à la VOC que les mines d'argent de Potosí aux Espagnols²⁰⁹. Selon François Valentyn, pasteur et voyageur, le tort vient des responsables locaux qui ont promis des millions de profit. Il confirme également que « l'état des mines de Sillida [Salida] ne correspondait pas [aux promesses], et que les coûts de cet or étaient beaucoup plus élevés que les avantages²¹⁰ ».

44 La Compagnie, ignorant l'importance du déficit, continue à organiser des voyages de traite vers les mines, malgré le rendement incertain qui empêche un commerce régulier avec la côte du Coromandel. C'est finalement la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1698) qui incite la VOC à arrêter les activités trop coûteuses de Salida²¹¹. La cessation des activités minières, en 1696, stoppe brutalement les expéditions négrières à Madagascar pour Sumatra²¹². La Compagnie voit son rêve de profits énormes se terminer en cauchemar financier, car la balance de la VOC montre une perte extraordinaire de 5 millions de florins en 1695, en partie à cause des dépenses de l'exploitation minière à Salida²¹³. Van Dam résume :

On attendait beaucoup de ce travail minier et nous ne nous épargnions aucun frais. Comme [par exemple] l'envoi des ouvriers là-bas, qui devaient être pris à un taux journalier élevé d'Allemagne ou même de Hongrie pour assurer une continuation [des travaux]. En plus des esclaves, qui ont été emmenés de Madagascar ou d'autre part jusque là-bas, dont les gages et l'entretien ont été très chers [...] la grande mortalité des hommes, à cause de l'insalubrité du climat qui, comme un fléau, semble avoir touché toutes les mines. [...] Parce que les hommes qui y travaillent sont soumis

aux maladies mortelles et qu'ils sont obligés de s'adapter, même les esclaves qui sont emmenés de l'extérieur. Ce qui explique pourquoi le travail est interrompu de temps en temps : afin de demander une nouvelle main-d'œuvre ailleurs, le travail est chaque fois longuement repoussé²¹⁴.

- 45 En dépit de ces désillusions, l'exploitation minière se poursuit au ralenti pendant le premier quart du XVIII^e siècle. Les gouverneurs généraux sont davantage investis dans le commerce indien et dans les projets de culture du café en Arabie²¹⁵. Les *Heren XVII* suspectent que les mauvais résultats sont dus à la fraude, et Nicolaas Mettinus, le surveillant des travaux miniers, que ses collègues disent « [de] plutôt pauvre nature et un sujet incompetent », est accusé. Ses détournements sont finalement avérés en 1728²¹⁶.
- 46 La Compagnie reprend, en 1731, l'exploitation minière de Salida, mais cette fois, nous dit Denys Lombard, elle semble davantage intéressée par la possibilité d'y extraire l'argent, même si la correspondance officielle continue à parler de « mines d'or » et de cargaisons de Padang « en or²¹⁷ ». Des experts des mines sont de nouveau envoyés sur place, et la traite négrière reprend. La Compagnie veut alors transporter les esclaves par petits navires en cabotage direct depuis la Grande Île, ou par des bateaux chargés pour Le Cap²¹⁸. En 1734, elle envoie le *Delfland* pour traiter « autant d'esclaves des deux sexes » que possible. Pourtant, l'apport de cette main-d'œuvre n'améliore pas la rentabilité des mines, et par la suite Batavia décide, conformément à l'intention des *Heren XVII*, de cesser tout voyage de traite vers Madagascar en 1735²¹⁹. Deux ans plus tard, les mines sont louées au régent local de Salida, pendant que la plupart des esclaves sont transportés à Padang et à Batavia où, un an plus tard, une cinquantaine d'entre eux travaillent à l'hôpital²²⁰. Le gouverneur note en 1739 que les mines sont abandonnées par les habitants qui « se sont consacrés à l'agriculture²²¹ ». La conclusion que donne Van Dam semble assez appropriée : « Je passe sous silence, si cette côte occidentale est l'Ophir de Salomon, comme certains ne sont pas étrangers à ce sentiment²²². »

L'organisation d'un voyage négrier

- 47 Les voyages négriers effectués par la VOC sont organisés pour des raisons précises ; il ne s'agit pas, comme aux Mascareignes françaises, d'une traite régulière²²³. Au Cap, la nécessité de remplacer les esclaves décédés de la Compagnie est presque toujours donnée comme raison pour armer une nouvelle expédition négrière²²⁴. Les autorités locales disposent également d'un navire marchand de taille modeste qu'elles peuvent employer à la traite²²⁵. La situation est différente pour Sumatra, où les *Heren XVII* décident explicitement d'organiser des expéditions négrières à Madagascar afin d'y améliorer l'exploitation minière. C'est ensuite à Batavia d'armer un navire de traite avec une cargaison d'effets adaptés. En général, les navires de la VOC sont construits pour servir au commerce dans l'océan Indien, c'est-à-dire pour le transport des marchandises, sans faire de différence entre épices, toiles ou êtres humains. C'est donc le hasard, semble-t-il, qui a conduit le *Binnenwijzend* à devenir un navire négrier, n'ayant pas d'autre mission à effectuer et entrant dans les exigences des *Heren XVII* : un navire de 100 à 130 pieds pour un voyage direct à Madagascar²²⁶. Afin de mieux accueillir les esclaves, quelques modifications peuvent être faites, comme nous le voyons sur certaines expéditions négrières entre 1676 et 1707²²⁷. Généralement, le capitaine est muni des mêmes instructions que pour les voyages précédents, et des conseils précis lui sont également fournis concernant la marche à suivre pour la traversée afin d'éviter les problèmes sanitaires et un échec financier²²⁸.
- 48 Contrairement aux instructions des voyages négriers précédents, celles du *Binnenwijzend* portent des consignes détaillées à suivre pendant la traversée du navire rempli d'esclaves de Madagascar à la côte occidentale de Sumatra²²⁹. Une fois arrivés à bord, les esclaves doivent être mis aux fers²³⁰ deux par deux et placés dans l'entrepont, les hommes séparés des femmes (afin d'éviter « tout désordre », les marins sont aussi interdits d'accès aux logements des esclaves). Leurs cheveux doivent être rasés pour éviter les parasites, chaque matin leur logement doit être rincé « pour leur conservation » et leur corps doit être lavé. Pour les vêtir, le navire est chargé de *niquaniassen*²³¹ dit de « Surate » car, au moment de l'achat, les esclaves sont nus. Chaque jour, deux repas sont servis, à base d'un mélange de riz, de fèves, de poivre, de sucre, de tamarin et de sel. Le navire, étant bien approvisionné à son départ de Batavia,

décide de ne pas relâcher aux Comores. Les instructions soulignent l'importance de donner assez d'eau aux esclaves, trois fois par jour si possible. En effet, pendant le voyage, l'état-major accorde journalièrement deux *mutsiés*²³² d'eau pour chaque esclave, comme pour chaque membre de l'équipage²³³. Ces instructions ressemblent beaucoup à celles publiées par Pieter Van Dam, concernant la traite du Cap en 1685²³⁴.

49 La surveillance des esclaves occupe une place importante dans ces instructions, qui mentionnent plusieurs règles à suivre afin d'éviter les révoltes. Les esclaves doivent être uniquement amenés par groupe de quatre sur le pont et, après chaque repas, ils sont inspectés pour empêcher la possession d'armes, et leurs fers sont vérifiés. Jour et nuit, une sentinelle, armée d'un sabre, doit être placée devant les entrées des logements et relevée chaque heure. L'équipage et l'état-major doivent également porter des armes blanches, et les armes à feu doivent être à tout instant chargées, prêtes à être utilisées et placées dans un cercueil sur le pont²³⁵. La chambre du canonier doit toujours être fermée à clef. Il est interdit de laisser des cordes, des clous ou des agrafes dans l'entrepont pour ne pas donner l'occasion de suicides. Malheureusement, nous ne savons pas si ces conseils sont bien suivis pendant le voyage. Les traitements des Noirs à bord des navires de la VOC sont très proches de ceux de la traite transatlantique²³⁶.

50 Dans l'organisation d'une expédition négrière, le choix de l'état-major²³⁷ est très important : il est préférable d'enrôler des officiers ayant déjà une expérience à Madagascar²³⁸. Les exemples d'Albert Van Breugel et d'Abraham Van den Bogaard, qui ont respectivement effectué cinq et trois voyages de traite, montrent le réemploi des officiers de l'état-major. En revanche, ni le *commis* du *Binnenwijzend*, Jan Munnink²³⁹, ni son capitaine, Willem Hendriksen²⁴⁰, n'ont cette expérience. Ils doivent donc faire encore plus preuve d'« esprit d'initiative », comme O. Pétré-Grenouilleau l'évoque²⁴¹. Afin de les préparer pour la navigation maritime et pour les coutumes de traite, l'état-major reçoit des instructions très détaillées, ainsi que des journaux de bord des voyages précédentes. L'état-major du *Binnenwijzend* utilise plusieurs journaux et rapports des navires négriers (certains datant de plus de cinquante ans !) pour compenser ses lacunes dans la connaissance des lieux²⁴². Il y a là un certain manque d'échange d'informations entre Le Cap et Batavia²⁴³ : l'*Herstelling* parti du Cap en juin 1731 puise ses instructions dans les journaux de bord du *Leidsman* (1715), du *Tamboer* (1699) et du *Noordgouw* (1701)²⁴⁴. Il semble que, malgré leurs activités négrières et la correspondance continue entre les deux comptoirs, ceux-ci échangent peu d'informations sur les expéditions négrières. En 1740, par exemple, le *Brak* reçoit les journaux de bord du *Soldaat* (1696-1697), du *Leidsman* (1715) et de l'*Herstelling* (1732), ignorant ceux du *Binnenwijzend* et des voyages ultérieurs²⁴⁵.

51 Après le *commis* et le capitaine, le troisième personnage clef d'une expédition négrière n'est pas le *boekhouder*, mais l'interprète. C'est lui qui doit assurer le bon déroulement des négociations avec les souverains locaux. Il s'agit souvent d'un matelot connaissant la langue malgache ou d'un esclave de la VOC originaire de Madagascar. Ces derniers participent parfois à plusieurs traversées, comme Simon l'« Arabe » qui en a fait quatre entre 1677 et 1683²⁴⁶. Les interprètes sont plus difficiles à trouver à Batavia qu'au Cap, où il y a beaucoup d'esclaves malgaches. Nous verrons que le *Binnenwijzend* emmènera deux interprètes, nommés « Mamet Hasent » et « Janika », parlant la langue arabe²⁴⁷. Mais cette langue ne semble pas être très répandue dans le Nord-Ouest de Madagascar, car lors du voyage, le capitaine écrit : « Notre interprète, [...] n'arrivait pas à parler avec eux [les Malgaches] et ces peuples ne pouvaient pas le comprendre²⁴⁸. »

Les effets de traite et les négociations

52 Une fois le navire armé, équipé et chargé, l'expédition peut prendre le large en direction de la côte nord-ouest de Madagascar. Plusieurs mois après avoir quitté Batavia, les navires négriers arrivent le plus souvent au début de l'hiver austral (juin-juillet) qui est la saison commerciale et la moins chaude²⁴⁹. Le retour se fait généralement début septembre, cargaison complète ou pas, afin de ne pas manquer les vents favorables de la mousson du sud-ouest²⁵⁰. Arrivés à Boeny ou à Bombetoka, les navires négriers sont accueillis par quelques dignitaires qui

résident près de la plage (qui est également le lieu où les Néerlandais passent la majorité de leur temps)²⁵¹. Après quelques jours de route, le *commis* se rend avec quelques marins jusqu'à la capitale du souverain, qui est à Marovoay. Sur le reste de l'île, les marchands de la VOC réussissent le plus souvent à faire venir les souverains malgaches jusqu'à la côte pour accélérer la traite ; le souverain sakalava, lui, refuse catégoriquement de se déplacer pour rencontrer de « simples » marchands²⁵². Ces activités commerciales régulières entre Néerlandais et Sakalava ont donné lieu à une structure générale bien identifiée dans les interactions entre les deux parties. Bien entendu, les deux partenaires ont des buts différents : les Néerlandais veulent traiter un maximum d'esclaves en aussi peu de temps que possible contre un prix raisonnable, les Malgaches profitent davantage d'un long séjour des marchands néerlandais afin de les persuader d'accepter des captifs jugés trop vieux ou trop jeunes, ainsi que d'obtenir le plus de cadeaux possible. Il est important de noter qu'aucun navire négrier néerlandais, ayant été en contact avec les Sakalava, n'est retourné les cales vides.

53 Finalement arrivé dans la capitale sakalava, le *commis* entame de longues et difficiles négociations avec le souverain. Les Néerlandais étant les étrangers de ces terres, c'est le souverain malgache qui discute le prix de tous les captifs. Dans ces tractations, se mêlent les intermédiaires malgaches, personnages haut placés auprès du souverain. Parlant souvent une langue européenne, ils font également office d'interprètes et aident les Néerlandais à obtenir le meilleur marché possible en échange d'une récompense²⁵³. Ces intermédiaires jouent un rôle essentiel, faisant le lien entre le souverain et sa cour et les marchands européens. Ils sont identifiés dans le journal du *Binnenwijzend* comme *tolken* ou interprètes ; ensuite, à partir des années 1740, les Néerlandais parlent de plus en plus de *makelaars* ou intermédiaires. Il semble que, pendant le voyage du *Binnenwijzend*, les trois intermédiaires assistent plutôt les marchands néerlandais, pendant que les émissaires ou députés et marchands soutiennent les positions du souverain. Il s'agit, naturellement, de titres donnés par des officiers européens selon la façon dont ils voyaient les choses. En concluant un accord, le *commis* essaie en outre de faire autoriser les transactions d'esclaves avec des particuliers²⁵⁴. Le prix fixé pour la vente est théoriquement valable pendant toute la période de séjour du navire et pour chaque transaction du souverain ou des particuliers. Le *commis* retourne alors à la plage près du navire pour établir une *factorij*²⁵⁵ temporaire, avec palissade²⁵⁶, qui sert de magasin pour les effets et les esclaves, et qui sert également de lieu de réception par les vendeurs de captifs. La période d'achat était longue, dépassant souvent les deux mois, comme pour le *Binnenwijzend*, qui reste exactement neuf semaines à Boeny. De plus, les captifs étaient présentés par paire ou plus souvent par individu, comme dans la traite atlantique, ce qui n'accélérait pas la traite²⁵⁷. Le *Binnenwijzend* traite les premiers captifs seulement trois semaines après son arrivée.

54 Peu a été écrit sur les interactions entre Néerlandais et Malgaches lors du commerce des esclaves. Certes, les traductions et transcriptions des journaux de bord contiennent quelques éléments sur cette phase essentielle de la traite, mais les études approfondies manquent. James Ravell et Andrew Alexander sont les seuls qui aient tenté d'approfondir cette question dans le contexte des échanges commerciaux²⁵⁸. Les souverains sakalava ont un grand pouvoir sur le déroulement du commerce. Aucun de leurs sujets, pas même les Antalaotra, ne peut vendre des esclaves ou même des vivres sans qu'un accord soit conclu entre le souverain et les commerçants étrangers. Ce sont également eux qui négocient un prix fixe et essaient de faire passer les esclaves du souverain avant le reste. En outre, les Néerlandais sont soumis à l'offre en esclaves, à la durée des transactions et au climat. Ils emploient plusieurs tactiques pour écourter leur passage et ainsi éviter les cyclones et les risques sanitaires. Les Sakalava sont eux aussi soumis à des contraintes, car vendre le plus d'esclaves possible est nécessaire pour obtenir les articles les plus prisés. Il est donc probable qu'ils emploient tous les moyens pour satisfaire les acheteurs. Bien évidemment, il n'est pas possible de traiter ici tous les aspects de ces relations dans tous leurs détails, et ils feront de notre part l'objet de recherches ultérieures.

55 Offrir des présents au souverain sakalava est une coutume. Ces cadeaux sont de deux sortes. Le premier est obligatoire : il est donné lors de la première rencontre entre le souverain malgache et les marchands néerlandais. Avec cela, ces derniers honorent le souverain et montrent leur

estime. Il s'agit sans doute d'une obtention des droits de traite, autrement dit une taxe. Mais il ne s'agit pas, comme souvent en Afrique occidentale, d'un pourcentage de la valeur de la cargaison, et il n'est pas lié à la taille du navire²⁵⁹. Ce n'est non plus une somme fixe par tête d'esclave obtenue, comme Larson l'observe chez les communautés malgaches de l'intérieur au début du XIX^e siècle²⁶⁰. Selon J. Ravell, c'est le souverain malgache qui déterminait le cadeau à lui offrir, et souvent il dictait une liste pour indiquer ce que les marchands néerlandais devaient apporter la fois suivante²⁶¹. Pourtant cela ne semble pas être le cas pour toutes les expéditions de la VOC que nous avons consultées, notamment celle du *Binnenwijzend*. Et souvent, ce n'est pas seulement le souverain qui est honoré, mais également les membres de sa famille. De leur côté, pour marquer leur respect à l'acheteur, les souverains malgaches offrent souvent un bœuf. Nous analyserons dans le chapitre suivant les sortes d'objets qui sont donnés dans ces échanges. Néanmoins, les dons au souverain sakalava ne se limitent pas à cette taxe, car davantage de cadeaux sont nécessaires pour espérer obtenir le meilleur prix et le plus d'esclaves de qualité possible dans le délai le plus court possible.

56 Pour encourager la traite, les marchands néerlandais sont contraints de donner de temps en temps des cadeaux au souverain, un geste qui est volontaire (contrairement au premier don) mais jugé indispensable pour compléter la cargaison dans un espace de temps raisonnable, comme nous le voyons sur le *Binnenwijzend* et lors d'autres expéditions²⁶². Ceci peut être qualifié de « pot-de-vin » et cela paraît être une stratégie avérée des Malgaches qui semblent faire des promesses exagérées concernant le nombre d'esclaves à traiter, dans l'unique but d'obtenir plus de cadeaux²⁶³. Néanmoins, la Compagnie sait qu'en pratique il est impossible d'obtenir uniquement des esclaves de qualité et, afin d'accélérer le commerce, il est autorisé d'accepter une « brebis galeuse, si elle est [vendue] au bon prix²⁶⁴ ». Cela signifie que les marchands sur place pouvaient justifier l'achat d'un captif âgé et/ou en mauvaise santé, si cela était nécessaire pour le bien du négoce. Malgré toutes ses précautions, le *Binnenwijzend* met plus de deux mois à faire sa cargaison de 190 esclaves. Cela est probablement dû en partie à la concurrence d'un navire de Surate et de trois navires français. Ces derniers, en revanche, arrivent à rassembler un total d'environ 250 esclaves en six semaines, peut-être parce qu'ils paient les captifs plus cher²⁶⁵.

57 Abordons à présent les dons offerts de part et d'autre à partir de l'exemple du *Binnenwijzend*. Il semble surprenant, lorsque nous analysons les tableaux 3a et 3b, que l'état-major de ce navire offre plus et à plus de personnes que les Malgaches. Attention, il s'agit uniquement des objets donnés ou reçus sans contrepartie. En fait, les Néerlandais se doivent de persuader le souverain malgache et ses proches de traiter avec eux : c'est pourquoi les officiers de la VOC offrent des produits luxueux et chers. Nous voyons que, après le souverain, ce sont les interprètes-intermédiaires malgaches qui reçoivent le plus de dons, puis les dignitaires qui visitent le comptoir temporaire des Néerlandais et finalement les porteurs. Notons la différence de qualité des produits donnés aux dignitaires ou aux porteurs, notamment en étoffes. Les Malgaches se limitent à donner des bœufs et des vivres. Cependant, il est important de souligner que, le bétail constituant la base de richesse de la société sakalava, le don d'un bœuf semble être un cadeau de luxe, bien utile pour les navires ayant besoin de vivres²⁶⁶. Il est clair que les Néerlandais font de leur mieux pour convaincre et « encourager » le souverain et ses proches, afin de pouvoir conclure un accord favorable et accélérer l'apport d'esclaves. L'alcool, qui est de peu d'importance comme monnaie d'échange, joue alors le rôle de « lubrifiant²⁶⁷ » lors des négociations avec les Malgaches. Il ne figure pas dans la liste des présents, mais est consommé chaque jour pendant chaque négociation et lors de chaque achat. C'est ainsi que, au bout du séjour du *Binnenwijzend*, une quantité impressionnante d'alcool a été absorbée par l'état-major : 1 000 litres métriques en seulement soixante-dix jours²⁶⁸ !

Tableau 3a : Présents donnés sans contrepartie par les Néerlandais aux Malgaches lors du voyage du *Binnenwijzend*

À qui	Quoi
Souverain « Baba »	6 pièces de velours en pourpre 2 pièces <i>mallemlollen</i>

	2 pièces <i>moeris</i> fin 1 <i>adlas</i> soie de Surate 1 <i>pathole</i> soie de Surate 2 <i>parcallen</i> rouges 9 fusils de traite 5 livres de poudre 1 chaise chinoise 1 cartouchière Plusieurs bouteilles d'alcool
Princesse « Sjongene »	1 pièce <i>adlas</i> soie de Surate 2 couteaux à poignée blanche 2 ciseaux
« Don Jan Sandpinder »	1 <i>pathole</i> soie de Surate 1 fusil de traite 6 couteaux à poignée blanche 2 ciseaux
Gouverneur	1 <i>pathole</i> soie de Surate
« Crismis »	1 <i>pathole</i> soie de Surate 1 fusil de traite 2 ciseaux
Aux rameurs d'une pirogue	1 pièce de toile de voile grossière du Bengale
Camerist « Massa »	4 couteaux à poignée blanche
Capitaine « Commerain »	1 fusil de traite
« Anthonij »	1 couteau à poignée blanche
A divers	3 <i>kelders</i> d'eau distillée de Batavia 1 <i>aam</i> arak d'anis 2 <i>leggers</i> arak <i>apij</i> ²⁶⁹

Source : *Dag-register gehouden in 't jagt Binnenwijzend*, NA, VO 11257, non folioté.

Tableau 3b : Présents donnés sans contrepartie par les Malgaches aux Néerlandais

De qui	Quoi
Souverain	2 bœufs 1 petit cochon 1 cabri 1 petit pot de miel 4 citrons
Dignitaires	2 volailles
Princesse Sjongene	2 volailles

Source : *Dag-register gehouden in 't jagt Binnenwijzend*, NA, VO 11257, non folioté.

Analyse des transactions

58 Beaucoup a été écrit sur les objets de traite et leur importance dans les négociations entre Européens et Malgaches, cependant aucun historien à notre connaissance n'a procédé à une analyse minutieuse des échanges au XVII^e ou au XVIII^e siècle. Examinons tout d'abord les marchandises utilisées pour la traite. La cargaison du navire négrier consiste en grande partie en effets de traite qui servent à acheter des captifs : il s'agit de différentes sortes de marchandises, qui sont prisées des insulaires. Traditionnellement, les marchands européens apportent à Madagascar des armes à feu²⁷⁰, des munitions, de la monnaie d'argent, des toiles indiennes et de l'alcool fort²⁷¹. Ce sont pratiquement les mêmes types de marchandises que dans la traite en Afrique occidentale, à l'exception des pièces de monnaie²⁷². Cela montre l'intégration de Madagascar dans les réseaux commerciaux avec l'océan Indien, où les piastres espagnoles sont universellement employées à cette époque²⁷³. C'est justement cet argent qui est indispensable dans le commerce avec les Sakalava et les marchands antalaotra. Les armes à feu sont également des produits d'échange de grande importance : environ 130 000 fusils sont importés en 1730 sur la côte occidentale de l'Afrique, selon Paul Lovejoy²⁷⁴. Joseph Miller estime qu'elles ne constituent que 10 % de la cargaison dans la traite transatlantique, contre 25 à 30 % à Madagascar²⁷⁵.

59 Les piastres sont employées par les Néerlandais dès le voyage du *Voorhout* (1676) et elles s'avèrent être, dans les expéditions successives, l'objet de traite le plus sûr²⁷⁶. Elles assureront également le succès modeste de la traite du *Binnenwijzend*. Les piastres sont également les effets de traite préférés des autorités locales de la VOC car elles sont plus faciles à obtenir que de bons fusils. Néanmoins, ces derniers sont nécessaires pour compléter les cargaisons, et c'est pourquoi le comptoir du Cap demande parfois avec insistance aux *Heren XVII* des armes à feu et des munitions pour la « traite malgache²⁷⁷ ». Comme nous le verrons plus tard sur la liste détaillée de la cargaison, nous ajoutons à ces deux effets de traite des munitions (balles et pierres), de la poudre, des toiles indiennes, de l'alcool et des objets de fer ou de la quincaillerie qui servent de cadeaux pour les interprètes et permettent aussi d'acheter des vivres. Les rasades, utilisées en grande quantité dans la baie de Delagoa, ne sont pas utilisées dans la traite à Madagascar²⁷⁸. Concernant la qualité des effets de traite, selon Gwyn Campbell, il s'agit de « produits de qualité²⁷⁹ ». Comme déjà évoqué, une différence existe entre les marchandises utilisées dans les transactions et celles employées comme présents pour le souverain ; ce sont des produits précieux et élaborés²⁸⁰. Par exemple, les armes à feu de meilleure qualité, les « fusils de coutume », étaient uniquement employées comme cadeaux, tandis que les mousquets de qualité inférieure, les « fusils de traite », étaient utilisés pour acheter les captifs²⁸¹.

60 Pour analyser leur usage quotidien dans les achats, nous allons utiliser le rapport détaillé du *Binnenwijzend* des objets de traite employés pour acquérir chaque esclave. Les marchandises d'échange les plus importantes sont comptabilisées par l'état-major dans les tableaux 4a et 4b ci-dessous. Malheureusement, il nous a été impossible d'estimer la valeur exacte de chaque marchandise, donc nous nous bornerons à montrer les quantités utilisées. Observons que la prédominance des fusils et des piastres comme monnaie d'échange se confirme : dans presque la moitié des transactions (48 %), seules des pièces d'argent sont utilisées, les fusils comptent seulement pour un quart (27 %) des échanges ; cela sans doute à cause du faible nombre de fusils de traite (150) que les Néerlandais ont apportés sur le navire : 124 sont utilisés pour acheter des captifs, 6 pour acheter des bœufs et 12 sont offerts²⁸². Au total, 142 fusils de la cargaison du *Binnenwijzend* ont été échangés, soit 95 %, et il est bien probable que les fusils restants aient été considérés comme défectueux par les Malgaches²⁸³. Des 7 000 piastres espagnoles « triées²⁸⁴ » qu'avait reçues l'état-major, 1 570 seulement (22,4 %) servent à l'achat d'esclaves et seulement quelques réaux (24) ont été utilisés pour acheter du riz. Nous pouvons donc en déduire que les fusils sont les produits européens préférés de Sakalava à ce moment et que c'est leur nombre insuffisant qui fait que la plupart des transactions s'effectuent en piastres. Ces deux produits de traite les plus estimés par les Malgaches représentent ensemble près de 90 % de toutes les transactions du *Binnenwijzend*.

Tableau 4a : Les marchandises utilisées dans l'achat des 190 esclaves

Réaux espagnols	1 570
Fusils de traite	124
Poudre de guerre	505 livres
Pièces de <i>guinees</i>	37
Pièces de <i>baftas</i>	10
<i>Kelders</i> d'eau de vie de Batavia	9
Pièces de <i>patholen</i>	2

Source : *Dagregister van de Binnenwijzend*, NA, VCO 2217, f. 7068-7072.

Tableau 4b : Emploi des marchandises dans les achats des captifs

	Grand esclave	Esclave moyen	Petit esclave	Esclave femme	Totaux (%)
Fusil (souvent avec de la poudre)	21	9	7	15	52 (27,5 %)
Réaux	37	4	12	34	87 (45,8 %)
Fusils et réaux	14	2		10	26 (13,8 %)
Toiles	8	3		4	15 (7,9 %)

Toiles et réaux		1			1 (0,05 %)
Alcool	1			1	2 (0,1 %)
Fusils et alcool	6				6 (3,2 %)
Fusils et toiles				1	1 (0,05 %)
Totaux	87	19	19	65	190 (100 %)

Source : *Dagregister van de Binnenwijzend*, NA, VCO 2217, f. 7068-7072.

61 Les toiles indiennes viennent au troisième rang des effets de traite. Elles ne représentent que 8 % des échanges, mais sont également utilisées comme récompense pour des services effectués par les porteurs et rameurs. Dans le tableau 3a, nous pouvons voir que des articles plus raffinés, tels que des toiles de soie ou de pourpre, ainsi que des meubles sont également donnés en présents au souverain. L'alcool est aussi utilisé pour acheter des captifs. Le journal de bord du navire et son résumé restent pratiquement muets sur l'emploi de la quincaillerie, des munitions et de la poudre dans ces transactions, malgré la présence de quantités importantes dans la cargaison²⁸⁵. Les objets de moindre valeur servent pour l'achat des volailles, par exemple 4 volailles contre 1 couteau. Le 16 juillet, les marchands néerlandais échantent quelques « patates²⁸⁶ », des citrons et des œufs contre des ciseaux. Néanmoins, nous n'apprenons rien concernant les ustensiles en fer. Ces derniers objets sont plus souvent employés pour payer les porteurs et pour acheter de la nourriture autre que le riz et les bœufs. Les Européens payent ce grain par mesure de bambou, souvent en poudre ou en argent. Le bétail est généralement échangé contre des armes à feu, 1 bœuf contre 1 fusil²⁸⁷. Cela montre la valeur des bœufs.

62 Au début des négociations avec les marchands du *Binnenwijzend*, le souverain sakalava exige un prix de 40 réaux ou 2 fusils, 4 bambous de poudre²⁸⁸, 50 balles et 50 pierres pour un esclave homme. Les Néerlandais réussissent à faire baisser ce prix à 2 fusils et 2 bambous de poudre, et plus tard ils trouvent un accord sur 20 réaux pour un jeune homme robuste. Cela représente une baisse de 50 % ! Mais le prix négocié n'est pas un prix fixe : les officiers font une première répartition probablement fondée sur la taille et l'état physique de l'esclave. Les hommes sont divisés en grands, moyens et petits. Un grand – « pièce d'Inde » – coûte entre 20 et 16 réaux, un moyen entre 18 et 12 réaux, et un petit entre 6 et 10 réaux. Les différences de prix découlent des « défauts » mineurs des captifs, tels que les blessures superficielles. Concernant les femmes, aucune différence n'est faite dans leur catégorisation, mais comme le prix en réaux varie de 17 à 12 réaux, il est possible que ces transactions incluent des filles. Comme cela a été observé par Robin Law dans le golfe de Guinée, le prix des femmes malgaches est environ 20 à 25 % moins élevé que celui des hommes²⁸⁹. Les marchands néerlandais ne parlent jamais d'enfants, mais il est certain que les « petits esclaves », coûtant moins cher que les grands, sont en réalité de jeunes garçons. Les esclaves moyens sont probablement ce que les Français appellent les *capors*, des esclaves entre 7 et 14 ans²⁹⁰.

Tableau 5 : Prix les plus courants payés en différents articles pour les esclaves

Grand Noir	Noir moyen	Petit Noir	Esclave femme	Bœuf
2 fusils et 5 livres de poudre	1 fusil et 20 livres de poudre	1 fusil	1 fusil	1 fusil
20 réaux	2,5 guinees	10 réaux	15/16 réaux	
1 fusil et 3 réaux	16 réaux		2 guinees	
1 fusil et 1 <i>kelder</i> alcool			1 fusil et 9 réaux	
3 guinees				

Source : *Dag-register gehouden in 't jagt Binnenwijzend*, NA, VO 11257, non folioté.

63 En analysant ces prix, nous sommes loin du prix moyen de 12 réaux, que le *Voorhout* payait par esclave lors du premier voyage de 1676 dans la baie de Boeny²⁹¹, et du prix recommandé dans les instructions, qui était de 15 à 16 réaux²⁹². Mais, en 1733, l'*Huis ten Donk* négocie un prix plus élevé que celui du *Binnenwijzend* : 25 réaux ou 2 fusils de traite, 5 livres de poudre, 30 balles et 30 pierres à fusil pour un esclave homme²⁹³. Ces prix ne sont, bien évidemment, pas

le coût final pour la VOC, car il faudrait y ajouter l'amortissement graduel du navire, les gages de l'équipage ainsi que les besoins de nourriture et d'habillement pendant toute l'expédition.

Bibliographie

Outils de traduction

BONNEFOUX, P.M.J., PÂRIS, E., 1999 [1847], *Dictionnaire de marine à voiles*, Paris, Layeur.

KOOIJMANS, M., SCHOONEVELD-OOSTERLING, J., 2000, *VOC-Glossarium: verklaringen van termen, verzameld uit de Rijks Geschiedkundige Publicatiën die betrekking hebben op de Verenigde Oost-Indische Compagnie*, La Haye, Instituut voor Nederlandse Geschiedenis.

TWENT, A.C., 1813, *Zeemans woordenboek, of Verzameling der meest gebruikelijke Hollandsche zee kunstwoorden en spreekwijzen, in het Fransch en Engelsch overgebracht, tot nut van zeevarenden en amptenaren bij de marine*, Amsterdam, P. den Hengst & fils.

Sources imprimés

COOLHAAS, W.P., VAN GOOR, J. *et al.*, 1960-2007, *Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie 1610-1761*, 13 vol., La Haye, M. Nijhoff.

DE HAZE, T., 1758, *Reyze van het Oostindisch Schip Barneveld, uyt Holland tot an de Kaap der Goede Hoop in 't jaar 1719*, Dordrecht, H. de Koning.

DEFOE, D., 1990 [1729], *Madagascar ou Le Journal de Robert Drury*, Paris, L'Harmattan.

FLACOURT, É. DE, 2007 [1661], *Histoire de la grande Isle de Madagascar*, C. Allibert (éd.), Paris, Karthala.

ELLIS, W., 1838, *History of Madagascar: Compromising also the Progress of the Christian Mission Established in 1818, and an Authentic Account of the Recent Martyrdom of Rafaravary and of the Persecution of the Native Christians*, 2 vol., Londres, Fisher.

GUILLAIN, C., 1845, *Documents sur l'histoire, la géographie et le commerce de la partie occidentale de Madagascar*, Paris, Imprimerie royale.

HESSE, E. *et al.*, 1705, *Drie seer aanmerkelijke reysen na en door veelerly gewesten in Oost-Indiën van 't jaer 1675 tot 1686*, Amsterdam, E. Solmans.

LOUGNON, A., 1934-1949, *Correspondance du Conseil supérieur de Bourbon et de la Compagnie des Indes : 22 janvier 1724-17 octobre 1750*, 5 vol., Saint-Denis-de-La-Réunion, G. Daudé.

MAYEUR, N., 1913, « Voyage dans le Sud et dans l'intérieur des terres et particulièrement au pays d'Hancove », *Bulletin trimestriel de l'Académie malgache*, 12(2), p. 139-173.

MOLLEMA, J.C., 1935, *De Eerste Schipvaart der Hollanders naar Oost-Indië 1595-1597*, La Haye, Linschoten-Vereeniging.

VALENTYN, F., 2002-2004 [1724-1726], *Oud en nieuw Oost-Indiën: vervattende een naaukeurige en uitvoerige verhandeling van Nederlands mogentheyd in die gewesten*, 8 vol., Dordrecht, J. Van Braam.

VAN DAM, P., 1927-1953, *Beschryvinge van de Oostindische Compagnie 1639-1701*, F.W. Stapel (éd.), 7 vol., La Haye, M. Nijhoff.

VANDER CHIJS, J.A., 1887-1931, *Dagh-Register gehouden int Casteel Batavia 1624-1682*, 31 vol., La Haye, M. Nijhoff.

VAN RIEBEECK, J., 1952-1958, *Journal of Jan van Riebeeck*, 3 vol., Le Cap, A. A. Balkema.

Ouvrages imprimés

ALEXANDER, A., 2007, « Negotiation, trade and the rituals of encounter: An examination of the slave trading voyage of *De Zon*, 1775-1776 », *Itinerario*, 3, p. 39-58.

ALLEN, R.B., 2008, « The constant demand of the French: The Mascarene slave trade and the world of the Indian ocean and Atlantic during the eighteenth and nineteenth centuries », *Journal of African History*, 49(1), p. 43-73.

ALLEN, R.B., 2015, *European Slave Trading in the Indian Ocean, 1500-1850*, Athens, Ohio University Press.

ALPERS, E.A., 2009, *East Africa and the Indian Ocean*, Princeton, Markus Wiener Publishers.

ARMSTRONG, J.C., 1983, « Malagasy slave names in the seventeenth century », *Omalý sy anio*, 17-20, p. 43-61.

- ARMSTRONG, J.C., 1983, « Madagascar and the slave trade in the 17th century », *Omalý sy anio*, 17-20, p. 211-234.
- ARMSTRONG, J.C., WORDEN, N.A., 1989, « The slaves, 1652-1834 », in R. ELPHICK, H. GILMEE (dir.), *The Shaping of South African Society, 1652-1840*, 3e éd., Johannesburg, Masker Miller Longman, p. 109-183.
- BALLARIN, M.P., 2000, *Les reliques royales à Madagascar : source de légitimation et enjeu de pouvoir (XVIII^e-XX^e)*, Paris, Karthala.
- BARENDSE, R.J., 2002, *Arabian Seas: The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*, New York, M.E. Sharpe.
- BARENDSE, R.J., 2009, *The Arabian Seas, 1700-1763*, 4 vol., Leyde, Brill.
- BASTIAN, G., 1967, *Madagascar. Étude géographique et économique*, Paris, F. Nathan.
- BEAUJARD, P., 2012, *Les mondes de l'océan Indien*, 2 vol., Paris, A. Colin.
- BERG, G.M., 1985, « The sacred musket: tactics, technology and power in eighteenth century Madagascar », *Comparative Studies in Society and History*, 27, p. 261-279.
- BIALUSCHEWSKI, A., 2005, « Pirates, slavers, and the indigenous population in Madagascar, c. 1690-1715 », *International Journal of African Historical Studies*, 38 (3), p. 401-425.
- BOËSEKEN, A.J., 1977, *Slaves and Free Blacks at the Cape 1658-1700*, Le Cap, Tafelberg.
- BOOMGAARD, P., 2006, « Human capital, slavery and low rates of economic and population growth in Indonesia, 1600-1910 », in G. CAMPBELL (dir.), *The Structure of Slavery in Indian Ocean, Africa and Asia*, New York, Frank Cass Publishers, p. 83-96.
- BOUCHER, M., 1979, « The voyage of a Cape slaver in 1742 », *Historia*, 24, p. 50-58.
- BOXER, C.R., 1965, *The Dutch Seaborne Empire: 1600-1800*, Londres, Hutchinson & Co.
- BROUWER, C.G., 1992, « Die Madagaskar-Connection: Holländische Beiträge zur Erforschung der jemenitischen Sklavengeschichte », in G. VAN GELDER, E. DE MOOR (dir.), *Orientalism: The Middle East & Europe: Encounters & Exchanges*, Amsterdam, Rodopi, p. 56-86.
- BRUIJN, J.R. (dir.), 1979-1987, *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries*, 3 vol., La Haye, M. Nijhoff.
- CAMPBELL, G., 1981, « Madagascar and the slave trade, 1810-1895 », *JOURNAL OF AFRICAN HISTORY*, 22(2), p. 203-227.
- CAMPBELL, G., 2004, *The Structure of Slavery in Indian Ocean Africa and Asia*, Londres, Frank Cass.
- CAMPBELL, G., 2005, *An Economic History of Imperial Madagascar 1750-1895: The Rise and Fall of and Island Empire*, New York, Cambridge University Press.
- CAMPBELL, G., 2007, « Slavery and the Trans-Indian ocean world slave trade. A historical outline », in H.P. RAY, E.A. ALPERS (dir.), *Cross Currents and Community Networks. The History of the Indian Ocean World*, New Delhi, Oxford University Press, p. 286-305.
- CARREIRA, E., 2014, *Globalising Goa (1660-1822), Change and Exchange in a Former Capital of Empire*, Saligao, Goa 1556.
- CHAKRAVARTI, S., 1997, « The Dutch East India Company and slave trade in seventeenth century India: An outline by Pieter Van Dam, an advocate of the company », *Journal of the Asiatic Society*, 39(2), p. 73-99.
- CHAMULEAU, R. (dir.), 2004, *Hoeveel koperdraad voor een slavin? De VOC en de slavenhandel op Madagaskar 1696-1697 volgens het journaal van het zeiljacht Soldaat*, Oosterbeek, Bosbespers.
- CRÉPIN, P., 1922, *Charpentier de Cossigny, fonctionnaire colonial, d'après ses écrits et quelques-uns de ses contemporains*, Paris, E. Leroux.
- DECARY, R., 1966, *Coutumes guerrières et organisation militaire chez les anciens Malgaches*, 2 vol., Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer.
- DE SOUZA, T.R., 1989, « French slave-trade in Portuguese Goa (1773-1791) », in T.R. DE SOUZA (dir.), *Essays on Goa History*, New Delhi, Concept Publishing Company, p. 119-131.
- ELLIS, S., 1979, « Un texte du XVII^e siècle sur Madagascar », *Omalý sy Anio*, 9(1), p. 151-166.
- ELLIS, S., 2007, « Tom and Toakafo: the Betsimisaraka Kingdom and State formation in Madagascar, 1715-1750 », *Journal of African History*, 48, p. 439-455.

- ELLIS, S., RANDRIANJA, S., 2000, « Les archives de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales et l'histoire de Madagascar. L'expédition du navire de la Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), le Schuylenburg, septembre 1752 », in I. RAKOTO (dir.), *La route des esclaves. Système servile et traite dans l'est malgache*, Paris, L'Harmattan, p. 47-73.
- ELTIS, D., RICHARDSON, D., 2010, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven, Yale University Press.
- FÉRAUD, D., 1887, *Du paludisme à Madagascar*, thèse de doctorat, Montpellier, Hamelin frères.
- FILLIOT, J.M., 1973, *La traite des esclaves aux Mascareignes au XVIII^e siècle*, Paris, ORSTOM.
- GAASTRA, F.S., 1989, *Bewind en Beleid bij de VOC. De financiële en commerciële politiek van de bewindhebbers, 1672-1702*, Zutphen, Walburg Press.
- GAASTRA, F.S., 2002, *Geschiedenis van de VOC*, Amsterdam, Walburg Press.
- GEMERY, H.A., HOGENDORN, J.S., 1978, « Technological change, slavery, and the slave trade », in C. DEWEY, A.G. HOPKINS, *The Imperial Impact: Studies in Economic History of Africa and India*, Londres, Athlone Press for the Institute of Commonwealth Studies, p. 243-258.
- GLAMANN, K., 1958, *Dutch-Asiatic Trade 1620-1740*, La Haye, Martinus Nijhoff.
- GRANDIDIER, A. et G., 1903-1920, *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar (COACM)*, 9 vol., Paris, Comité de Madagascar.
- HAIDER, N., 2007, « The network of monetary exchange in the Indian Ocean Trade, 1200-1700 », in H.P. RAY, E.A. ALPERS (dir.), *Cross Currents and Community Networks. The History of the Indian Ocean World*, New Delhi, Oxford University Press, p. 181-205.
- HARDYMAN, J.T., 1963, « The Madagascar slave-trade to the Americas (1632-1830) », *Studia Revista Semestrial*, 11, p. 501-521.
- HEERINGA, K., 1895, « De Nederlanders op Mauritius en Madagascar », *De Indische Gids*, 17, p. 864-892, p. 1005-1036.
- HOOPER, J.L., 2010, *An Empire in the Indian Ocean: The Sakalava Empire of Madagascar*, thèse de doctorat, Atlanta, Emory University.
- JACOBS, E.M., 2000, *Koopman in Azië: de handel van de Nederlandse Oost-Indische Compagnie in de 18de eeuw*, Zutphen, Walburg Press.
- JAYASURIYA, S. DE SILVA, 2010, *The African Diaspora in Asian Trade Routes and Cultural Memories*, New York, The Edwin Mellen Press.
- KENT, R.K., 1968, « The Sakalava: Origins of the first Malagasy empire », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 55(199), p. 145-189.
- KENT, R.K., 1970, *Early Kingdoms in Madagascar, 1500-1700*, Berkeley, Holt, Rinehart and Winston.
- KLEIN, H.S., 2010, *The Atlantic Slave Trade*, new edition, New York, Cambridge University Press.
- LARSON, P.M., 2000, *History and Memory in the Age of Enslavement: Becoming Merina in Highland Madagascar, 1770-1822*, Oxford, James Currey.
- LAW, R., 1991, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750. The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*, Oxford, Clarendon.
- LOMBARD, D., 1971, « Un "expert" saxon dans les mines d'or de Sumatra au XVII^e s. », *Archipel*, 2, p. 225-242.
- LOVEJOY, P.E., 2000, *Transformations in Slavery. A History of Slavery in Africa*, second edition, New York, Cambridge University Press.
- MACHADO, P., 2014, *Ocean of Trade: South Asian Merchants, Africa and the Indian Ocean, c. 1750-1850*, Cambridge, Cambridge University Press.
- MÉDARD, H., 2013, « La traite et l'esclavage en Afrique orientale et dans l'océan Indien : une historiographie éclatée », in H. MÉDARD, M.-L. DERAT, T. VERNET et alii (dir.), 2013, *Traites et esclavages en Afrique orientale et dans l'océan Indien*, Paris, Karthala/CIRESC, p. 31-64.
- MEILLASSOUX, C., 1998, *Anthropologie de l'esclavage*, Paris, Quadrige/Presses universitaires de France.
- MILLER, J.C., 1988, *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Londres, J. Currey.
- MOLET, L., OTTINO, P., 1972, « Madagascar entre l'Afrique et l'Indonésie », *L'homme. Revue française d'anthropologie*, 12(2), p. 126-135.

- MOSCA, L., 2000, « La traite à Madagascar dans la seconde moitié du XVII^e siècle à la lumière de quelques documents anglo-américains », in I. RAKOTO (dir.), *La route des esclaves. Système servile et traite dans l'Est malgache*, Paris, L'Harmattan, p. 75-90.
- NEWITT, M., 1995, *A History of Mozambique*, Londres, Hurst and Company.
- PEARSON, M.N., 2001, « Asia and world precious metal flows in the Early Modern Period », in J.L. MCGUIRE, P. BERTHOLA, P. REEVES (dir.), *Evolution of the World Economy, Precious Metals, and India*, Delhi, Oxford University Press, p. 21-57.
- PARENTIER, J., 2002, *Oostende and Co : het verhaal van de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart 1715-1735*, Gand, Ludion.
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, O., 2006, *Les traites négrières*, Paris, Gallimard, « Folio Histoire ».
- PRAKASH, O., 1994, *Precious Metals and Commerce: The Dutch East India Company in the Indian Ocean Trade*, Aldershot, Ashgate.
- RANDRIANJA, S., ELLIS, S., 2009, *Madagascar: A Short History*, Londres, Hurst.
- RANTOANDRO, G.A., 1983, « Une communauté mercantile du Nord-Ouest : les Antalaotra », *Omalý sy anio*, 17, p. 195-210.
- RATSIVALAKA, G., 1995, *Madagascar dans le sud-ouest de l'océan Indien (circa 1500-1824) pour une relecture de l'histoire de Madagascar*, 2 vol., thèse de doctorat, université de Nice.
- RAVELL, J.J., s.d., « The VOC slave trade between Cape Town and Madagascar », article non publié, s.p.
- REDIKER, M., 2013, *À bord du négrier. Une histoire atlantique de la traite*, Paris, Seuil.
- RICHARDSON, D., 2003, « Shipboard revolts, African authority, and the Transatlantic slave trade », in S.A. DIOUF (dir.), *Fighting the Slave Trade: West African Strategies*, Athens, Ohio University Press, p. 199-218.
- SANCHEZ, S.F., 2013, *Le long XIX^e siècle de Nosy Be et de la baie d'Ampasindava (nord-ouest de Madagascar). Dynamiques malgaches et mondialisations dans un comptoir du Sud-Ouest de l'océan Indien*, thèse de doctorat, université Paris VII.
- SHELL, R.C.H., 1994, *Children of Bondage: A Social History of the Slave Society at the Cape of Good Hope*, Hanovre, University Press of New England.
- SHERIFF, A., 2010, *Dhow Cultures of the Indian Ocean: Cosmopolitanism, Commerce and Islam*, New York, Columbia University Press.
- SLEIGH, D., 1993, *Die Buiteposte : VOC-Buiteposte onder Kaapse bestuur 1652-1795*, Pretoria, HAUM Uitgewers.
- SNELGRAVE, W., 2008 [1735], *Journal d'un négrier au XVIII^e siècle: nouvelle relation de quelques endroits de Guinée et du commerce des esclaves qu'on y fait : 1704-1734*, Paris, Gallimard.
- SOMERS HEIDHUES, M., 2006, « Johann Wilhelm Vogel and the Sumatra gold mines: One man's fortune », *Archipel*, 71, p. 221-238.
- SYLLA, Y., 1985, « Les Malata : cohésion et disparité d'un "groupe" », *Omalý sy Anio*, 21-22, p. 19-32.
- TAYLOR, J.G., 1983, *Social World of Batavia. European and Eurasian in Dutch Asia*, Madison, University of Wisconsin Press.
- TESTART, A., 2001, *L'esclave, la dette et le pouvoir. Études de sociologie comparative*, Paris, Errance.
- THOMPSON, A., 1974, « The role of firearms and the development of military techniques in Merina warfare c. 1785-1828 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 224, p. 417-435.
- THORNTON, J.K., 1999, *Warfare in Atlantic Africa, 1500-1800*, Londres, UCL Press.
- VAN ROSSUM, M., 2013, « "Amok!": Mutinies and slaves on Dutch East Indiamen in the 1780s », *International Review for Social History*, 58, p. 109-130.
- VAN WELIE, R., 2008, « Slave trading and slavery in the Dutch colonial empire: A global comparison », *Nieuwe West-Indische Gids/New West Indian Guide*, 82(1-2), p. 47-96.
- VÉRIN, P., 1975, *Les échelles anciennes du commerce sur les côtes nord de Madagascar*, thèse présentée devant l'université de Paris I, le 18 octobre 1972, 2 vol., Lille, Service de reproduction des thèses, université de Lille III.
- VERNET, T., 2009, « Slave trade and slavery on the Swahili coast 1500-1750 », in B.A. MIRZAI, I. MUSAH MONTANA, Paul E. LOVEJOY (dir.), *Slavery, Islam and Diaspora*, Trenton, p. 37-76.

- VINK, M., 2003, « “The world’s oldest trade”: Dutch slavery and slave trade in the Indian ocean in the seventeenth century », *Journal of World History*, 14(2), p. 131-177.
- WARD, K., 2009, *Networks of Empire: Forced Migration in the Dutch East India Company*, New York, Cambridge University Press.
- WAX, D.D., 1973, « Preferences for slaves in colonial America », *Journal of Negro History*, 59 (4), p. 371-401.
- WESTRA, P. *et al.*, 2006, *Slavehandel met Madagaska : die joernale van die Kaapse slaweskip Leijdsman, 1715*, Le Cap, Africana Uitgewers.
- WESTRA, P., SLEIGH, D., 2013, *The Taking of the Slaver Meermin 1766*, Le Cap, Africana Publishers.
- WORDEN, N., 1985, *Slavery in Dutch South Africa*, Cambridge, Cambridge University Press.

Notes

- 1 Aussi : *Binnewijsent, Binnenwijsent, Binnewijsend*.
- 2 La Verenigde Oost-Indische Compagnie ou VOC (ou simplement la « Compagnie ») a été fondée en 1602 par l’union de toutes les compagnies des Indes orientales existant aux Pays-Bas. Jusqu’en 1799, elle détient le monopole du commerce dans l’océan Indien.
- 3 Aujourd’hui Jakarta. Située sur l’île de Java, cette ville portuaire fut prise en 1619 par les Néerlandais, elle fut ensuite baptisée Batavia et devint ainsi la capitale de la VOC.
- 4 L. MOLET, P. OTTINO, 1972, p. 126-135 ; P. BEAUJARD, 2012, vol. II, p. 127, 321-322, 488-489.
- 5 A. et G. GRANDIDIER, 1903, vol. III.
- 6 Tels que Nigel Worden, Robert Shell et Piet Westra.
- 7 A. et G. GRANDIDIER, 1908, vol. VI ; M. BOUCHER, 1979, p. 50-58 ; R. CHAMULEAU (éd.), 2004 ; P. WESTRA *et al.*, 2006.
- 8 J.C. ARMSTRONG, 1983, p. 43-61 ; S. ELLIS, S. RANDRIANJA, 2000, p. 47-73 ; P. WESTRA, D. Sleigh, 2013.
- 9 Comme nous pouvons le constater dans le travail récent de R.B. ALLEN (2015), qui n’utilise même pas ces journaux pour évoquer la traite néerlandaise dans l’océan Indien.
- 10 N. WORDEN, 1985, p. 41-51 ; R. SHELL, 1994, p. 40-65, 135-171.
- 11 K. HEERINGA, 1895.
- 12 Nationaal Archief, La Haye, Pays-Bas (ci-après NA), VOC 11257, non folioté. Le journal de bord de l’*Huis ten Donk* (1733) couvre seulement une partie du voyage : NA, VOC 2266, f. 5180-5208.
- 13 Il est difficile de faire la différence entre un *jacht* et un *pinas*. Les deux avaient deux ponts, trois mâts et un miroir plat. D’ailleurs, les instructions du *Binnenwijzend* le désignent comme une frégate.
- 14 1 *last* pèse entre 1 250 et 1 482 kilogrammes.
- 15 La Verenigde Oost-Indische Compagnie était dirigée par les *Heren XVII*, ou XVII gentilshommes, qui étaient les membres du conseil exécutif de la Compagnie, choisis au sein des six chambres participantes : Amsterdam, Zélande (Middelburg), Delft, Rotterdam, Hoorn et Enkhuizen.
- 16 Le navire est arrivé en Insulinde en 1727 et il y est resté pendant huit ans avant de retourner une première fois en Hollande en 1735 (J.R. BRUIJN (dir.), 1979, vol. II, p. 450-451).
- 17 Dans ce document, tous les événements survenus pendant l’expédition négrière sont notés, ainsi que chaque échange d’esclave et son prix. Nous y trouvons également toutes les résolutions du conseil de l’état-major.
- 18 « Dag-register van de *Binnenwijzend* », NA, VOC 2217, f. 6967-7072.
- 19 « Instructie voor d’overheeden van het freguat *Binnenwijsend* », *Batavia’s uitgaand briefboekanno 1732*, NA, VOC 985, f. 45-83.
- 20 Archives de la province occidentale du Cap, ci-après WCA.
- 21 Archives nationales de la République d’Indonésie, ci-après ANRI.
- 22 Archives nationales (AN) à Paris, dans le fonds Marine, 4JJ/86/14.
- 23 Les Français des Mascareignes commencent à envoyer des navires à Madagascar dès 1718, et c’est probablement l’*Alcion* qui est le premier à fréquenter des ports du nord-ouest en 1726. Les navires anglais ont tendance à passer plus à la côte occidentale de la Grande Île.
- 24 Les expéditions vers Le Cap sont interrompues entre 1715 et 1740, voir J.C. ARMSTRONG, N. WORDEN, 1989, p. 115.

- 25 Pour plus de détails, voir F.S. GAASTRA, 2002. Cette analyse s'inscrit dans un travail plus étendu dans le cadre d'un doctorat portant sur les traites négrières effectuées par les Néerlandais et les Français à Madagascar aux xvii^e et xviii^e siècles.
- 26 Aussi appelé commerce d'« Inde en Inde » en français ou *country trade* en anglais.
- 27 N. HAIDER, 2007, p. 203-204.
- 28 M. SOMERS HEIDHUES, 2006, p. 222.
- 29 Allant jusqu'à 667 tonnes d'argent pour la décennie 1720 : E. CARREIRA, 2014, p. 325.
- 30 F.S. GAASTRA, 2002, p. 139 ; O. PRAKASH, 1994, I, p. 187 et IX, p. 87.
- 31 E.M. JACOBS, 2000, p. 128.
- 32 Ce comptoir minuscule était même un des plus profitables de toute la VOC jusqu'aux années 1680 : F.S. GAASTRA, 1989, p. 215.
- 33 M.N. PEARSON, 2001, p. 28. Entre 1640 et 1680, Pearson mentionne 400 tonnes de métaux précieux qui transitent vers l'Asie par la VOC d'Europe et 540 tonnes du Japon. Ensuite, le commerce de l'argent est remplacé par celui de l'or qui est à son tour limité par le shogun en 1685 : K. GLAMANN, 1958, p. 63.
- 34 *Ibid.*, p. 63-65.
- 35 O. PRAKASH, 1994, I, p. 191 ; même si, dès le xvii^e siècle, l'argent venait à remplacer de plus en plus l'or dans les échanges avec l'Inde : E. CARREIRA, 2014, p. 322.
- 36 Littéralement « montagnes en rang ».
- 37 D. LOMBARD, 1971, p. 225.
- 38 R. BOOTHBY, « Discovery of the island of Madagascar or St. Laurence, near unto the East Indies », 1644, cité dans A. Grandidier, 1907, V, p. 130, et E. HESSE, *Drie seer aanmerkelijke reysen*, p. 211.
- 39 Au milieu de la forêt se trouvait une petite forteresse avec des magasins, des bureaux, une caserne et 300 maisons avec un temple : E.M. JACOBS, 2000, p. 127 ; F. VALENTYN, *Oud en Nieuw Oostindien*, vol. 5A, p. 35.
- 40 Aussi connu par les Néerlandais sous les noms de Poulo Chingo Chingo, Poulo Chingo, Poulo Chinko et Poeloe Tjinko. Il s'agit d'une petite île possédant un comptoir de la VOC dans la baie de Painan, située sur la côte occidentale de Sumatra au nord de Padang.
- 41 Aussi connu dans les textes de la VOC sous les noms de Sallida, Silido, Sillida, Silida, Zelida, Zilida, Zillida, Salido Ketjil, Pinang.
- 42 E.M. JACOBS, 2000, p. 128-129.
- 43 F. VALENTYN, *Oud en Nieuw Oostindien*, vol. 5A, p. 34-35 ; E.M. JACOBS, 2000, p. 129.
- 44 P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 2.1, p. 286. Exemple, juin 1682 : J.A. VANDER CHIJS, 1931, vol. II, p. 1021-1022.
- 45 P. BOOMGAARD, 2006, p. 86.
- 46 M. SOMERS HEIDHUES, 2006, p. 223.
- 47 P. RUEB, 1991, p. 24 ; E.M. JACOBS, 2000, p. 129.
- 48 D. LOMBARD, 1971, p. 233 ; J.A. VAN DER CHIJS, 1919, vol. XXIX, p. 268.
- 49 E.HESSE, *Drie seer aanmerkelijke reysen*, p. 222 ; M. SOMERSHEIDHUES, 2006, p. 219.
- 50 Mis à part quelques ouvrages coloniaux néerlandais, comme R.D. VERBEEK, 1893, « Het ontwerp eener mijnwet voor Nederlandsch-Indië », dans *De Indische Gids*, et trois articles dans la revue *Archipel* : D. LOMBARD, 1971, p. 225-242 ; P. RUEB, 1991, p. 13-32 ; M. SOMERS HEIDHUES, 2006, p. 221-238.
- 51 P. RUEB, 1991, p. 29.
- 52 J.C. ARMSTRONG, 1983, p. 229.
- 53 M. VINK, 2003, p. 146.
- 54 J. RAVELL, s.d., s.p.
- 55 En général, la traite des esclaves dans le monde de l'océan Indien se distingue du commerce transatlantique par son hétérogénéité, étant « multidirectionnelle » et en continuelle évolution (G. CAMPBELL, 2004, p. ix ; H. MÉDARD, 2013, p. 65-118).
- 56 S. CHAKRAVARTI, 1997, p. 83 ; déjà en 1618, il y avait 80 esclaves à Batavia : J.G. TAYLOR, 1983, p. 15.
- 57 K. WARD, 2009, p. 81.
- 58 G. CAMPBELL, 2007, p. 288, 297.
- 59 J.G. TAYLOR, 1983, p. 17-18 ; M. VINK, 2003, p. 148 ; P. BOOMGAARD, 2006, p. 84-85.

- 60 C'est un chiffre que nous retrouvons uniquement dans les communautés africaines qui sont de véritables sociétés esclavagistes, comme le Sénégal, le Mali et Gao pendant la même période : A. TESTART, 2001, p. 31. Ainsi que dans certaines colonies les plus esclavagistes du Nouveau Monde.
- 61 M. VAN ROSSUM, 2013, p. 120.
- 62 Lettre du 25.10.1735, NA, VOC 2205, f. 90.
- 63 Van Dam, avocat de la VOC, décrit les populations locales de Salida comme étant « trop fainéantes, les autres esclaves sont ou trop faibles, ou trop énervés de nature, et qui, s'ils ne trouvent pas d'autre solution, se suicident » (P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 1.2, p. 654 ; lettre du 30.11.1684, NA, VOC 1283, f. 176 ; P. RUEB, 1991, p. 20).
- 64 M. VAN ROSSUM, 2013, p. 117-118.
- 65 R. VANWELIE, 2008, p. 72.
- 66 M. VINK, 2003, p. 140-142 ; R.J. BARENDSE, 2002, p. 260.
- 67 P. RUEB, 1991, p. 14-15 ; P. BOOMGAARD, 2006, p. 91.
- 68 S. CHAKRAVARTI, 1997, p. 86-87, 90.
- 69 M. VAN ROSSUM, 2013, p. 120.
- 70 C. BOXER, 1965, p. 239-240.
- 71 F. LABATUT, R. RAHARINARIVONIRINA, 1969, p. 31 ; P. MACHADO, 2014, p. 213-214 ; P. VÉRIN, 1975, vol. I, p. 66 ; T. VERNET, 2009, p. 39-41.
- 72 Antalaotra (littéralement) : « gens de la mer ». Selon Samuel Sanchez (S.F. SANCHEZ, 2013, p. 54-56), le terme ne semble être utilisé qu'à partir de la fin du xviii^e siècle, et Philippe Beaujard (P. BEAUJARD, 2012, p. 129) précise qu'il ne s'agit pas d'une appartenance « ethnique » mais plutôt d'un mode de vie. Il s'agit d'une communauté apparentée à la culture swahili, dont les frontières sont difficiles à saisir et certainement très mouvantes. Nous l'emploierons néanmoins pour désigner les marins et commerçants musulmans installés dans la baie de Boeny, ayant des liens commerciaux avec les Comores et la côte swahili. Voir aussi G. RANTOANDRO, 1983.
- 73 Selon les autorités bataviaises, il s'agit d'une traite importante : entre 1 100 et 1 200 esclaves sont traités annuellement par de « vaillants navires arabes » depuis la baie de Boeny (« Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijzend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 56). Thomas Vernet estime qu'au xvii^e siècle environ 2 000 esclaves par an sont transportés dans la sphère arabo-swahili durant les années de pic de la traite (T. VERNET, 2009, p. 48). Cela semble corroboré par C.G. BROUWER (1992, p. 73-78).
- 74 G.A. RANTOANDRO, 1983, p. 201-202. Les Antalaotra ne semblent pas avoir été très nombreux, comparés aux autres peuples de la région (P. BEAUJARD, 2012, vol. II, p. 480).
- 75 G. CAMPBELL, 2005, p. 47, 53.
- 76 Sur la traite dans l'océan Indien, voir R.B. ALLEN, 2015 ; E.A. ALPERS, 2009.
- 77 Comme indiqué par les prêtres portugais au début du xvii^e siècle : A. et G. GRANDIDIER, 1904, II, p. 14. On pourra consulter, sur la traite vers la péninsule Arabique, C.G. BROUWER, 1992, p. 56-86 ; T. VERNET, 2009, p. 37-76.
- 78 Voir, sur la traite vers le Nouveau Monde, L. MOSCA, 2000, p. 75-90 ; J.T. HARDYMAN, 1963, p. 501-521.
- 79 On pourra consulter, sur la connexion entre Mozambique et Goa, P. MACHADO, 2004, p. 17-32 ; T.R. DE SOUZA, 1989, p. 119-131. Concernant la traite vers Bengkulu, voir S. DE SILVA JAYASURIYA, 2010. Pour la traite vers le golfe Persique : T. VERNET, 2009.
- 80 « Résolutions des *Heren XVII* », 04-17.08.1616 (NA, VOC 100, f. 358-359) ; J.P. COEN, « Instructie voor den E. Pieter Van den Broecke ende den Raed vande schepen *Middelburch en Duijve* », Bantam, 05.03.1617, NA, VOC 1072, f. 215v-216. D'ailleurs, cet essai fut un échec, comme l'explique P. Van den Broecke dans sa lettre du 29.01.1620 (NA, VOC 1070, f. 442-443).
- 81 M. VINK, 2003, p. 145 ; A. GRANDIDIER, 1905, vol. III, p. 30-41 ; K. HEERINGA, 1895, p. 1006-1016.
- 82 J. VAN RIEBEECK, *Journal*, vol. I, p. 224 ; *ibid.*, vol. II, p. 279.
- 83 Il s'agit par exemple des voyages du *Waterhoen* (1663) et du *Hoogcaspel* (1666) (« Dagregisters van de Kaap », WCA, C1876 et 1877 ; « Generale missive » du 13.03.1688, NA, VOC 1321, f. 114-117 ; J. L. HOOPER, 2010, p. 77).
- 84 « Generale missive » du 19.03.1683, NA, VOC 1260, f. 388.
- 85 15 000 esclaves malgaches importés entre 1652 et 1808, selon Robert Shell (R. SHELL, 1994, p. 40). Selon J.C. Armstrong et N.A. Worden, il s'agissait officiellement d'environ 2 820 esclaves malgaches sur un total de 4 300 esclaves débarqués au Cap (J.C. ARMSTRONG, 1983, p. 112 ; J.C. ARMSTRONG., N.A. WORDEN, 1989, p. 112).

- 86 Pulau Nias, île au large de la côte occidentale de Sumatra (D. LOMBARD, 2006, p. 231).
- 87 « Generale missive » de Sumatra, 1677, NA, VOC 1315.
- 88 La première preuve concrète dans les archives de la VOC est une lettre du 13 février 1677 où la traite des esclaves malgaches pour travailler dans les mines de Salida est considérée, NA, VOC 1204, f. 427.
- 89 P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 1.2, p. 653.
- 90 C. BOXER, 1965, p. 240.
- 91 En revanche, Gwyn Campbell note, lui, que les Malgaches auraient eu une réputation violente (G. CAMPBELL, 2004, p. XV). M. Rediker affirme que sur un navire négrier, certains groupes africains étaient enchaînés pendant que d'autres, « peu susceptibles de se soulever », étaient laissés libres. Selon lui, la rivalité entre certains groupes était exploitée par les Européens (M. REDIKER, 2013, p. 388-398). Pour plus de détails sur les stéréotypes envers esclaves dans la VOC, voir R. VAN WELIE, 2008, p. 68-69.
- 92 « Generale missive » de Gamron du 12.02.1678, NA, VOC 1323, f. 676-679 ; Te Haze, *Reyze*, p. 195-196.
- 93 « Generale missive » du 30.12.1704, NA, VOC 1573, f. 176. Nous trouvons effectivement plusieurs esclaves du Malabar à Salida dans les années 1730.
- 94 R.J. BARENDSE, 2009, 3, p. 1245.
- 95 « Generale missive » du 19.09.1721, NA, VOC 1841, f. 40 ; P. WESTRA *et al.*, 2006, p. 39 ; M. NEWITT, 1995, p. 157-158.
- 96 N. WORDEN, 1985, p. 42 ; voir l'exemple du navire *Snuffelaar* en 1731 : NA, VOC 2256, f. 437-653.
- 97 A. BIALUSCHEWSKI, 2005, p. 408.
- 98 Lettre de Batavia aux *Heren XVII*, 13.12.1686, NA, VOC 1307, f. 14 ; Pieter van Dam, avocat général de la VOC, note également la perte d'un autre navire, le *Huys ten Neck*, vers 1683-1684 (P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 2.3, p. 514).
- 99 J. PARMENTIER, 2002, p. 105-106.
- 100 A. BIALUSCHEWSKI, 2005, p. 412 ; S. ELLIS, 2007, p. 446 ; J.L. HOOPER, 2010, p. 120-121.
- 101 « Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijsend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 54-55.
- 102 S. RANDRIANJA, S. ELLIS, 2009, p. 104, 107.
- 103 Comme les Malata et les Zanamalata, voir Y. SYLLA, 1985, p. 19-32.
- 104 La première mention du mot « sakalava » dans une source européenne date du 15 août 1686 dans le journal de bord du navire négrier *Jambi* (J.C. ARMSTRONG, 1983, p. 215).
- 105 G. RATSIVALAKA, 1995, p. 98-100 ; M.P. BALLARIN, 2000, p. 42-43 ; J.L. HOOPER, 2010, p. 77 ; S.F. SANCHEZ, 2013, p. 21-22.
- 106 Nous emploierons le terme « sakalava » pour désigner cette communauté qui prend le pouvoir sur la côte occidentale à partir des années 1680, puis le « royaume du Boina » avec lequel les Néerlandais font la traite dans les baies de Boeny et de Bombetoka dès les années 1690.
- 107 Premier souverain sakalava, il réussit à agrandir son royaume par la force et en utilisant le commerce extérieur comme un levier de pouvoir déterminant (R.K. KENT, 1968, p. 174-178). La première mention de ce souverain dans un document néerlandais date de 1666 (WCA, C1877, Rapport de J. Granaat, 31.11.1666).
- 108 Cet endroit était connu parmi les marchands anglo-américains comme *Lightfoot's River* et chez les Néerlandais comme *Lijtvoetsrivier* (WCA, C1368, Lettre à Batavia du 27.02.1683).
- 109 Il semble difficile d'employer la différence que fait Claude Meillassoux entre le captif – celui qui consomme – et l'esclave – celui qui produit (C. MEILLASSOUX, 1998, p. 325). Néanmoins, selon Alain Testart, dès qu'un captif est vendu une fois, il s'agit d'un esclave car il a créé un profit (A. TESTART, 1998, p. 39). Le captif malgache a probablement changé de maître plusieurs fois avant d'être obtenu par les marchands néerlandais. Donc les individus achetés par la VOC peuvent être considérés comme des esclaves. Il existe cependant une différence avec la traite transatlantique, car la VOC est en même temps le transporteur et l'acquéreur des esclaves, contrairement à ce qui se fait dans le monde atlantique.
- 110 Ce qui est une corruption d'Andriandahifotsy (É. DE FLACOURT, 2007, p. 479 ; S.F. SANCHEZ, 2013, p. 115-116).
- 111 Voir pour plus de détails, voir S. ELLIS, 2007, p. 439-455.
- 112 R.K. KENT, 1970, p. 196-204 ; S.F. SANCHEZ, 2013, p. 136.
- 113 S.F. SANCHEZ, R. THIÉBAUT, « Les généalogies royales malgaches revisitées. Nouvelles approches de l'histoire de Madagascar aux xvii^e et xviii^e siècles », à paraître.

- 114 J.C. ARMSTRONG, 1983, p. 215. Peut-être avec l'aide des pirates européens (G. RATSIVALAKA, 1995, p. 100-101). Le journal de bord du *Jambij* (1686) parle d'une guerre entre le souverain de l'île « Magelage » et celui de la terre ferme où le premier est contraint de fuir.
- 115 J. LOMBARD, 1988, p. 48. Pour plus de détails sur l'expansion sakalava vers le nord-est, voir S.F. SANCHEZ, 2013, p. 162.
- 116 M.P. BALLARIN, 2000, p. 41 ; J. LOMBARD, 1988, p. 20-39 ; S.F. SANCHEZ, 2013, p. 124-125.
- 117 J.L. HOOPER, 2010, p. 39.
- 118 S.F. SANCHEZ, 2013, p. 162. Les marchands néerlandais passant après 1702 donne un certain « Andian Desandangits », comme successeur d'Andrianmandisoarivo.
- 119 D. DEFOE, *Drury*, p. 241.
- 120 J.L. HOOPER, 2010, p. 35.
- 121 S.F. SANCHEZ, 2013, p. 113.
- 122 Marovoay, cette ville n'est pas nommée par l'état-major du *Binnenwijzend*, mais celui de l'*Huis ten Donk* parle de « Maroway » en 1733 (NA, VOC 2266, fol 5180-5208). Les Français parlent d'« Encove » comme étant la capitale du souverain.
- 123 S.F. SANCHEZ, 2013, p. 163. Bien que les Néerlandais donnent « Babba » comme nom pour ce souverain, plusieurs indices recueillis de différents textes nous indiquent qu'il s'agit bien d'Andriamahatindriavo, nommé « Andian Maheiningarivoe » par les Néerlandais passant sur le *De Brak* en 1741.
- 124 J.C. ARMSTRONG, 1983, p. 220.
- 125 « Het geslagte van der tegenwoordig regeerende koning van 't rijk Magelage en Maringaer, dans le journal du *Binnenwijzend* », NA, VOC 11257, n.p. Voir également J.K. THORNTON, 1999, p. 43-46 ; G. BERG, 1985, p. 264-266. Même si les armes à feu semblent avoir été des objets de prestige qui ne sont pas utilisés en temps de guerre, la réalité semble plus complexe.
- 126 H.A. GEMERY, J.S. HOGENDORN, 1978, p. 247-252 ; R. DECARY, 1966, vol. I, p. 49.
- 127 G. BERG, 1985, p. 272-277. Voir, pour plus de détails, A. THOMPSON, 1974, p. 417-435.
- 128 R.J. BARENDSE, 2002, p. 255-260 ; P.M. LARSON, 2000, p. 33.
- 129 P. LOVEJOY, 2000, p. 79-80.
- 130 M. REDIKER, 2013, p. 152 ; O. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, 2006, p. 90-92.
- 131 Lettre de H. Hugo, Maurice, 23.05.1677 ; WCA, C309, f. 81-92.
- 132 P.M. LARSON, 2000, p. 60-65.
- 133 G. CAMPBELL, 2005, p. 55-57.
- 134 P. LOVEJOY, 2000, p. 86-87 ; T. VERNET, 2009, p. 42-43 ; G. CAMPBELL, 2007, p. 290-291.
- 135 F. LABATUT, R. RAHARINARIVONIRINA, 1969, p. 61 ; H.S. KLEIN, 2010, p. 59 ; R. LAW, 1991, p. 184-185.
- 136 P.M. LARSON, 2000, p. 86-90, même si Alain Testart n'estime pas que cela existe à Madagascar (A. TESTART, 2001, p. 159).
- 137 Massavana, sujet libre du souverain de Tuléar, tombé dans un guet-apens, est vendu comme esclave par son souverain à l'état-major du *Meermin* en 1765 (P. WESTRA, D. SLEIGH, 2013, p. 124).
- 138 Ainsi, une femme malgache raconte son histoire aux prêtres portugais en 1613 (A. et G. GRANDIDIER, 1904, vol. II, p. 26).
- 139 P.M. LARSON, 2000, p. 4-7.
- 140 *Ibid.*, p. 92-95.
- 141 Voir, pour plus de détails, P.M. LARSON, 2000, p. 20-25 ; J.-M. FILLIOT, 1973, p. 5-13.
- 142 Journal de l'*Huis ten Donk*, NA, VOC 2266, f. 5180-5208.
- 143 M. VINK, 2000, p. 142.
- 144 S. CHAKRAVARTI, 1997, p. 91.
- 145 G. CAMPBELL, 1988, p. 467.
- 146 P. WESTRA *et al.*, 2006, p. 10.
- 147 W. SNELGRAVE, 2008, p. 157-158.
- 148 Le terme *hova* est surtout retrouvé dans les textes européens et il fait référence au groupe statutaire des roturiers, mais il était également utilisé pour indiquer tous les sujets des royaumes des Hautes Terres au xviii^e siècle (voir S.F. SANCHEZ, 2013, p. 187). Nous retrouvons également le nom d'*ambolambo* (littéralement « chien-cochon », la signification étant « marchand itinérant ») dans les journaux de bord néerlandais pour désigner des commerçants de l'intérieur.

- 149 S. ELLIS, 1979, p. 163.
- 150 Lettre de H. Hugo, Maurice, 23.05.1677. WCA, C309, n.p.
- 151 A. et G. GRANDIDIER, 1904, vol. II, p. 12-13 ; T. VERNET, 2009, p. 42-43.
- 152 N. MAYEUR, *Voyage dans le Sud*, p. 139-173.
- 153 G. CAMPBELL, 2005, p. 50.
- 154 Lettre de Van der Stel aux *Heren XVII*, Fort Frederik, 25.11.1644, dans K. HEERINGA, 1895, p. 1011.
- 155 P. LOVEJOY, 2000, p. 86-87.
- 156 J.L. HOOPER, 2010, p. 66-67, 142-143. Même si les Sakalava continuent à contrôler une partie des réseaux commerciaux de Madagascar.
- 157 Aussi connue sous les noms d'île Marotte, Marose, Marosse, Marosy, Marote et île d'Anjou. Cette île est proche de l'île Sainte-Marie sur la côte orientale de Madagascar.
- 158 Journal de l'*Huis ten Donk*, NA, VOC 2266, f. 5180-5208. Pour les effets de ces intrusions sakalava sur la côte orientale, voir le journal de bord de l'*Hirondelle* (1731-1736) (AN, Marine, 4JJ/86/14). C'est un événement qui a été omis par la plupart des historiens.
- 159 J.L. HOOPER, 2010, p. 167.
- 160 S. ELLIS, 2007, p. 451-453.
- 161 Selon plusieurs journaux de bord néerlandais datant de la fin du xvii^e siècle, le mot indigène pour indiquer « Magelage » est *Malata*. L'origine et le sens de ce mot nous sont inconnus. Les Français parlent de « Masailly » et les Anglais de « Masselage »/« Matthewlodge ». Ces trois noms trouvent leur origine dans la dénomination « Mazalagem » des Portugais, qui l'ont probablement empruntée aux marchands musulmans : « Manzalaji », dénomination déformée par les communautés swahili en « Masalajy ». Cet endroit fut d'abord identifié avec Nosy Manja dans la baie de la Mahahajamba, puis avec la baie de Boeny (voir S.F. SANCHEZ, 2013, p. 95 ; P. VÉRIN, 1975, vol. I, p. 254 ; P. BEAUJARD, 2012, vol. II, p. 476-477 ; H.T. WRIGHT *et al.*, 1996, p. 63-64.).
- 162 Sans doute une déformation du toponyme « Maringando » qui est une rivière. « Maringaar » et « Magelage » sont souvent confondus par les Néerlandais (P. VÉRIN, 1975, vol. I, p. 275-280). Néanmoins, plusieurs documents semblent indiquer qu'il s'agit effectivement de la baie de Bombetoka, comme nous le voyons dans le journal de bord de l'*Huis ten Donk* (NA, VOC 2266, f. 5186). Voir également P. VÉRIN, 1975, vol. I, p. 172.
- 163 Selon Ratsivalaka, les Sakalava devaient chercher leurs esclaves de plus en plus loin de leurs bases (G. RATSIVALAKA, 1995, p. 102).
- 164 NA, VOC 1330 ; VOC 1443.
- 165 Voir tableau 2 : Résumé des expéditions négrières à Madagascar pour les mines de Salida (1678-1734), en annexe.
- 166 P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 1.2, p. 654.
- 167 *Hebbende niet alleen geduurende 3 maanden en 23 dagen van zijne laaste handelplaatse op Madagaskar, tot in Sunda's engte genoegzaam alle de slaven, ten getalle van 334 ingekogt, door siektens en de langduurige reyse overboord geset, maar ook nog van de schepelingen zo veele verloren, dat het genoegzaam onbegrijpelijk, hoe dien bodem de Sumatrane en Javase wal nog heeft kunnen krijgen, zijnde ook ter zake van voorsz. Siektens en sterftens onder de ingekogte lijfeygenen niet eens op Padang of Poelo Chico aangeweest* (« Generale missive » du 31.10.1733, NA, VOC 2150, f. 26).
- 168 D. ELTIS, D. RICHARDSON, 2010, p. 160-180 ; <http://www.slavevoyages.org>, site web consulté le 04.04.2015.
- 169 O. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, 2004, p. 168-170.
- 170 M. REDIKER, 2013, p. 398-403.
- 171 P. LARSON, 2000, p. 57.
- 172 *Zoo spoedigh als geschieden konde, naar de Cabo wierden overgebracht om onder dat climaat, niet veel van 'r hare verschillende, terdegen ververst en, de siecken weder tot gezondheid herstelt zijnde, met matige parthye per de vaderlandsche scheepen herwaarts gestiert te werden, hoedanigh zij in de ruymte het meeste gemack vinden en naar alle apparentie te beter gedisponeert overkomen soudent* (« Generale missive » du 11.12.1679, NA, VOC 1242, f. 418-421).
- 173 « Generale missive » du 23.12.1687, NA, VOC 1320, f. 314-315.
- 174 Début 1687, 30 de ces esclaves sont chargés sur le *Salland* et 50 sur le *Klaverblad* à destination de Batavia. Malheureusement, nous ignorons la mortalité de ces captifs pendant la traversée ou si ces Malgaches furent ensuite transférés à Salida (Lettre du Cap à Batavia, 27.03.1687, dans WCA, C 1378).
- 175 P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 2.3, p. 552.

- 176 « Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijzend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 76-78.
- 177 Voir tableau 2 : Résumé des expéditions négrières à Madagascar pour les mines de Salida (1678-1734), en annexe.
- 178 Le taux s'élève jusqu'à 40 % pour certains régions comme la Sénégambie (D. RICHARDSON, 2003, p. 201-204).
- 179 Sur le *Meermin*, en 1766, les esclaves malgaches réussissent à prendre possession du navire en pleine mer. Ils ordonnent à l'équipage de faire voile vers Madagascar. Les matelots néerlandais font le contraire, et le navire échoue dans la Struisbaai, non loin du Cap. Les captifs sont ensuite vaincus par les forces de l'ordre de cette colonie et à nouveau asservis (P. Westra, D. Sleight, 2013).
- 180 « Instructie voor de overheden van het schip 't *Huijs ten Donk* », 08.04.1733, NA, VOC 7552, f. 622.
- 181 Voir, pour plus de détails, A.J. BOËSEKEN, 1977.
- 182 Catégorie appelée par les Français « pièce d'Inde » (J.-M. FILLIOT, 1973, p. 215).
- 183 *Dat men altijd kloeke mansslaven voor vrouwen en kinderen prefereeren moet, item welke jonge en sterke robuste negros voor oude en swak gestelde [...] tot den swaren arbeid inde mijnwerken ontboden werden zoo volgt het ook van selfs dat de sterkste de beste zijn* (« Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijzend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 65).
- 184 *Selfs al konde men het soodanig deregeeren dat UL van de g'eijschte quantiteit twee derde gedeelte van het mannelijken en maer een derde van de vrouwelijke sexe magtig wierden hetgeen dan naer vermogen sal dienen geobserveert te werden* (« Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijzend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 65-66 »).
- 185 D. ELTIS, D. RICHARDSON, 2010, p. 165. Pour les années 1769-1775, voir R.B. ALLEN, 2008, p. 55.
- 186 « Generale missive » de 1683, NA, VOC 1382, f. 311-312.
- 187 G. CAMPBELL, 2004, p. xi.
- 188 « Generale missive » du 23.12.1687, NA, VOC 1320, f. 230.
- 189 En 1682, nous trouvons à Salida 150 esclaves hommes, dont 121 *volwassen*, 6 *halfwassen* et 4 garçons (NA, VOC 1377, f. 1138).
- 190 J.M. FILLIOT, 1973, p. 215.
- 191 D. ELTIS, D. RICHARDSON, 2010, p. 165.
- 192 « Generale missive » du 31.03.1733 et du 07.03.1734, NA, VOC 2150, f. 250-260 ; VOC 2107, f. 6110-6119 ; VOC 2157, f. 5660-5670.
- 193 Ce navire doit son nom au fait qu'il était armé pour faire un voyage de traite négrière pour Salida en 1681.
- 194 « Generale missive » du 19.03.1683, NA, VOC 1260, f. 388.
- 195 Résolutions prises à Salida pendant l'année 1735, NA, VOC 2347, f. 26-47.
- 196 *Westkust* désigne la côte occidentale (de Sumatra), tandis que *Pestkust* renvoie à la « côte de la peste [bubonique] ». Il s'agit probablement d'une zone de paludisme.
- 197 K. HEERINGA, 1895, p. 1016.
- 198 Résolutions prises à Salida pendant l'année 1735, NA, VOC 2347, f. 191-343, 27-155.
- 199 « Generale missive » du 07.03.1734, NA, VOC 2157, f. 4295-4310.
- 200 J.A. VAN DER CHIJNS, 1931, vol. II, p. 1021.
- 201 *De slaven in 't Berghwerck welcke meerendeel v Madagascar, Bengala, en andere Indische Oorden derwaerts warden gevoerd, moeten doen 't geense noyt geleerd hebben. Werden echter in hare Lijf-eigenschap op geen barbaersche wijs gehandeld; noch tot onmaetigen arbeyd gedwongen ; [...]. De beste Slaven voerden meë in de Mijnen, en warden verdeeld in seeckere Dagh en Naght-tijden onder 't opsight der Berghlieden. Sommige Slavinnen hier toe afgeright scheyden de Mineralen. Andere werden tot ander daer toe behorende wercken gebruyckt. Eenige moeten de noodwendige Levens-middelen de Gereedschappen en andere dingen uyt de Mijns-Neder-Pagger, of oock van Sillida, den Berghopwaerts draegen*(E. Hesse, *Drie seer aanmerkelijke reysen*, p. 260).
- 202 Résolutions prises à Salida pendant l'année 1735, NA, VOC 2347, f. 191-343, 27-155.
- 203 P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 1.2, p. 659. Elias Hesse est témoin de l'arrivée des esclaves : E. HESSE, *Drie seer aanmerkelijke reysen*, p. 240.
- 204 Teduigh, *Rolle waarbij pertinent aangewesen wert hoedanig 's E. Comps dienaren, lijffeijgenen en gecondemneerdens inde Goutmijn bescheijden aande wercken verdeelt sijn*, Padang, 06.12.1691, NA, VOC 1498. Ces chiffres comprennent, bien évidemment, tous les esclaves présents à Salida.
- 205 « Generale missive » du 23.12.1687, NA, VOC 1320, f. 230.

- 206 En comparaison, pendant la même période (1670-1689), 14,5 millions florins en or sont obtenus du Japon : K. GLAMANN, 1958, p. 58.
- 207 P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 2.3, p. 555.
- 208 Dans le monde de l'océan Indien, le *rijksdaalder* néerlandais, valant 2,5 florins, est l'équivalent d'une piastre espagnole (K. GLAMANN, 1958, p. 50).
- 209 E. HESSE, *Drie seer aanmerkelijke reysen*, p. 209.
- 210 F. VALENTYN, *Oud en Nieuw Oostindien*, vol. 5A, p. 39.
- 211 P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 2.1, p. 287.
- 212 E.M. JACOBS, 2000, p. 130 ; D. LOMBARD, 1971, p. 242 ; P. RUEB, 1991, p. 29 ; M. SOMERS HEIDHUES, 2006, p. 223.
- 213 F. GAASTRA, 1989, p. 210.
- 214 *Sooals is geseyt, beloofde men sigh seer veel van dit mijnwerck, en spaarde sulcx geen onkosten; soo met het senden van volk derwaarts, die met hoge daghuur en in Duytsland, selfs in Ongaryen, van de wal moesten werden gekoft tot voortsettinge vandien; voort slaven, die van Madagascar mosten gehaalt en derwaarts gevoert werden, als andersints, welkers gagiën en onderhoud seer hoog op stok liepen [...] waarby nog quam de grote sterfte van die menschen, soo door d'ongesondheyt van het climaat, als dat het een plage is, die alle mynen schynen onderworpen te wesen, [...], dat namelijk de menschen, daarin arbeydende, doodelyke siekten onderworpen zijn, en dat sy door lanckheyt van tyd en daar in moeten leeren aarden, selfs meede de slaven, die van buyten worden aangebragt, waardoor dan het werck nu en dan moest stille staan en nieuw volck derwaarts bestelt worden, dat het werck t'elckens seer teruggesette* (P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 2.1, p. 285).
- 215 « Generale missive » du 28.12.1731, NA, VOC 2065, f. 1913-1923.
- 216 P. RUEB, 1991, p. 13.
- 217 D. LOMBARD, 1971, p. 242 ; Lettre de Batavia de 1734, NA, VOC 2265, f. 4300-4301.
- 218 Lettre de Batavia de 1732, NA, VOC 2173, f. 1913-1914.
- 219 Résolution du haut gouvernement de Batavia, 24.05.1735, ANRI, VOC 974, f. 624-625.
- 220 « Generale missive » du 31.03.1738, NA, VOC, 2397, f. 2564.
- 221 « Generale missive » du 05.04.1739, NA, VOC 2317, f. 3066-3068 ; E.M. JACOBS, 2000, p. 241. Une troisième tentative de réouverture des mines a lieu dans les années 1910, qui se solde également par un échec. Voir, pour plus de détails, P. RUEB, 1991, p. 14.
- 222 *Of nu dese Westkust is het Ophir van Salomon, gelijk sommige niet vreemt van dat gevoelen zijn, laat ik daar* (P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 2.1, p. 287).
- 223 J.M. FILLIOT, 1973, p. 122-123.
- 224 N. WORDEN, 1985, p. 60.
- 225 Il semble que Markus Rediker ait raison en suggérant que chaque navire pouvait être employé comme navire négrier : M. REDIKER, 2013, p. 97. Donnons l'exemple du navire *De Brak*, qui est envoyé en 1740 par les *Heren XVII* pour servir au Cap à la traite des esclaves. On ne sait pas exactement si ce navire a été spécialement construit pour ce commerce ou pas.
- 226 Résolution de Batavia, 08.02.1732, ANRI, VOC 965, f. 316-317 ; NA, VOC 2177, f. 3908-3909.
- 227 Exemple du *Noordgouw* : *Weder gereverteert sijnde ons desselvs opperhoofden hebben gerapporteerd, als dat sij den 5en julij op Mauritius waaren g'arriveert dat den schipper Volkert Schouten (gedurende haar legtijd aldaar) om menschen en slaaven te beeter te logeeren, van beddinge als anders sig hadde voorsien* (Lettre du Cap aux *Heren XVI*, 25.03.1702, WCA, C1425).
- 228 Lettre de Batavia de 1731, NA, VOC 2177, f. 3908-3912.
- 229 « Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijzend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 76-78.
- 230 À la fin du journal de bord on trouve une liste des effets laissés à Pulu Tjinkuk, dans laquelle figurent 10 pièces de menottes et 10 pièces de chaînes de pied.
- 231 *Niquanias* : toiles rayées bleu et blanc de Coromandel.
- 232 *Mutsie* : petite mesure (environ 150 ml) de liqueur dont les détaillants se servent à Amsterdam.
- 233 « Dag-register van de *Binnenwijzend* », 09.12.1732, NA VOC 2217, f. 7041.
- 234 P. VAN DAM, *Beschryvinge*, vol. 1.2, p. 668-670.
- 235 « Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijzend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 76-78.
- 236 M. REDIKER, 2013, p. 383-448.

237 Lors d'une expédition négrière de la VOC, l'état-major comprend plusieurs membres d'équipage dont trois personnages clefs : le *schipper* ou capitaine, le *commis* ou marchand et le *boekhouder* ou comptable. Le capitaine est responsable des affaires maritimes et de la navigation, ainsi que de tout ce qui concerne le navire. Le *commis* est le marchand (subrécargue) qui s'occupe des négociations avec les autorités locales sur terre, il est le premier responsable du succès commercial du voyage. Ce dernier est assisté dans ces tâches par le *boekhouder*, qui est chargé des comptes. Bien que chacun ait ses propres occupations, c'est souvent le conseil de l'état-major – c'est-à-dire tous les personnages clefs réunis – qui prend les décisions importantes.

238 Pour donner un exemple : pour le voyage de l'*Herstelling* en 1731, les autorités du Cap sont soulagées de trouver à bord un sous-pilote qui a déjà été à Madagascar et qui est la seule personne à bord avec un peu d'expérience dans cette traite (WCA, C90, f. 72-90).

239 Jan Munnink avait le statut d'*opperkoopman* ou *commis* et il était venu pour la première fois en Insulinde en 1712. Il mourra pendant la relâche dans la baie de Boeny lors du séjour du *Binnenwijzend* en 1732.

240 Willem Hendriksen était *schipper* et était passé pour la première fois dans l'océan Indien en 1709. Il s'agira de son premier et dernier voyage à Madagascar.

241 O. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, 2006, p. 148.

242 Il s'agit des journaux des navires *Voorhout* (1677), *Elizabeth* (1678) et *Standvastigheid* (1694), ainsi que des rapports du *Tamboer* (1699) et du *Barneveld* (1720, « Instructie voor d'overheeden van het fregat *Binnenwijzend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 84-85).

243 Kerry Ward souligne que l'information ne circulait pas librement entre les comptoirs de la Compagnie (K. WARD, 2009, p. 64).

244 « Instructie voor de opperhoofden van het schip de *Herstelling* », 29.05.1732, NA, VOC 9142, f. 720.

245 « Instructie voor de opperhoofden van den Hoecker *De Brak* », Le Cap, 11.10.1740, NA, VOC 2547, f. 77-113.

246 Simon d'Arabier, il s'agit probablement d'un Antalaotra (J.C. ARMSTRONG, 1983, p. 232-233 ; WCA, C333, Lettre de Batavia, 14.10.1684).

247 « Instructie voor d'overheeden van het fregat *Binnenwijzend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 70.

248 *Onsen tolk, [...] met haar niet spreken, nog niet verstaan konde, nog die volkeren konden hem niet verstaan*(NA, VOC 11257, non folioté).

249 Les mois de juin, juillet et août sont considérés comme le « temps de commerce ordinaire » (« Instructie voor d'overheeden van het fregat *Binnenwijzend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 69).

250 Il s'agit ce que les navigateurs musulmans appellent *demani*, l'extrémité de la mousson du sud-ouest qui avait commencé en avril et qui dure généralement jusqu'à fin août (A. SHERIFF, 2010, p. 21 ; *Instructie voor de opperhooffden van 't Jaght Sillida*, 25.06.1681, NA, VOC 4017, f. 35-65).

251 Hooper évoque des comités d'accueil expérimentés qui approchent le navire en pirogues dès son arrivée (J.L. HOOPER, 2010, p. 114), mais on ne sait pas clairement de quelle région malgache elle parle.

252 Nous voyons ici la différence entre les Néerlandais, qui n'ont plus l'habitude d'y faire le commerce dans les années 1730 et les Français qui connaissent bien la procédure. Les autres souverains malgaches viennent toujours vers la plage pour traiter directement sur place avec les marchands étrangers. En revanche, Andriantoakafo vient voir les marchands hollandais à la plage, une fois les négociations abouties (P. WESTRA *et al.*, 2006, p. 24).

253 On ne sait pas clairement si le rôle d'intermédiaire est aussi officialisé à Madagascar que sur la côte occidentale du continent africain. Herbert Klein explique que ce rôle s'est officialisé dans certaines régions de cette dernière, comme à Ouidah, où le souverain nomme les intermédiaires africains par lesquels les Européens doivent passer et qui reçoivent un salaire (H.S. KLEIN, 2010, p. 106).

254 Le commerce particulier donnait la possibilité de traiter avec les marchands antalaotra (voir aussi J.L. HOOPER, 2010, p. 127).

255 Un comptoir temporaire où le commerce avec les populations locales est effectué. Ce logement et sa palissade sont construits par les Malgaches. L'état-major du *Binnenwijzend* paie 90 livres de poudre pour sa construction.

256 Pas seulement pour empêcher les esclaves achetés de s'évader, mais sans doute également pour se protéger des possibles attaques de la part des Malgaches.

257 M. REDIKER, 2013, p. 305.

258 Andrew Alexander essaie de faire une comparaison entre deux différentes sociétés sakalava en étudiant les journaux de bord du *Neptunus* et du *Zon* dans les années 1760 (A. ALEXANDER, 2005). James Ravell a été l'un des premiers à essayer de quantifier la traite négrière entre Madagascar et Le Cap.

Il nous a donné une liste du nombre d'expéditions, mais elle est devenue obsolète avec les nouvelles recherches archivistiques (J.J. RAVEL, 1977).

259 O. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, 2006, p. 149 ; R. LAW, 2004, p. 127-128.

260 P.M. LARSON, 2000, p. 66-67.

261 J.J. RAVEL, sans date, n.p. Pour un exemple contraire, voir le journal du *Binnenwijzend*.

262 G. CAMPBELL, 1981, p. 300-301. Par exemple, le *Voorhout* (1677), le *Standvastigheid* (1694), le *Ter Aa* (1706) et l'*Huis ten Donk* (1733) n'arrivent pas à compléter leur cargaison.

263 Les Français expliquent que le souverain leur demande d'« attendre toute cette Lune qu'il seroit venu beaucoup d'esclaves, mais c'est pour nous amuser » (Journal de bord de l'*Hirondelle*, AN, Marine, 4JJ/86/14).

264 *Ook consideratie gebruiken ende zaaken in reedelijke termen vindende, door een alte groote keurigheid deese volkeren niet affkeerig maken maer integendeel en voornamentlijk van de vorsten nu en dan al eens een schurft schaep onder den hoop laten doorschieten, mits de prijs daer na zij* (« Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijsend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 65).

265 Il faut noter que les navires français sont de faible tonnage : la *Diane* jauge 330 tonneaux, l'*Hirondelle* et le *St. Paul* 90 (Lettre du Conseil de Bourbon aux directeurs, 15.12.1732, dans A. LOUGNON, 1932, p. 19-20).

266 S.F. SANCHEZ, 2013, p. 113.

267 Terme utilisée par G. CAMPBELL, 1981, p. 300-301 ; J.C. ARMSTRONG, N.A. WORDEN, 1989, p. 114.

268 *En voornamentlijk starcken drank daer dit volk ongemeen opgesteld is en waervan men UL oversulx buijten – leggers gemeene en 4 amen anijs arak ook nog 12 kelders heeft toegedeelt om soo tot geschenck als ter inruijlinge van slaven te kunnen dienen wel verstaende dat men omtrent voorm. Gedisteleerde wateren het al weder in den beginnen niet te hoog instellen, maerbij flessen tellen moet* (« Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijsend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 63).

269 *Arak api* : arak de feu (littéralement). L'arak est une boisson alcoolisée à base de riz, de sucre et de palme.

270 Malheureusement, nous ne savons pas s'il s'agit des fusils de traite spécialement conçus pour le commerce africain, des fusils de service neufs ou obsolètes.

271 Voir, pour plus de détails, J.-M. FILLIOT, 1973 ; P.M. LARSON, 2000 ; G. CAMPBELL, 2005.

272 P.E. LOVEJOY, 2000, p. 106-111 ; R. LAW, 1991, p. 198-206.

273 Notons par exemple leur usage pour le commerce dans le canal de Mozambique (M. NEWITT, 1995, p. 173).

274 P.E. LOVEJOY, 2000, p. 109.

275 J.C. MILLER, 1988, p. 75. Concernant Madagascar, il s'agit de plusieurs dizaines d'expéditions négrières de la VOC que nous avons consultées.

276 *Factura*, 19.05.1676, NA, VOC 4012 f. 515-517. À cette époque les communautés antalaotra étaient encore politiquement indépendantes.

277 Demande d'effets pour Le Cap pour l'année 1687 (WCA, C341).

278 D. SLEIGH, 1993, p. 716.

279 G. CAMPBELL, 2005, p. 55.

280 Souvent il s'agit des toiles luxueuses, des fusils ornés en cuivre et de quelques produits européens.

281 La facture des marchandises montre une différence entre les fusils de traite (150) et les fusils de coutume (50) (« Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijsend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 76-78). Malheureusement, l'état-major ne fait pas cette différence dans son journal de bord.

282 Contrairement aux autres expéditions, la VOC ne fait pas de différence dans la facture de la cargaison du *Binnenwijzend* entre les fusils employés dans les échanges de captifs et ceux comme présents aux souverains.

283 Scénario presque identique pour le *Leidsman*, qui traite avec des fusils défectueux, jusqu'au moment où il n'y en a plus. Le reste des transactions se fait avec des piastres (P. WESTRA *et al.*, 2006, p. 24).

284 Les Malgaches ont une réputation de fines bouches concernant l'état des piastres espagnoles. Celles-ci sont par conséquent « triées » pour envoyer uniquement les pièces en bon état afin d'éviter les soucis (« Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijsend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 65).

285 100 livres de poudre de guerre, 1 000 pierres à fusil et 2 000 balles à fusil. Dans les échanges du *Binnenwijzend*, les balles et les pierres à fusil ne sont jamais mentionnées, néanmoins elles sont bien indiquées sur la liste de la cargaison. C'est assez singulier car, dans les autres journaux de bord, les *commis* marquent bien le nombre de balles et de pierres traitées. Bien qu'elles soient indispensables pour

le bon fonctionnement des armes à feu, il est donc plus probable que Munnink et Hendriksen aient été négligents sur ce point et que ces munitions aient bien été traitées.

286 Peut-être s'agit-il du taro, un tubercule alimentaire.

287 Lors du séjour du *Binnenwijzend*, 6 bœufs sont obtenus de cette façon.

288 1 bambou mesure environ 5 livres.

289 R. LAW, 1991, p. 169.

290 J.-M. FILLIOT, 1973, p. 215.

291 J.C. ARMSTRONG, 1983, p. 226-227.

292 *8 en 10 realen die men anders gewent was voor een kloeke mans slaav te geven tot 18 en 20 gelijke reaalen, dog van kleeder pligt zal het zijn om dien prijs zoo het mogelijk is voor de Comp. Weder te brengen op den vorigen voet van 15 à 16 realen* (« Instructie voor d'overheeden van het freguat *Binnenwijsend* », Batavia, 23.04.1732, NA, VOC 985, f. 61).

293 Journal de l'*Huis ten Donk*, NA, VOC 2266, f. 5195.

Pour citer cet article

Référence électronique

Rafaël Thiébaud, « De Madagascar à Sumatra : une route négrière peu commune. Le voyage du navire *Binnenwijzend* de la VOC en 1732 », *Afriques* [En ligne], 06 | 2015, mis en ligne le 21 décembre 2015, consulté le 02 mars 2016. URL : <http://afriques.revues.org/1805> ; DOI : 10.4000/afriques.1805

À propos de l'auteur

Rafaël Thiébaud

Doctorant, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Institut des mondes africains (IMAF) et département d'anthropologie sociale de la Vrije Universiteit Amsterdam (VU)

Droits d'auteur

© Tous droits réservés

Résumés

En 1732, le *Binnenwijzend*, navire de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales (VOC), fit une traite sur la côte nord-ouest de Madagascar afin de fournir les mines d'or de Sumatra en main-d'œuvre. Par le biais de documents inédits et uniques, nous retraçons le déroulement de ce voyage négrier peu commun, de son armement jusqu'à son retour à Batavia. Ce voyage nous apprend beaucoup sur la situation politique et économique du royaume sakalava du Boina, ainsi que sur les opérations de traite assurées par la VOC. Croisée avec d'autres données, cette expédition nous permet de mieux comprendre les interactions commerciales entre marchands néerlandais et souverains malgaches, à une époque encore peu étudiée, durant laquelle le commerce maritime avec les Européens se développait rapidement. Elle nous offre également des détails inédits sur les conditions subies par les esclaves lors d'un *middle passage* peu fréquent.

From Madagascar to Sumatra: an uncommon slaving route. The voyage of the ship *Binnenwijzend* in 1732

In 1732 the Dutch East India Company (VOC) ship *Binnenwijzend* undertook a slaving voyage to Madagascar in order to furnish the gold mines of Sumatra with manpower. By using unique and unpublished archival material we have been able to retrace the dynamics of this exceptional slaving expedition, from the armament to her return to Batavia. Thanks to this voyage, we can learn a lot on the political and economic situation of the Sakalava people of Madagascar as well as that of the VOC. Together with other data compiled from similar

expeditions, this voyage allows us to better understand the commercial interactions between Dutch merchants and Malagasy sovereigns during a poorly known period when maritime trade with Europeans was developing rapidly. Finally this evidence gives us more unique details on the conditions of slaves during an uncommon middle passage.

Entrées d'index

Mots-clés : Boina, océan Indien, Sakalava, traite des esclaves, VOC

Keywords : Boina, Indian Ocean, Madagascar, Sakalava, slave trade, Sumatra, VOC

Géographique : Madagascar, océan Indien, Sumatra

Notes de l'auteur Les recherches pour cet article n'auraient pas été possibles sans l'aide financière de la fondation Martine Aublet du musée du Quai Branly, de l'Institut français d'Afrique du Sud (IFAS-Recherche) et de l'Institut des mondes africains (IMAF). Je remercie Adrien Delmas, Thomas Vernet, Samuel F. Sanchez, Clélia Coret et Klara Boyer-Rossol pour leurs commentaires sur de précédentes versions.