Esclavages & Post-esclavages

Slaveries & Post-Slaveries

3 | 2020

Inscrire l'esclavage dans les humanités numériques

Construire une base de données sur la traite des esclaves dans l'océan Indien

L'exemple du cas français à Madagascar au XVIII^e siècle

Building a database on the slave trade in the Indian Ocean. The example of the French slave trade in Madagascar in the 18th century

Crear una base de datos sobre la trata de esclavos en el océano Índico. El ejemplo de la trata de los franceses en Madagascar en el siglo XVIII

Construir uma base de dados sobre o trato de escravos no Oceano Índico. O exemplo do trato francês de escravos em Madagascar no século XVIII

Rafaël Thiébaut

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/slaveries/2618>

DOI : 10.4000/slaveries.2618

ISSN : 2540-6647

Éditeur

CIRESC

Référence électronique

Rafaël Thiébaut, « Construire une base de données sur la traite des esclaves dans l'océan Indien », *Esclavages & Post-esclavages* [En ligne], 3 | 2020, mis en ligne le 27 novembre 2020, consulté le 29 novembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/slaveries/2618> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/slaveries.2618>

Ce document a été généré automatiquement le 29 novembre 2020.

Les contenus de la revue *Esclavages & Post-esclavages* / *Slaveries & Post-Slaveries* sont mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Construire une base de données sur la traite des esclaves dans l'océan Indien

L'exemple du cas français à Madagascar au XVIII^e siècle

Building a database on the slave trade in the Indian Ocean. The example of the French slave trade in Madagascar in the 18th century

Crear una base de datos sobre la trata de esclavos en el océano Índico. El ejemplo de la trata de los franceses en Madagascar en el siglo XVIII

Construir uma base de dados sobre o trato de escravos no Oceano Índico. O exemplo do trato francês de escravos em Madagascar no século XVIII

Rafaël Thiébaut

- 1 C'est en septembre 2010 que, dans le cadre de mon mémoire de Master, j'ai décidé de commencer, avec l'appui de Pieter C. Emmer, Henri Médard et Thomas Vernet, un travail de recherche sur la traite des esclaves¹ à Madagascar pendant les XVII^e et XVIII^e siècles². Cette recherche a été suivie d'une thèse, soutenue en 2017, durant laquelle j'ai pu établir deux constats (Thiébaut 2020). Premièrement, une approche quantitative est indispensable pour faire avancer les connaissances sur ce commerce dans l'océan Indien et celle-ci est impossible sans une étude approfondie des sources archivistiques disponibles. Deuxièmement, même si cette traite peut être qualifiée de commerce « le plus proche de la traite transatlantique » dans son ensemble, il y a des particularités qui doivent être soulignées, notamment dans l'organisation et l'exécution des expéditions. Une étude comparative permet ainsi de mettre en relief la circulation des pratiques de la traite esclavagiste entre les deux espaces océaniques.
- 2 Cet article expose les principaux défis que j'ai rencontrés lors de la constitution de ma base de données sur la traite des esclaves à Madagascar pendant l'époque moderne, notamment entre 1718 et 1810, ainsi que les solutions et les résultats que j'ai pu établir. Il souligne les différences entre l'océan Indien et l'espace Atlantique et présente une

base de données qui sera utile pour les historiens de la traite. De fait, depuis 2016, un groupe de chercheurs travaillant sur l'esclavage et la traite s'est réuni au sein du projet *Exploring Slave Trade in Asia – Towards an Indian Ocean and Maritime Asia Slave Trade Database* porté par Ulbe Bosma et Matthias Van Rossum de l'Institut international d'histoire sociale³. Un des objectifs de ce projet est de créer une base de données de la traite des esclaves dans l'océan Indien semblable à celle établie pour la traite dans l'espace Atlantique.

La traite des esclaves dans les océans Atlantique et Indien et les humanités numériques

- ³ La *Trans-Atlantic Slave Trade Database*⁴ a considérablement fait avancer nos connaissances sur le commerce des esclaves et ses conséquences. Ainsi, la traite transatlantique est devenue un champ historique bien étudié. Malheureusement, il manque encore une base de données pour le monde de l'océan Indien. Cette région a été longtemps délaissée, jugée trop complexe et trop diverse pour réaliser une telle investigation. La créer demande une approche différente, car comme l'a affirmé Hubert Gerbeau (1979 : 195-217), « l'océan Indien n'est pas l'Atlantique ». Aussi un déséquilibre important existe-t-il entre la recherche sur l'Atlantique et celle sur l'océan Indien⁵. Le commerce maritime et l'histoire de l'océan Indien sont des sujets presque inséparables⁶. La traite des esclaves s'est toujours trouvée isolée au sein des recherches historiques, éclipsée par les études sur la politique économique des compagnies européennes. Néanmoins, il y a depuis peu une résurgence des recherches sur la traite et l'esclavage dans l'océan Indien, en particulier avec les travaux de Richard Allen (2015), Markus Vink (2003 : 131-177), Matthias Van Rossum (2015 : 29-57) et d'autres, bien que les données manquent cruellement. Plusieurs raisons expliquent cette situation. De fait, contrairement à la traite dans l'océan Indien, la traite transatlantique se prête parfaitement à ce type de base de données. Pourquoi ? Tout d'abord, elle concerne une période bien définie, allant du xv^e au xix^e siècle. La traite dans l'océan Indien, en revanche, existe depuis deux millénaires ; elle est solidement installée dans les échanges économiques et culturels de cette région (Alpers 2014). Ensuite, nous y trouvons une multiplicité d'acteurs, tant européens que locaux, africains et asiatiques⁷. Enfin, bien que la traite transatlantique ne soit pas si triangulaire qu'on ne l'a longtemps imaginée (organisation des expéditions aux Amériques, par exemple), le commerce des esclaves dans l'océan Indien apparaît comme beaucoup plus complexe, se distinguant par sa multidirectionnalité, son hétérogénéité et son évolution au fil du temps⁸. Pour autant, des similitudes existent. Dans les deux régions se trouvent des économies de plantation coloniales (Médard, Dérat & Vernet 2013 : 37-38). David Eltis et Jane Hooper (2013 : 1) estiment qu'il y a des différences en ce qui concerne leur volume et leur longévité, mais que leur financement et leurs modes de transports sont identiques. La zone du sud-ouest de l'océan Indien, incluant Madagascar, comprend des éléments qui se rapprochent beaucoup de la traite transatlantique, notamment parce que des expéditions négrières sont parties de cette région en direction du « Nouveau Monde » (Capela 2007). Par ailleurs, si les liens de l'Afrique orientale avec le monde indien, plus facilement saisissables, ont été étudiés dans un contexte local (Sheriff 2010 ; Alpers 2009), la traite n'a pas encore été suffisamment située dans un contexte global.

Dans cette organisation, l'île de Madagascar fait intégralement partie des réseaux commerciaux de l'océan Indien. Certains chercheurs, tels que Pier Larson, Jean-Marie Filliot et Richard Allen, évoquent ces échanges, mais ces derniers n'ont pas été étudiés systématiquement : il est nécessaire de le faire. Si les Européens ont utilisé les réseaux commerciaux créés par les marchands swahili et arabes, leur *modus operandi*, c'est-à-dire l'organisation et l'exécution de la traite sur la Grande île, se rapprochait beaucoup de ce qui était à l'œuvre dans l'Atlantique. La comparaison est cependant à établir. Dans cet article, je propose de prendre Madagascar comme objet d'étude de cas en vue d'une approche quantitative de la traite des esclaves dans l'océan Indien pendant l'époque moderne.

- 4 J'ai choisi de focaliser mon étude sur la traite française, sur une période d'un siècle, allant de 1718 (première expédition négrière française à Madagascar) à 1810 (prise de l'île de France par les Britanniques), afin d'observer la continuité dans ce commerce. Cette période de la traite « légale » à Madagascar, bien qu'étudiée par plusieurs historiens, n'a pas fait l'objet d'une recherche détaillée et complète comme l'indique l'étude de Gilbert Ratsivalaka (1995 : I, 20), lequel mentionne « la méconnaissance totale [...] de l'histoire de Madagascar au XVIII^e siècle ».

La traite des esclaves à Madagascar : une histoire à construire ?

Une historiographie en manque de chiffres

- 5 Je ne suis pas le premier à identifier Madagascar comme le lieu propice à une étude quantitative de la traite des esclaves. Tout d'abord, les études portant sur les compagnies européennes ont analysé la traite comme une activité commerciale secondaire. Par exemple, Philippe Haudrère (2005 : 650-687), dans son *opus magnum* sur la Compagnie française des Indes orientales, ne mentionne Madagascar que dans le contexte de sa relation avec les Mascareignes. Pourtant, la traite occupait une place particulière dans la politique économique de cette île. Ensuite, les spécialistes du commerce maritime, notamment autour des îles Mascareignes, se sont concentrés sur l'arrivée des esclaves dans les colonies européennes. Ce deuxième groupe de spécialistes est apparu il y a une cinquantaine d'années, dans le sillage du regain d'intérêt pour la traite transatlantique. Auguste Toussaint et Jean-Marie Filliot ont fait la première étude quantitative sur la traite aux Mascareignes. Leurs ouvrages sont, bien que publiés il y a plus de quarante ans, des références indispensables pour tout historien étudiant la traite à Madagascar⁹. Plus récemment, Richard Allen (2015) a réévalué le travail de Filliot mais s'est limité à une partie des sources disponibles ainsi qu'à de la littérature secondaire. Enfin, dans une démarche opposée, les *malgachisants*, historiens spécialistes de l'île de Madagascar, ont focalisé leurs recherches sur l'esclavage et les conséquences de la traite pour la société de la Grande île. Certains, comme Pier Larson, ont fait le lien entre les différents axes. Pour autant, le commerce négrier n'a jamais été au cœur d'une recherche spécifique. Ces chercheurs ont étudié la traite des esclaves du point de vue des Malgaches, en s'intéressant à l'offre d'esclaves (Larson 2000 ; Campbell 2005). Leur analyse, portant principalement sur la seconde moitié du XVIII^e siècle, est centrée sur la question de la traite intra-malgache et sur la montée du royaume merina. Bien qu'intéressantes d'un point de vue socio-économique,

leurs études n'offrent pas les données nécessaires à une évaluation du volume de la traite et de ses conséquences politiques, économiques et sociales. Une approche quantitative de la traite constitue donc un ajout considérable à l'historiographie existante.

Mise en contexte du commerce

- 6 Dès l'an 1000, le commerce maritime régulier est installé à Madagascar au moyen du couloir swahili qui établit des liens commerciaux étroits avec les Comores et la côte orientale d'Afrique, jusqu'en Arabie et en Perse¹⁰. Cette insertion dans des réseaux commerciaux de longue distance (internationaux) permet l'introduction de produits asiatiques dans la Grande île, obtenus notamment par la vente d'esclaves. Tout au long de la période étudiée, les marchands africains et asiatiques restent des compétiteurs importants à Madagascar. L'arrivée des Portugais dans l'océan Indien en 1498 n'apporte pas de grands changements à cet isolement régional ni à l'importance du commerce maritime¹¹. Cette situation reste identique jusqu'à l'arrivée d'autres Européens, notamment des Anglais et des Néerlandais. Quand ces derniers arrivent à Madagascar en 1596, l'île est toujours une station de rafraîchissement sur la route des Indes (Bruijn 1979-1987, vol. II). Les expéditions négrières néerlandaises ne prennent leur essor qu'à partir des années 1650 : un commerce régulier s'établit alors avec la colonie du Cap jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Des esclaves malgaches sont également transportés vers Ceylan, Batavia, Cochin et même Sumatra, où ils sont employés dans l'éphémère extraction minière (Thiébaud 2015). Le volume de ce commerce reste limité : les Néerlandais ont effectué quelque soixante-dix-sept expéditions négrières, ce qui représente la mise en esclavage de sept mille malgaches environ (Thiébaud 2020). La traite conduite par les Anglais commence dans la seconde moitié du XVII^e siècle et se concentre sur le « Nouveau Monde », avec le développement de comptoirs sur la côte occidentale de Sumatra et à Bombay : presque vingt mille malgaches sont ainsi mis en esclavage pour plus de cinquante expéditions (McDonald 2015 ; Allen 2015 : 53). Les Français sont présents dans l'océan Indien dès le début du XVI^e siècle mais, jusqu'aux premières décennies du siècle suivant, ils n'y passent que sporadiquement. Ils créent, en 1643, une colonie à Fort-Dauphin qui s'achève par le massacre d'une partie des colons français en 1674, tandis que les survivants trouvent refuge à l'île Bourbon (Barassin 1963 : 383 ; Larson 2007). Délaissé, Madagascar reste néanmoins dans la zone d'influence française. Après des échanges commerciaux soutenus avec les pirates, entre 1685 et 1725, le commerce français se développe à partir des Mascareignes.

Carte de situation : Sud-Ouest de l'océan Indien

SOURCE : Sanchez 2013 : 43. Avec l'aimable autorisation de l'auteur.

- 7 De fait, la prise de possession de l'île Maurice en 1715, renommée île de France, et l'introduction du café marquent le début d'une économie de plantation dans les Mascareignes françaises. Celle-ci a recours à une main-d'œuvre forcée qui, semble-t-il, peut être prise assez facilement à Madagascar. Le nombre d'expéditions augmente ainsi de façon considérable à partir des années 1730. Les Français, d'abord avec la Compagnie des Indes, ensuite sous l'impulsion royale et privée¹², dominent jusqu'en 1810 les échanges commerciaux avec Madagascar, date à laquelle les Mascareignes sont prises par les Britanniques (Toussaint 1967 ; Vaughan 2005). La Grande île est alors identifiée comme un réservoir d'esclaves par plusieurs nations européennes à cause du rôle que l'île joue dans le commerce avec l'Arabie et la Perse depuis des siècles, mais aussi en raison de sa proximité avec les Mascareignes françaises ; en outre, parce qu'il est difficile d'obtenir un nombre satisfaisant d'esclaves sur la côte occidentale d'Afrique. Enfin, l'absence d'une mainmise coloniale permet la concurrence entre les puissances européennes et explique les prix peu élevés : Français et Néerlandais en tirent profit.

Le commerce le plus « transatlantique » de l'océan Indien

- 8 Malgré son éloignement de l'espace Atlantique et sa pleine intégration au monde africain et asiatique, le commerce des esclaves conduit par les Européens à Madagascar ressemble beaucoup à celui qu'ils pratiquent dans l'espace Atlantique. Premièrement, les voyages vers la Grande île ont le même objectif : se procurer une main-d'œuvre servile destinée aux plus durs travaux comme la construction de fortifications, l'extraction minière et la mise en culture de terres. La destination des esclaves peut être une ville portuaire comme Batavia et Bombay, mais aussi une société semblable à

certaines sociétés esclavagistes de la Caraïbe comme la colonie du Cap et les Mascareignes. D'autres similitudes se retrouvent dans l'organisation de la traite : dans les années 1680, tandis que le commerce des esclaves prend de l'ampleur à Madagascar, la VOC¹³ reprend les instructions employées par son correspondant atlantique, la WIC¹⁴, pour instruire l'état-major de ses expéditions négrières – les Compagnies de l'espace Atlantique sont alors considérées comme des modèles à suivre. Les captifs semblent avoir été traités de façon identique dans les deux océans. De même, l'organisation des échanges commerciaux est similaire : ils comprennent le même type de cérémonies lors des négociations et ils reposent sur le rôle primordial des intermédiaires (Thiébaud 2016 : 79-92). Dans les années 1770, le chevalier de Kerguelen explique qu'un officier marin ayant l'expérience du commerce des esclaves en Guinée est en état de traiter sans peine avec les Malgaches¹⁵.

Les expéditions négrières à destination de Madagascar sont organisées de la même manière que celles qui partent pour la côte atlantique de l'Afrique : on y retrouve non seulement les mêmes instructions, mais aussi les mêmes agents, c'est-à-dire des capitaines avec une expérience similaire et sur des navires qui sont identiques (Thiébaud 2020). Il s'agit souvent d'expéditions ponctuelles envoyées pour « traiter » le plus de personnes possibles, et l'administration française, dans les deux océans, gratifie ses marchands. Bien que les Européens cherchent en priorité à acheter des hommes, la majorité des personnes déportées dans l'océan Indien par les marchands locaux sont des femmes (Campbell 2007 : 288, 297).

Une multitude d'acteurs de différentes nationalités est présente à Madagascar. Cela pourrait faire penser à la situation qui existait sur la Côte des Esclaves – les régions côtières correspondant aux actuels Bénin et Togo – avec sa mosaïque de petits comptoirs européens. Toutefois, la situation sur la Grande île est bien différente. En effet, il n'y a pas de comptoir européen permanent, sauf dans le cas des Français durant la seconde moitié du XVIII^e siècle. Des concurrents africains et asiatiques ont quant à eux des comptoirs permanents sur la côte nord-ouest. En effet, la traite européenne des esclaves s'est développée en marge du commerce africain et asiatique, plus régulier et plus important. Implantés dans la région bien avant l'arrivée des Européens, ces concurrents continuent à y effectuer un commerce régulier pendant toute la période considérée, et celui-ci a pu atteindre jusqu'à deux mille esclaves par an (Vernet 2009 : 48 ; Barendse 2009 : III, 1209).

Ces interactions commerciales n'ont pas été assez étudiées : la constitution d'une base de données en ligne de la traite européenne dans l'océan Indien de la fin du XVII^e au début du XIX^e siècle permet de combler ce manque, tout comme elle ouvre la voie à une comparaison des données avec celles de la *Trans-Atlantic Slave Trade Database*.

Adopter une approche quantitative

- 9 Un des premiers objectifs de la *Trans-Atlantic Slave Trade Database* était de regrouper dans une seule et même base de données le nombre le plus exhaustif possible d'esclaves capturés et/ou vendus dans le cadre du commerce transatlantique. Pour cela, un grand nombre de chercheurs ont effectué une recherche minutieuse au sein des sources originales. Au total, 34 106 expéditions ont été recensées (Eltis 2018). Pour évaluer la traite dans l'océan Indien, une approche identique s'avère nécessaire. Une première étape a été réalisée en prenant le cas de la traite conduite par les Français à

Madagascar. Certes, ce commerce n'a pas la même importance numérique que la traite transatlantique ; son étude quantitative permet néanmoins d'appréhender des difficultés similaires à la traite transatlantique et de déterminer les spécificités liées à celles que l'on rencontre pour l'espace de l'océan Indien.

Notre base est constituée de données issues d'une grande diversité de sources écrites européennes très diverses. Il s'agit de centaines de journaux de bord, de lettres, de rapports, de mémoires entre autres, présents dans des dizaines d'institutions archivistiques différentes¹⁶. Cette base a été conçue en premier lieu pour un usage personnel. Son interface reste simple et surtout utile pour la recherche doctorale. Il s'agit d'un document Excel où chaque ligne comporte une expédition avec l'ensemble des informations récoltées sur celle-ci. On y retrouve par exemple des informations sur l'organisation de l'expédition (nom du navire, tonneaux de jauge, capitaine, armateur), la navigation (dates de départ et d'arrivée, lieux visités), la cargaison humaine, les denrées (riz, bœufs, autres produits) ou encore les événements qui se sont déroulés durant la traversée (décès, révolte).

Saisir les sources

10 La consultation des archives, l'extraction et le partage des données sont des éléments-clés dans la construction d'une base de données. Le dépouillement des sources est le premier pas vers cette approche quantitative. Cela demande une connaissance linguistique poussée, ainsi qu'un déplacement chronophage et coûteux aux archives, quand celles-ci ne sont pas numérisées. Des difficultés existent, comme les archives incomplètes ou en mauvais état qui doivent être suppléées par d'autres sources. Mis à part l'espoir de retrouver des archives entières que l'on croyait perdues – comme cela a été le cas à La Réunion¹⁷ –, le chercheur est dépendant des documents qui sont conservés ou accessibles dans les centres d'archives.

11 Dans un premier temps, les archives les mieux connues doivent être minutieusement étudiées, car elles peuvent révéler des informations cachées. Il ne faut, en effet, pas se fier aux seuls journaux de bord ou aux autres documents facilement exploitables comme les déclarations d'arrivée à Port-Louis¹⁸ car on trouve aussi des informations importantes dans la correspondance, officielle ou privée, ainsi que dans les archives privées et les archives notariales.

Le croisement de différentes sources primaires est aussi indispensable. Une recherche peut mener à une autre : des informations portées dans un recueil des archives de l'Ille-et-Vilaine m'ont appris qu'un extrait de l'expédition négrière de la *Renommée* (1743-1744) était présent dans le fonds du docteur Aubry localisé aux archives des Côtes-d'Armor¹⁹. Dans un autre cas, il a été très fructueux de croiser les sources de différents pays, les sources néerlandaises faisant mention de navires français inconnus²⁰. Ce croisement permanent des sources m'a permis de quadrupler pratiquement le nombre d'expéditions françaises connues pour Madagascar (Thiébaud 2017).

Une autre difficulté est l'éparpillement des sources au sein de multiples fonds, dû notamment à la présence de différents acteurs se livrant à la traite à Madagascar : la Compagnie, l'État (le royaume de France jusqu'en 1792, la République française de 1792 à 1804 et l'Empire français de 1804 à 1810) et les marchands privés. Plus abondantes pour la période de la Compagnie des Indes, grâce au monopole du commerce que celle-ci détient, ces sources permettent de constituer une liste détaillée des expéditions à

partir des correspondances et des journaux de bord conservés. La liberté de commerce de 1769 rend les sources beaucoup plus diverses, mais l'absence d'organisation étatique disperse les documents, dont bon nombre ont été perdus. Cette situation se reflète dans la structure éparse de l'administration coloniale et rend difficile la recherche des archives (Vink 2003 : 134). Bien évidemment, il y a des limites. Comme la traite transatlantique, la traite à Madagascar présente des informations fragmentaires sur plusieurs aspects. Soulignons notamment l'extrême difficulté qu'il y a à trouver des données sur le nombre d'esclaves et souvent, lorsque ce dernier est mentionné dans différentes sources, il ne concorde pas. Par ailleurs, le nom du navire peut également changer : la *Flore*, achetée par Maurice de Beniowsky, commandant français à Madagascar, est ainsi renommée *Maurice* (anonyme 2004). Il faut aussi se méfier de la présence d'informations contradictoires et s'armer de patience pour traduire ces données fragmentées dans une base de données solide. Des choix doivent être faits, des décisions doivent être prises.

Des chiffres revus à la hausse

- 12 Malgré ces difficultés, ma recherche a permis de réévaluer tant le nombre d'expéditions que le nombre d'esclaves embarqués à Madagascar. Pour la période « légale », de 1718 à 1810, 1 771 expéditions françaises ont été comptabilisées à Madagascar, tandis que Toussaint (1967) en avait dénombré 794 ; Allen (2015), 460 et Hooper (2017), 379.

Nombre d'expéditions françaises à Madagascar par année (1718-1810)

SOURCE : Thiebaut 2017 : 484.

- 13 Ce commerce s'effectue bien au-delà de la seule région du sud-ouest de l'océan Indien et il est plus diversifié que la traite transatlantique : les données sont donc incomplètes et reflètent une image partielle de la traite dans l'ensemble de l'océan Indien. À la lecture de ce graphique, une tendance générale se dégage pourtant quant au nombre annuel des expéditions.

Un mouvement croissant d'expéditions est clairement visible, avec des pics souvent liés à des événements spéciaux. Les pics de 1733 et 1774 s'expliquent par les tentatives,

furtives, de colonisation française sur la côte orientale de Madagascar²¹ ; ceux de 1748 et de 1757-1758 sont liés au passage des escadres de guerre. L'apogée de la traite en 1807 est sans doute liée à l'arrivée du gouverneur Decaen aux Mascareignes et à l'envoi de Sylvain Roux comme agent de traite à Madagascar. Les chutes sont plus difficiles à comprendre. Dans quelques cas, celles-ci peuvent s'expliquer par des événements politiques : la chute de 1765-1766 suit la fin de la Compagnie des Indes et la rapide diminution des expéditions en 1809-1810 est manifestement liée à la menace britannique. Dans d'autres cas, 1746-1748, 1759-1763, 1782-1783, 1799-1800, elles sont dues aux lacunes des sources, souvent à cause des guerres (Ratsivalaka 1995 : I, 350). De fait, prétendre connaître toutes les expéditions grâce à des documents précis n'est possible que pour quelques années. Pour autant, les données semblent plus complètes que celles présentées par les autres historiens. Pour la décennie 1740, Allen compte, par exemple, cinq expéditions, tandis que j'ai pu en compter 83. Pour 1781, Toussaint ne trouve aucun navire venant de Madagascar, quand j'en ai trouvé une quinzaine (Thiébaud 2020).

Estimer la traite : des données fragmentaires et contradictoires

- ¹⁴ Sur les 1 771 expéditions recensées, seules 555 ont eu avec certitude des esclaves à bord. Pour les autres, les sources restent silencieuses ou indiquent seulement qu'il y avait « des Noirs » présents sur les navires. Pourtant, la traite d'êtres humains dominait bien le commerce français à Madagascar. Pour 414 expéditions, je dispose du nombre à peu près exact de personnes traitées. Dans de très rares cas, les sources mentionnent expressément qu'aucun captif n'était présent sur le navire, comme le *Walpole* en 1768²². Au total, j'ai réussi à trouver des informations pour presque un quart des expéditions. Cette proportion est comparable à celle de la base de données *Slave Voyages*, qui possède des données pour 25 à 50 % des expéditions transatlantiques (Eltis 2018). Le nombre d'expéditions ne nous informe pas non plus sur le nombre de personnes traitées. Certes, le tonnage du navire détermine dans une certaine mesure sa capacité à transporter des esclaves. Sur l'ensemble des expéditions pour lesquelles le nombre est connu, le tonnage moyen est de 380 tonneaux et de 0,2 esclave par tonneau²³. Il faut également tenir compte des cargaisons mixtes, c'est-à-dire non exclusivement composées d'esclaves, ce qui limite l'espace qui pourrait leur être alloué. L'agrégation de toutes ces données, même si elles restent fragmentaires, indique une moyenne de 76 esclaves par expédition française. En effet, il est rare qu'un contingent acheté à Madagascar dépasse la centaine d'esclaves : c'est le cas pour seulement un quart des expéditions, dont la moitié date d'avant 1770²⁴. Cela tranche avec la traite transatlantique où les Français transportent en moyenne 318 esclaves par navire, soit presque quatre fois plus²⁵.
- ¹⁵ David Eltis (2018) souligne, à propos de ces données, les choix qui ont été faits dans le cadre de la *Trans-Atlantic Slave Trade Database*. J'ai été confronté aux mêmes difficultés, d'autant que les données à disposition étaient moins nombreuses. En ce qui concerne par exemple le taux de mortalité, des données existent pour moins d'1 % des expéditions françaises à Madagascar, contre plus de 50 % pour celles de l'Atlantique. À plusieurs reprises, le nombre d'esclaves est différent pour une même expédition. C'est ainsi que pour la *Diane*, en 1732, les sources indiquent 180, 220 ou 226 esclaves²⁶. Le nombre le plus précis a toujours été considéré comme étant le plus fiable²⁷. De la même façon, les dates peuvent différer selon les sources, concernant les jours, mais également

les mois et même les années de départ ou d'arrivée de tel ou tel navire négrier. Ces données fragmentaires et/ou parfois contradictoires permettent-elles cependant de tirer des conclusions sur le nombre d'esclaves achetés par les Français à Madagascar de 1715 à 1810 ? Il faut d'abord noter que chaque navire ayant fait escale à Madagascar sur le chemin des Mascareignes a embarqué des esclaves. Ainsi, en prenant en compte les moyennes obtenues pour le tonnage des navires et des navires de rafraîchissement²⁸, un total de 115 563 à 124 607 esclaves débarqués avec une mortalité de 8 %²⁹, donne le nombre de 124 808 à 134 576 esclaves embarqués à Madagascar³⁰. Il faut aussi compter avec la fraude. Une bonne compréhension des mécanismes de la fraude permettrait de faire des estimations plus précises. Bien qu'il soit impossible de donner un pourcentage pour ce commerce illicite, nous pensons, comme nous l'expliquerons plus avant, qu'il ne peut être inférieur à 10 % et qu'il pourrait atteindre jusqu'à 50 % du négoce. Si l'on tient compte de ces chiffres, cela porterait à un total minimum de 137 289 à 148 034 esclaves embarqués, et à un maximum de 187 212 à 201 864 esclaves. Bien évidemment, il s'agit d'une estimation avec une marge délibérément large, au vu de l'importance de la fraude. Mais elle donne une indication vraisemblable du volume de ce commerce.

Les variables statistiques et quantitatives, et leurs défis

- 16 Bien que beaucoup de similitudes existent entre la traite à Madagascar et celle de l'océan Atlantique, certaines données sont plus difficiles à obtenir. Pour preuve, dans notre base de données, seules quelques dizaines de variables d'entrées ont pu être identifiées, alors que la *Trans-Atlantic Slave Trade Database* en comprend 74 dans son moteur de recherche et 293 au total (Eltis 2018). Ceci est dû en grande partie à l'état des sources archivistiques.

La destination finale des esclaves

- 17 Dans le cadre de la traite aux Mascareignes, la destination finale des contingents d'esclaves est difficile à déterminer, notamment en raison de l'existence de plusieurs lieux de débarquement. La plupart des expéditions négrières sont organisées à l'île de France et les documents archivistiques mentionnent davantage Port-Louis. L'inexistence des documents de « déclaration d'arrivée » des navires pour les villes portuaires de l'île Bourbon – Saint-Denis et Saint-Paul – accentue ce phénomène³¹. Pendant la majeure partie du XVIII^e siècle, l'île Bourbon, où très peu de négociants sont installés, est dans une situation de dépendance vis-à-vis de l'île de France (Prentout 1901 : 295 ; Toussaint 1969 : 22). Néanmoins, 180 expéditions bourbonnaises ont été identifiées, la plupart avant 1735 ou après 1767, dont la moitié au début du XIX^e siècle (Wanquet 1980-1984 : vol. II, 1982, p. 404). Il faut également noter qu'un même nombre d'expéditions venant de Madagascar – mais probablement plus –, sont arrivées à Port-Louis après avoir mouillé à l'île Bourbon. Il est donc possible que certains esclaves y aient été débarqués et d'autres, embarqués. Quand un navire de Madagascar arrive à Port-Louis avec du café, il est certain qu'il est passé à Bourbon³². Il est très difficile de déterminer sur quelle île les esclaves ont été débarqués, d'autant que la pratique du cabotage entre Bourbon et l'île de France est répandue³³.

La rapidité des expéditions

- 18 La durée des campagnes négrières est un autre point de divergence avec l'espace Atlantique. Pour atteindre Madagascar depuis les Mascareignes, il faut en moyenne une semaine pour arriver sur sa côte orientale et une vingtaine de jours pour la côte occidentale ; le retour peut quant à lui prendre un mois³⁴. Ce qui est considérablement plus court que les 79 jours nécessaires au « passage du milieu », temps moyen mis par les navires français dans l'espace Atlantique entre 1718 et 1810³⁵. Le temps de séjour sur place dure en moyenne un mois sur la côte orientale, aussi bien pour les expéditions négrières que pour les navires de rafraîchissement, en fonction de l'offre de vivres et d'esclaves disponibles³⁶.

La durée totale d'une expédition négrière est en moyenne de trois mois³⁷. Certains voyages prennent moins d'un mois, comme celle du *brick Union* qui effectue en 1807 une expédition à Foulpointe en deux semaines, tout comme le *Vautour* et la *Ressource* en 1725 à Fort-Dauphin³⁸. Avec une telle rapidité, le même navire pouvait effectuer plusieurs expéditions négrières par an. Seules trois expéditions prennent plus d'un an, comme celle du *Bailli de Suffren* qui a duré 449 jours, mais celle-ci inclut un passage au Mozambique et au Cap, probablement pour vendre des esclaves³⁹. Vers la fin de la période étudiée, la durée des expéditions diminue sensiblement : jusqu'en 1793, elles durent plus de 90 jours, puis leur durée passe à 60 jours jusqu'en 1810. Pour la côte ouest de Madagascar, une expédition dure plus longtemps, avec une moyenne de presque cinq mois⁴⁰.

Trajectoires	Durée moyenne en jours
entre Mascareignes et la côte nord-est de Madagascar	7 ½
entre la côte nord-est et Mascareignes	23
entre Mascareignes et la côte sud-est	9
entre la côte sud-est et Mascareignes	20
entre Mascareignes et la côte occidentale	30
entre la côte occidentale et Mascareignes	49
séjour au nord-est	34
séjour au sud-est	32
séjour de rafraîchissement	27 ½

SOURCE : Thiébaud 2017 : 441.

- 19 La traite est aussi saisonnière. Pendant la « mauvaise saison », celle des moussons, soit d'octobre à avril, la pluie et les maladies empêchent les déplacements terrestres⁴¹. De plus, les chaleurs intenses ont leurs effets pathologiques sur l'équipage européen et les esclaves malgaches. Ensuite, un départ pendant l'été austral peut occasionner des problèmes de navigation⁴². Aux Mascareignes, la plupart des départs se situent entre avril et octobre, pour un retour à Port-Louis entre août et janvier.
- Du fait de la rapidité des expéditions à Madagascar, le Gouvernement français octroie des gratifications par captif acheté qui sont moins élevées que dans l'espace Atlantique.

Le sous-préfet colonial Marchant explique que les voyages sur la côte de Guinée sont très pénibles, et note :

« il en doit être ici tout autrement ; les traites y abondent par de là les demandes : dans les derniers tems nous avons vu des bâtimens venir chargés de noirs de Madagascar en 20 jours et 16 jours depuis leur départ de La Réunion ; on peut juger des bénéfices de paroître voyager et si c'est gréver le commerce que lui imposer un droit dont le cultivateur tient compte souvent avant qu'il l'ait lui-même payé au fisc⁴³. »

Des cargaisons mixtes

- 20 Il faut également tenir compte des cargaisons mixtes qui ont alors cours à Madagascar comme partout dans l'océan Indien⁴⁴. Allen a souligné la diversité des cargaisons et Toussaint, l'importance des cargaisons de végétaux et d'animaux (respectivement 341 et 181 chargements)⁴⁵. La nourriture étant rare aux Mascareignes françaises, les navires marchands transportent donc en général, dans le même temps, des personnes captives et des vivres, notamment des bœufs et du riz. Prenons l'exemple du navire *Duc d'Anjou*, qui entreprend sept expéditions entre avril 1737 et décembre 1738 : il transporte 333 personnes captives et 1 515 bœufs. En 1763, le capitaine du *Comte de Provence* achète 615 personnes et 460 bœufs⁴⁶. Et ce n'est pas une exception, comme le montre le tableau ci-dessous.

Année	Navire	Cargaisons humaines	Cargaisons de vivres
1729	<i>Méduse</i>	318 esclaves	11 barriques de salaisons & 55 643 livres de riz
1738	<i>Duc d'Anjou</i>	103 esclaves	195 bœufs vivants, 95 714 livres de riz blanc & 101 321 de riz en paille.
1748	<i>Fleury</i>	quelques esclaves	400 bœufs vivants & 70 000 livres de riz
1759	<i>Colombe</i>	53 esclaves	des salaisons, 50 000 livres de riz blanc & 111 000 de riz en paille
1767	<i>Garonne</i>	50 esclaves	75 bœufs vivants, 180 barriques de salaisons & 90 moutons
1769	<i>Africain</i>	32 esclaves	266 bœufs vivants & 30 livres de cire brute
1783	<i>Archange de St. Michel</i>	50 esclaves	340 bœufs vivants & 180 000 livres de riz
1794	<i>Robespierre</i>		des bœufs, 600 000 livres de riz, des rabanes & des pagnes
1798	<i>Ressource</i>		50 000 livres de riz, 800 rabanes & 200 pagnes
1802	<i>Favorite</i>	24 esclaves	vedelles [NdÉ : jeunes vaches], 8 moutons, 2 500 tortues & 60 000 livres de riz
1807	<i>Créole</i>	37 esclaves	50 génisses, 47 quarts de salaisons, 1 quart de suif, 28 moutons, 20 tortues de terre & 60 peaux de bœuf

1808	Lucile	104 esclaves	6 quarts de salaisons, 500 sacs de riz, 115 peaux de bœuf & 3 quarts de gomme copal
------	--------	--------------	---

SOURCE : Thiébaud 2017 : 486

- 21 On peut ainsi constater que, contrairement à la traite transatlantique, le commerce des Français à Madagascar présente une grande diversité dans les marchandises transportées : 316 expéditions – soit environ 18 % de l'ensemble – comprenaient des bœufs, tandis que 500 expéditions françaises à Madagascar – soit environ 28 % de l'ensemble – incluaient une cargaison de riz. Ce graphique présentant les achats des Français en 1788 illustre bien leur diversité.

Marchandises achetées par les Français à Madagascar en 1788

SOURCE : *Tableau des traites du roi à Madagascar en 1788*, D'Entrecasteaux & Motais de Narbonne, s. l., 22 avril 1789 (ANOM, COL, C5A/9, p. 56).

- 22 La mixité des cargaisons qui caractérise le cabotage entre Madagascar et les Mascareignes rend complexe le calcul du nombre d'esclaves (Hooper 2017 : 141 ; Allen 2015). Les chargements mixtes limitent ce nombre ainsi que l'espace qui leur est alloué. En théorie, les navires à fort tonnage disposent de plus de place, ils peuvent donc transporter davantage d'esclaves. Pourtant, ils sont surtout utilisés dans le transport des bœufs, ce qui limite sérieusement l'espace qui pouvait leur être accordé. Le *Duc d'Anjou* transporte, par exemple, presque cinq fois plus de bœufs que de personnes captives. Il est donc probable que les navires de faible tonnage, qui étaient d'ailleurs les plus utilisés (Toussaint 1967 : 95), étaient ceux qui transportaient le plus d'esclaves. Par conséquent, il y a peu de différence entre le nombre d'esclaves sur les navires de moins de 500 tonnes et sur ceux d'un tonnage plus élevé : en moyenne, 0,77 contre 0,74 esclave par tonneau de jauge, si l'on s'en tient à une approche uniquement statistique. En revanche, pour la traite française dans l'espace Atlantique, il y avait presque 1,5 esclave par tonneau de jauge, soit le double⁴⁷.

Une fraude omniprésente

- 23 En 1767, sur la *Garonne*, plusieurs interrogatoires révèlent que sur les 119 esclaves embarqués, 76 le sont frauduleusement par des membres de l'équipage ou par des particuliers, soit presque deux tiers du total. Au moins 35 colons sont impliqués, de même que la quasi-totalité des membres de l'équipage, jusqu'à l'aumônier⁴⁸. La fraude est l'un des grands problèmes de la recherche sur la traite négrière à Madagascar ; elle est omniprésente mais très difficile à mesurer.

La fraude est solidement installée et très courante au sein des compagnies européennes, où l'auto-enrichissement est plus la règle que l'exception parmi les employés⁴⁹. Pour la VOC, jusqu'en 1730, le nombre d'esclaves malgaches à bord des navires est en réalité entre 9 et 14 % supérieur au nombre officiellement déclaré (Thiébaud 2017). Pour combattre cette fraude, la Compagnie des Indes met en place des gratifications qui donnent à la fois le droit à chaque membre de l'état-major de transporter un esclave et une rémunération en argent accordée pour chaque esclave débarqué⁵⁰. Malgré cette récompense et les risques de confiscation, les esclaves vendus frauduleusement par l'état-major restent nombreux⁵¹. Plusieurs raisons expliquent ce fait. Non seulement la rapidité des expéditions favorisait la fraude, mais les profits étaient importants : le prix d'achat à Madagascar était beaucoup moins élevé que le prix de vente aux Mascareignes⁵².

Année	Navire	Nombre d'esclaves embarqués frauduleusement
1741	<i>Aigle</i>	~60
1754	<i>Paix</i>	58
1756	<i>Auguste</i>	100
1757	<i>Cerf</i>	« assez grande quantité »
1757	<i>Nécessaire</i>	9
1758	<i>Pénélope</i>	39
1759	<i>Colombe</i>	> 50
1767	<i>Garonne</i>	76
1768	<i>Ambulante</i>	84
1770	<i>Africain</i>	31
1771	<i>Normande</i>	80

SOURCES : lettres de Lozier-Bouvet, de Magon, de Desforges-Boucher et de Desroches aux directeurs et au ministre, île de France, 8 février 1755, 4 août 1756, 26 septembre 1761, 31 décembre 1769, 22 juin 1770 & 25 novembre 1771 (ANOM, COL, C4/9, p. 1 ; C4/26, f° 131 ; C4/24, f° 263 ; C4/28, f° 315 ; AN, M/1198, s.f. ; ADM, E/3227, s.f.)

Les esclaves est-africains

- 24 Finalement, il faut prendre en compte le fait que les esclaves traités à Madagascar ne sont pas seulement des Malgaches. En Afrique occidentale et orientale comme sur la Grande île, beaucoup d'esclaves vendus sur la côte sont originaires de l'intérieur du

continent. À partir des années 1770, le nombre d'esclaves est-africains qui transitent par Madagascar représente annuellement, selon les estimations, entre cinq cents et mille personnes qui sont originaires de la région du Mozambique ; ils sont plus nombreux que le nombre d'esclaves nés à Madagascar⁵³. Les marchands français installés sur la côte nord-est les emploient aussi à leur service. Par exemple, en 1793, les frères Genève engagent Balamady, « arabe » établi à Mahajamba, qui promet de fournir vingt captifs est-africains en six mois⁵⁴. Cinq ans après, le traitant Tellot passe un marché avec des marchands « arabes » pour fournir cent esclaves en une semaine⁵⁵.

*

25 La traite des esclaves à Madagascar, bien qu'elle présente des similarités avec la traite transatlantique, est ainsi bien différente sur plusieurs points. La rapidité des expéditions négrières, l'importance des vivres dans les échanges et la fraude omniprésente sont des éléments à prendre en considération pour étudier ce commerce maritime. Une similarité persiste : chaque navire peut être considéré comme un navire négrier, même s'il ne transporte que peu de personnes captives. Cependant, dans l'océan Indien, le commerce négrier est étroitement lié au commerce maritime.

26 La traite française à Madagascar, qui représente 10 % de l'ensemble du commerce français de l'époque moderne, n'est pas négligeable. Sur un total de 1 771 expéditions françaises, plus de 85 % sont des navires de traite et presque 10 % peuvent être qualifiées de « voyages de rafraîchissement ». Pour autant, tous les navires allant à Madagascar étaient-ils des négriers ? La présence d'esclaves n'est en réalité mentionnée que pour à peine un tiers des expéditions. Il n'est donc pas certain que chaque capitaine ait embarqué des esclaves.

Pourtant, après l'analyse des données sur l'étendue de la fraude sur des navires français, on peut émettre l'hypothèse selon laquelle chaque navire français en direction de Madagascar peut être considéré comme un négrier. La brièveté des expéditions, la forte corruption des employés tant à Madagascar qu'aux Mascareignes, tout comme celle des officiers marins, ainsi que la perspective d'un bénéfice important, sont des facteurs déterminants. Une étude similaire devrait être suivie dans le reste de l'espace de l'océan Indien.

Comme dans le cas de la *Trans-Atlantic Slave Trade Database*, la base de données portant sur la traite dans l'océan Indien via le projet *Exploring the Slave Trade in Asia*, doit être fondée sur un travail commun et sur une recherche archivistique poussée. Le cas de Madagascar, situé dans la zone occidentale de l'océan Indien, constitue un lien entre les deux mondes océaniques. Comme le montre mon étude, Madagascar permet de souligner à la fois les similarités et les différences entre ces deux mondes. Au-delà des chiffres et des variables présentées dans cette étude, la base de données de l'océan Indien devrait augmenter de façon significative la connaissance de l'esclavage et de la traite d'êtres humains pendant l'époque moderne. En effet, la recherche quantitative a déjà démontré son importance dans les études sur l'esclavage. Depuis la création du projet *la Route de l'esclave* de l'Unesco et celle de la base des données *Slave Voyages*, la discussion autour de l'héritage et de la mémoire de l'esclavage et des traites ne cesse de prendre de l'ampleur dans la société. C'est la raison pour laquelle l'étude présentée ici peut servir à complexifier la discussion sur l'océan Indien et à montrer au grand public l'importance de l'histoire quantitative.

BIBLIOGRAPHIE

Table des abréviations

ADCA Archives départementales des Côtes-d'Armor
ADLR Archives départementales de La Réunion
ADM Archives départementales du Morbihan
ADTG Archives départementales de Tarn-et-Garonne
AN Archives nationales
ANOM Archives nationales d'outre-mer
BMC Bibliothèque municipale de Caen
MAR Marine
MNA Mauritius National Archives [Archives nationales de Maurice]
RHLM Revue historique & littéraire de l'île Maurice
SHDT Service historique de la Défense à Toulon
WCA Western Cape Archives

Références

ANONYME, 2004. *Protocole du Régiment des Volontaire de Benyovszky crée en 1772*, Budapest, Kossuth.

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

ALPERS, Edward A., 1976. « Gujarat and the Trade of East Africa, c. 1500-1800 », *International Journal of African Historical Studies*, n° 9/1, p. 22-44.

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

ALPERS, Edward A., 2014. *The Indian Ocean in world history*, Oxford, Oxford University Press.

AUSTEN, Ralph A., 1997. *African economic history: Internal development and external dependency*, Londres, J. Currey.

BARASSIN, Jean-François, 1963. « Compagnies de navigation et expéditions françaises dans l'Océan indien au XVII^e siècle », *Studia Revista Semestrial*, n° 11, p. 373-389.

BARENDSE, René J., 1990. « The East India Companies in the Indian Ocean, 16th-18th century. Some general problems », *Moyen Orient & Océan Indien XVI^e - XIX^e s.*, n° 7, p. 13-26.

BARENDSE, René J., 2009. *Arabian Seas, 1700-1763*, 4 vol., Leyden, Brill.

BEAUJARD, Philippe, 2012. *Les mondes de l'océan Indien*, 2 vol., Paris, A. Colin.

BOISANGER, Béatrice de & Paul-Esprit-Marie de LA BOURDONNAYE-BLOSSAC, 2008. *Fortune des isles. Lettres et souvenirs de l'Isle de France*, La Rochelle, La Découverte.

- BRUIJN, Jacobus R. (dir.), 1979-1987. *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries*, 3 vol., La Haye, M. Nijhoff.
- CAMPBELL, Gwyn, 2005. *An Economic History of Imperial Madagascar, 1750-1895. The Rise and Fall of and Island Empire*, New York / Cambridge, Cambridge University Press.
- CAMPBELL, Gwyn (dir.), 2006. *The Structure of Slavery in Indian Ocean, Africa and Asia*, London / Portland, Frank Cass.
- CAMPBELL, Gwyn, 2007. « Slavery and the Trans-Indian Ocean World Slave Trade. A Historical Outline », dans Himanshu P. Ray & Edwards A. Alpers (dir.), *Cross currents and community networks. The History of the Indian Ocean World*, New Delhi, Oxford University Press, p. 286-305.
- CAPELA, José, 2007. *Dicionário de negreiros em Moçambique 1750-1897*, Porto, Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto.
- CHAUDHURI, Kirti N., 1985. *Trade and civilization in the Indian Ocean: An economic history from the rise of Islam to 1750*, Cambridge, Cambridge University Press.
- DORIGNY, Marcel & Bernard GAINOT, 2013. *Atlas des esclavages. De l'Antiquité à nos jours*, Paris, éditions Autrement.
- ELTIS, David, 2018. « Methodology ». Disponible en ligne : <http://www.slavevoyages.org/voyage/about> [dernier accès, novembre 2020].
- FILLIOT, Jean-Michel, 1974. *La traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIII^e siècle*, Paris, ORSTOM.
- GERBEAU, Hubert, 1979. « La traite esclavagiste dans l'océan Indien : problèmes, recherches à entreprendre », dans *La Traite négrière du XV^e au XIX^e siècle : documents de travail et compte rendu de la réunion d'experts organisée par l'Unesco à Port-au-Prince, Haïti, 31 janvier-4 février 1978*, Paris, Unesco, p. 195-217.
- HAUDRÈRE, Philippe, 2005. *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, 2 vol., Paris, Les Indes savantes.
- HOOPER, Jane, 2017. *Feeding Globalization. Madagascar and the Provisioning Trade, 1600-1800*, Athens, Ohio University Press.
- HOOPER, Jane & David ELTIS, 2013. « The Indian Ocean in Transatlantic Slavery », *Slavery & Abolition*, n° 34/3, p. 353-375.
- LARSON, Pier Martin, 2000. *History and Memory in the Age of Enslavement: becoming Merina in highland Madagascar, 1770-1822*, Oxford, James Currey.
- LARSON, Pier Martin, 2007. « Colonies Lost: God, Hunger, and Conflict in Anosy (Madagascar) to 1674 », *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, n° 27/2, p. 345-366.
- LOMBARD, Jacques, 1988. *Le royaume sakalava du Menabe à Madagascar*, Paris, Orstom.
- MACHADO, P., 2014. *Ocean of Trade: South Asian Merchants, Africa and the Indian Ocean, c. 1750-1850*, Cambridge, Cambridge University Press.
- MCDONALD, Kevin, 2015. *Pirates, Merchants, Settlers, and Slaves. Colonial America and the Indo-Atlantic World*, Berkeley, University of California Press.
- MÉDARD, Henri, Marie-Laure DERAT & Thomas VERNET (dir.), 2013. *Traites et esclavages en Afrique orientale et dans l'océan Indien*, Paris, Karthala / CIRESC.
- MEILLASSOUX, Claude, 1998. *Anthropologie de l'esclavage*, Paris, Presses universitaires de France.

- PEARSON, Michael, 2007. « Studying the Indian Ocean World. Problems and Opportunities », dans Himanshu P. Ray & Edward A. Alpers (dir.), *Cross currents and community networks. The History of the Indian Ocean World*, New Delhi, Oxford University Press, p. 15-33.
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, 2006. *Les traites négrières*, Paris, Gallimard.
- PRENTOUT, Henri, 1901. *L'île de France sous Decaen*, Paris, Hachette.
- RANDRIANJA, Solofo & Stephen Ellis, 2009. *Madagascar: A Short History*, Londres, Hurst.
- RATSIVALAKA, Gilbert, 1995. *Madagascar dans le sud-ouest de l'océan Indien (circa 1500-1824) pour une rélecture de l'histoire de Madagascar*, thèse de doctorat, 2 vol., Nice, université de Nice.
- SANCHEZ, Samuel, 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, Paris, université Paris VII.
- SCHOEMAN, Karel, 2012. *Portrait of a slave society: the Cape of Good Hope, 1717-1795*, Pretoria, Protea Book House.
- SHERIFF, Abdul, 2010. *Dhow Cultures of the Indian Ocean: Cosmopolitanism, Commerce and Islam*, New York, Columbia University Press.
- TESTART, Alain, 2001. *L'esclave, la dette et le pouvoir : études de sociologie comparative*, Paris, Errance.
- THIÉBAUT, Rafaël, 2015. « 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*, n° 6. Disponible en ligne : <https://journals.openedition.org/afriques/1805> [dernier accès, novembre 2020].
- THIÉBAUT, Rafaël, 2016. « Rituals and coutumes in the European slave trade on Madagascar in the 17th and 18th centuries », *Afrika Focus*, n° 29/2, p. 79-92.
- THIÉBAUT, Rafaël, 2017. *Traite des esclaves et commerce néerlandais et français à Madagascar (XVII^e-XVIII^e siècles)*, thèse de doctorat, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne / Vrije Universiteit Amsterdam.
- THIÉBAUT, Rafaël, 2020. *Traite européenne des esclaves à Madagascar (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Karthala.
- TOUSSAINT, Auguste, 1967. *La route des Iles : contribution à l'histoire maritime des Mascareignes*, Paris, SEVPEN.
- TOUSSAINT, Auguste, 1969. *Le mirage des îles. Le négoce français aux Mascareignes aux XVIII^e siècle suivi de la correspondance du négociant lyonnais Jean-Baptiste PIPON*, Aix-en-Provence, EDISUD.
- VAN DAM, Pieter, 1927-1954. *Beschryvinge van de Oostindische Compagnie, 1639-1701*, 7 vol., La Haye, Martinus Nijhoff.
- VAN ROSSUM, Matthias, 2015. « 'Vervloekte goudzugt' De VOC, slavenhandel en slavernij in Azië », *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, n° 12/4, p. 29-57.
- VAUGHAN, Megan, 2005. *Creating the Creole Island: slavery in eighteenth-century Mauritius*, Durham, Duke University Press.
- VÉRIN, Pierre, 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, Thomas, 2009. « Slave Trade and Slavery on the Swahili Coast 1500-1750 », dans Behnaz Mirzai, Ismael Musah Montana & Paul E. Lovejoy (dir.), *Slavery, Islam and Diaspora*, Trenton, Africa World Press, p. 37-76.

VINK, Markus, 2003. « “The World’s Oldest Trade”: Dutch Slavery and Slave Trade in the Indian Ocean in the Seventeenth Century », *Journal of World History*, n° 14/2, p. 131-177.

WANQUET, Claude, 1980-1984. *Histoire d’une Révolution : La Réunion 1789-1803*, 3 vol., Marseille, Jeanne Lafitte.

NOTES

1. Je distingue un esclave d’un captif comme suit : un individu capturé par un autre par la violence (guerre, razzia) ou réduit à un état de dépendance par voie judiciaire, dette ou autre raison, est un captif, mais quand il est mis au travail ou vendu, il devient un esclave. Voir Meillassoux 1998 : 325 ; Testart 2001 : 25-30.

2. Plus précisément, la chronologie commence en 1598 avec l’arrivée des Néerlandais dans l’océan Indien et se termine en 1810 avec la prise de l’île de France par les Britanniques. Cette période est celle de la traite « légale » à Madagascar. Nous avons exclu la période de la traite illégale, entre 1810 et 1848, à cause des nombreuses lacunes et partialités qu’elle comporte.

3. <https://iisg.amsterdam/en/research/projects/slave-trade-asia> [dernier accès, novembre 2020].

4. La *Trans-Atlantic Slave Trade Database (Slave Voyages)* est une base de données compilée par les chercheurs à l’Emory University qui ambitionne la présentation de toute documentation concernant la traite transatlantique : <https://www.slavevoyages.org/> [dernier accès, novembre 2020].

5. Allen 2015 ; Médard, Dérat & Vernet 2013 : 31-32.

6. Chaudhuri 1985 ; Pearson 2007 ; Beaujard 2012.

7. Médard, Dérat & Vernet 2013 : 65-118 ; Campbell 2007 : 288, 297.

8. Barendse 1990 : 22-25 ; Campbell 2006 : IX ; Pétré-Grenouilleau 2006 : 44.

9. Toussaint 1967 ; Filliot 1974. Ces recherches ont été reprises par des ouvrages aussi récents que Dorigny & Gainot 2013.

10. Beaujard 2012 : II, 127-129 ; Randrianja & Ellis 2009 : 46-47 ; Alpers 1976 : 43-44.

11. Vérin 1975 : I, 117 ; Austen 1997 : 64 ; Sanchez 2013 : 68-69 ; Beaujard 2012 : II, 516-524 ; Randrianja & Ellis 2009 : 91 ; Ratsivalaka 1995 : I, 69 ; Lombard 1988 : 44-45 ; Vernet 2009 : 42.

12. La Compagnie des Indes détient le monopole sur le commerce dans l’océan Indien jusqu’en 1769. La traite est donc uniquement effectuée par ses navires. Après 1769, le commerce particulier est autorisé et il deviendra le plus important fournisseur d’esclaves, tandis que les navires royaux assurent un commerce en vivres entre Madagascar et les Mascareignes.

13. *Verenigde Oostindische Compagnie* ou Compagnie néerlandaise des Indes orientales. Fondée en 1602, elle garde le monopole du commerce néerlandais dans l’océan Indien jusqu’à sa dissolution en 1799. Voir Van Dam 1927-1954 : vol. I, t. 2, 1929, p. 653-654.

14. *West-Indische Compagnie* ou Compagnie néerlandaise des Indes occidentales. Fondée en 1624 et refondée en 1674, elle détient le monopole du commerce des esclaves dans l'océan Atlantique jusqu'en 1740. Elle est dissolue définitivement en 1792.
15. *Mémoire sur les avantages et l'inconvénient de l'établissement de Madagascar*, Kerguelen, s.l., 12 avril 1775 (ANOM, COL, C5A/5, p. 33).
16. Pour étudier la traite effectuée par les Français, les centres les plus importants sont les Archives nationales (AN), les Archives nationales d'outre-mer (ANOM), les Services historiques de la Défense (SHD) (Vincennes, Brest, Lorient, Toulon), les Archives départementales de La Réunion (ADLR), les Archives nationales de Maurice (MNA) ainsi que les différents centres d'archives régionaux et locaux.
17. Une découverte fortuite et récente : des liasses entières de manuscrits de la cour royale de Bourbon datant des XVIII^e et XIX^e siècles ont été trouvées lors de travaux dans un ancien bâtiment.
18. Comme le fait Auguste Toussaint (1967).
19. Archives départementales des Côtes-d'Armor [ADCA], 51J/8.
20. Voir par exemple le journal du *Brak*, 1741 (Nationaal Archief, VOC/2585).
21. À plusieurs reprises, les Français ont tenté de coloniser la côte orientale de Madagascar, à l'instar de la colonie du Fort-Dauphin au XVII^e siècle – sans succès.
22. Journal de Dumas, 13 février 1768 (Archives départementales de Tarn-et-Garonne [ADTG], 20J/132).
23. Thiébaud 2020. En moyenne, le total est de 76 esclaves pour un navire de 380 tonnes, tandis qu'il est de 431 esclaves pour les navires français dans l'océan Atlantique (entre 350 et 400 tonnes).
24. Thiébaud 2020. Cette tendance rejoint les pratiques des Néerlandais et des Anglais dont les cargaisons de plus de cent esclaves sont rares au XVIII^e siècle. Schoeman 2012 : 163 ; Hooper 2017 : 140-141.
25. <https://www.slavevoyages.org/> [dernier accès, novembre 2020]
26. Journal du *Mars*, 6 décembre 1732 (AN, MAR, 4JJ/88, #7) ; « Lettre de Bourbon à la Compagnie », Saint-Denis, 20 décembre 1732 (ADLR, C/642, s.f.).
27. Dans les sources, nous trouvons souvent des chiffres ronds comme « 300 » alors qu'en réalité, le navire transportait 283 esclaves. Nous estimons donc que 226 est plus précis que 220 donc plus fiable comme donnée.
28. Les voyages de rafraîchissement concernent les navires qui passent à Madagascar en premier lieu pour se ravitailler en vivres et en eau, mais pendant leur séjour, ils embarquent généralement quelques esclaves pour les vendre dans les colonies.
29. Ce taux de mortalité est nettement inférieur à celui de la traite transatlantique française (12 à 15 %) et de la traite en Afrique orientale (environ 20 %). Nous l'évoquerons plus tard en discutant de la rapidité des expéditions.
30. 587 navires de moins de 500 tonnes X 77 esclaves = 45 199 ; 240 navires de plus de 500 tonnes X 74 esclaves = 17 760. Il reste 661 navires dont nous ignorons le tonnage X 76 esclaves = 49 324. Enfin, nous comptons 164 navires de rafraîchissement X 20 esclaves = 3 280. De plus, il y a 119 expéditions possibles, ce qui donne un total de 9 044 esclaves.

31. Seuls quelques documents témoignent des activités maritimes des ports bourbonnais.
32. Voir par exemple : déclaration d'arrivée du *Bourène du Port*, Port La Montagne, 27 fructidor an V [13 septembre 1797] (MNA, F/4, #381).
33. Wanquet 1980-1984 : vol. I, 1980, p. 48. En deux mois, 203 esclaves sont envoyés de Bourbon à l'île de France : *État des noirs envoyés à l'île de France du 27.09 au 27.11.1781*, anonyme, s. l. n. d. (ADLR, 17C, s.f.).
34. « Lettre de La Bourdonnais », s. l. n. d. ; *Mémoire sur l'expédition d'Aché en Inde*, anonyme, s. l., décembre 1756 (ANOM, COL, C4/2, s.f.) ; C4/43, f° 81 ; journal de la *Vierge de Grâce*, 26 septembre 1733 (AN, MAR, 4JJ/86, p. 15) ; document de Poivre, s. l. n. d. (ANOM, COL, C4/20, s.f.).
35. <https://www.slavevoyages.org/> [dernier accès, novembre 2020].
36. En 1807, le *Grappler* passe seize jours à Vatoumandré, mais le chargement du riz est contrarié par les pluies continuelles, ainsi que « par la mauvaise embarcadère, une barre continue et la lacheté des Malgaches pour oser braver la mer » : déclaration de Ripaud à Mariette, s. l. n. d. (ANOM, SG, MAD/234, s.f.).
37. Cette moyenne a été effectuée avec 40 % des expéditions identifiées.
38. *État des bâtiments entrés dans les rades de St. Denis et de St. Paul 01.04.1807-31.03.1808*, anonyme ; « Lettre de Desforgues-Boucher aux Directeurs », s. l., 30 novembre 1725 (ANOM, COL, C3/4, f°s 112-132 & C3/27, 290).
39. Déclaration d'arrivée du *Bailli de Suffren*, Port-Louis, 4 février 1786 (MNA, OB/23, #257).
40. La plus longue est sans doute celle de la *Légère* qui part en janvier 1733 de l'île Bourbon à Boeny, où elle est immobilisée pendant deux ans : journal du *Lys*, juin 1735 & journal du *Duc d'Anjou*, juin 1735 (AN, MAR, 4JJ/98, p. 61 & 4JJ/114, p. 37) ; « Lettre de Bourbon aux Directeurs », s. l., 31 décembre 1735 (ADLR, C⁰/632, s.f.).
41. Journal de Magon, 25 juillet 1756 (ANOM, COL, C4/9). Voir aussi Ratsivalaka 1995 : I, 161-162 ; Machado 2014 : 86-88.
42. En 1740, le *Brak*, parti fin octobre, ne parvient pas à atteindre Madagascar à cause du mauvais temps : « Conseil du Cap », *Résolution*, Le Cap, 27 décembre 1740 (WCA, C/115, f. 129-137).
43. Marchant, *Extrait d'un mémoire sur l'administration de La Réunion*, s. l., 10 nivôse an XIII [31 décembre 1804] (ANOM, COL, C3/25, f° 324).
44. Allen 2015 : 14 ; Hooper & Eltis 2013 : 353-375 ; Hooper 2017 : 143-144.
45. Toussaint 1967 : 492 ; Ratsivalaka 1995 : I, 393-395.
46. *Réflexions et idées générales*, anonyme, s. l. n. d. (ANOM, COL, C4/15, s.f.) ; journal du *Duc d'Anjou*, avril 1737-décembre 1738 (AN, MAR, 4JJ/76, p. 23).
47. <http://www.slavevoyages.org/> [dernier accès, novembre 2020].
48. *Procès-verbal*, Poivre, Port-Louis, 21 décembre 1768 (ANOM, COL, C5A/2, p. 24).
49. Van Dam 1927-1954 : vol. I, t. 1, 1927, p. 609 ; Haudrère 2005 : II, 557-563.
50. *Différents règlements concernant la traite des esclaves*, Dagan, s. l. n. d. ; « Lettre des Directeurs à David », Paris, 19 décembre 1748 (ANOM, COL, C4/5, s.f.).

51. « Lettre de Lozier-Bouvet aux Directeurs », île de France, 31 décembre 1753 (SHDT, ms. 4, s.f.) ; « Lettre des Directeurs au Conseil de l'île de France », Paris, 31 décembre 1762 (ANOM, COL, C4/14, s.f.).
52. Journal de Magon, 6 février 1757 (ANOM, COL, C4/9) ; « Lettre de La Motte », île de France, 1^{er} avril 1754 (RHLM, n° 5/20, 18 octobre 1891, p. 231-235) ; « Lettre de Rose à Courtoys », île de France, 1^{er} septembre 1753. Voir aussi Boisanger & La Bourdonnaye-Blossac 2008 : 45-53.
53. « Lettre de Mariette à Decaen », Flacq, 25 février 1807 ; « Lettre de Rondeaux à Decaen », s. l. n. d. (BMC, Decaen/101, f^{os} 247-258 & f^{os} 284-305).
54. « Lettres de Grenier et de Roger à l'Assemblée coloniale », Port de la Montagne, 13 vendémiaire an III [4 octobre 1794] & 4 juin 1794 (MNA, D/5B, f° 85 & D5A/2, f° 141).
55. « Lettre de Tellot à Tessereaux », Foulpointe, 14 juillet 1798 (ADLR, BL/82, s.f.).
-

RÉSUMÉS

Si depuis plusieurs décennies, les historiens de la traite des esclaves dans l'Atlantique peuvent bénéficier des données disponibles sur la base de données en ligne : *Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, rien de tel n'existe encore pour ce commerce dans l'océan Indien. La publication du premier ouvrage général sur ce commerce (rédigé par Richard B. Allen) remonte seulement à quelques années. Nous manquons encore cruellement de données, et ce manque d'information empêche une meilleure connaissance de cette traite. C'est l'un des objectifs de cet article, qui s'inscrit dans le projet *Exploring the Slave Trade in Asia* (ESTA), que de contribuer à combler ces lacunes.

La traite des esclaves dans l'océan Indien présente des caractéristiques bien différentes de la traite transatlantique. Elle se démarque par la diversité des cargaisons : les esclaves ne constituaient qu'une partie de celle-ci, car Madagascar fournissait également une quantité importante de vivres (riz et bœufs, notamment). Elle se distingue en outre par la complexité des réseaux commerciaux multidirectionnels dans la zone. Ainsi, les lieux d'embarquement et de débarquement étaient les points de transit des esclaves quittant l'Afrique orientale pour être conduits aux Mascareignes en passant par Madagascar. La présence de marchands africains et asiatiques était ici très importante. Les sources d'information sur ces sujets sont difficiles à identifier car elles sont éparpillées dans différentes institutions archivistiques, et les données sont pénibles à extraire. Ceci posé, et vu la diversité des régions, il s'avère très compliqué, pour créer une base de données, de dégager des variables pertinentes susceptibles de recouvrir la multitude des cas.

C'est dans cette perspective que nous présentons l'exemple de Madagascar, sans doute l'un des commerces d'esclaves de l'océan Indien qui se rapproche le plus de la traite pratiquée dans l'espace atlantique. Une analyse détaillée de cette traite, des sources, des données et de la façon de les traiter, permet d'établir les difficultés et les possibilités qu'il y a dans la création d'une base de données en ligne sur ce commerce dans l'océan Indien. Cet article propose une première réflexion destinée à établir une méthodologie en vue de la création de cette base de données.

For decades, historians working on the slave trade in the Atlantic Ocean have benefited from the data available in the online Trans-Atlantic Slave Trade Database. Yet there is still no comparable instrument for slave trading in the Indian Ocean. The first general work on this trade was only published a couple of years ago (by Richard B. Allen). We are still critically short of data to give us proper starting point for a better understanding of this trafficking. One of the objectives of this article, which is a part of the Exploring the Slave Trade in Asia (ESTA) project, is to contribute to filling the existing gaps.

The slave trade in the Indian Ocean has very different characteristics from its Transatlantic counterpart. It is distinctive for its diversity of cargos: slaves were only one of them, since Madagascar also provided a significant amount of food (rice and oxen, in particular). It is also characterized by the complexity of the multidirectional commercial networks in the area. Thus, the places of embarkation and disembarkation were the transit points for slaves leaving East Africa to be taken to the Mascarenes via Madagascar, where the presence of African and Asian merchants was also very important. Sources of information on these topics are hard to identify because they are scattered across different archival institutions, and the data are difficult to extract. In view of this, and given the diversity of the regions, the identification of the relevant variables necessary to cover the multiplicity of cases in order to create a database is very complicated.

In this article we take the example of Madagascar, the subject of our PhD thesis, which is undoubtedly one of the slave trades in the Indian Ocean which comes closest to that in the Atlantic area. A detailed analysis of this trade, the sources, the data and the means of processing them, enables us to establish the difficulties surrounding the creation of an online database for trade in the Indian Ocean, and the prospects that it will offer. We thus propose a first reflection on the methodology for creating this database.

Si los historiadores de la trata de esclavos en el Atlántico pueden beneficiar, desde hace décadas, de la base de datos en línea: *Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, no existe nada comparable para el comercio en el océano Índico. La publicación del primer libro general sobre este comercio (realizado por Richard B. Allen) es bastante reciente. La carencia de datos sigue siendo enorme y esta falta de información impide un mejor conocimiento de esta trata. Es uno de los objetivos de este artículo, inscrito en el proyecto *Exploring the Slave Trade in Asia* (ESTA): contribuir a llenar estas lagunas.

La trata de esclavos en el océano Índico presenta características muy diferentes a la trata transatlántica. Se distingue por la diversidad de los cargamentos: los esclavos no constituían sino una parte de los mismos, porque Madagascar proveía también una cantidad importante de víveres (especialmente, arroz y bueyes). Se distingue también por la complejidad de las redes comerciales multidireccionales en la zona. Así, los lugares de embarque y desembarque, eran los puntos de transito de esclavos que salían de África oriental para ser llevados a las islas Mascareñas pasando por Madagascar. La presencia de mercaderes africanos y asiáticos era clave. Las fuentes de información sobre estos temas son difíciles de identificar porque se encuentran dispersas en diferentes archivos, y es ardua la tarea de extraer los datos. Por lo mismo, y dado la diversidad de las regiones, es muy complejo, para crear una base de datos, identificar variables pertinentes susceptibles de cubrir la multitud de casos.

Es en esta perspectiva que presentamos el ejemplo de Madagascar, sin duda uno de los comercios de esclavos del océano Índico que más se asemeja a la trata practicada en el espacio atlántico. Un análisis detallado de esta trata, de las fuentes, de los datos y de la manera de tratarlos, permite establecer las dificultades y las posibilidades que implica la creación de una base de datos en línea sobre este comercio en el océano Índico. Este artículo propone una primera reflexión destinada a establecer una metodología con vistas a la creación de esa base de datos.

Os historiadores do trato transatlântico de escravos podem aproveitar, há vários decênios, os dados disponíveis na base de dados em linha : *Voyages: The Trans-Atlantic Slave Trade Database*. Mas nada disto ainda existe para esse comércio no Oceano Índico. A publicação do primeiro livro geral sobre este comércio (escrito por Richard B. Allen) tem somente alguns anos. Faltam-nos ainda muitos dados, e essa falta de informação impede um melhor conhecimento deste comércio. Um dos objetivos deste artigo, que participa do projeto *Exploring the Slave Trade in Asia* (ESTA), é de contribuir para colmatar essas lacunas.

O comércio de escravos no Oceano Índico apresenta características bem diferentes do trato transatlântico. Ele diferencia-se também pela diversidade dos seus carregamentos: os escravos não constituíam mais de que uma parte, Madagascar fornecendo igualmente uma quantidade importante de mantimentos (nomeadamente arroz e bois). Ele distingue-se também pela complexidade das redes comerciais multi-direcionais envolvidas nessa zona. Assim, os lugares de embarque e de desembarque eram os pontos de trânsito dos escravos deixando a África oriental para serem levados para os Mascareignes passando por Madagascar. A presença de negociantes africanos e asiáticos era aqui muito importante. As fontes de informação sobre estes assuntos são difíceis de identificar porque estão dispersas por várias instituições arquivísticas, e os dados difíceis de extrair. Assim sendo, e visto a diversidade das regiões, é muito complicado, para criar uma base de dados, de identificar umas variáveis pertinentes que possam cobrir a multidão de casos.

É nessa perspectiva que apresentamos o exemplo de Madagascar, talvez um dos comércios de escravos do Oceano Índico que se aproxima mais do trato praticado no espaço atlântico. Uma análise aprofundada deste comércio, das fontes, dos dados e de seu tratamento, permite estabelecer as dificuldades e as possibilidades que coloca a criação de uma base de dados em linha sobre esse comércio no Oceano Índico. Este artigo propõe uma primeira reflexão destinada a estabelecer uma metodologia para a criação dessa base de dados.

INDEX

Palabras claves : base de datos, trata de esclavos, Madagascar, océano Índico, siglo XVIII

Palavras-chave : base de dados, trato de escravos, Madagascar, Oceano Índico, século XVIII

Keywords : Database, Slave Trade, Madagascar, Indian Ocean, 18th Century

Mots-clés : base de données, traite des esclaves, Madagascar, océan Indien, XVIIIe siècle

AUTEUR

RAFAËL THIÉBAUT

chercheur postdoctoral, International Institute of Social History, Pays-Bas