

In Catherine Secretan et Willem Frijhoff (eds.)
*Dictionnaire des Pays-Bas au Siècle d'Or; De
 l'Union d'Utrecht à la Paix d'Utrecht (1579 –
 1713)*. Paris: CNRS, 2018.

La face la plus sombre du Siècle d'or néerlandais est probablement son engagement massif dans le trafic d'êtres humains et l'esclavage mondial. Selon les estimations les plus réductrices, au moins 1,3 million de personnes ont été mises en esclavage sous le drapeau néerlandais dans les océans Indien et Atlantique entre 1600 et 1830, dont environ la moitié au cours du long xvii^e siècle, de 1600 à 1730, et cela, dans des proportions sensiblement égales dans les deux hémisphères. J.C. Hoffmann, employé de la Compagnie des Indes Orientales (VOC), déclarait, dans les années 1670, que la vente d'esclaves venant de Madagascar, Ceylan (Sri Lanka), Bengale (l'Inde du Nord-Est et Bangladesh), Bali, Bornéo (Kalimantan) et Amboina, était quotidienne et il estimait que ceux-ci y formaient la marchandise principale : « À Batavia [l'actuelle Jakarta] et ailleurs – écrivait-il – personne ne peut tenir sa maison sans esclaves » La traite des esclaves dans le monde atlantique est par ailleurs beaucoup mieux connue que celle de l'Asie.

Entre 1600 et 1830, à peu près 600 000 Africains de l'Ouest et du Centre du continent ont été embarqués de force sur des navires néerlandais pour l'Amérique afin d'y travailler comme esclaves dans les plantations et sur les bateaux, dans les jardins et les ménages. La Compagnie des Indes Occidentales (WIC), qui jouissait d'une reconnaissance officielle par l'État, était la principale responsable de ce trafic d'êtres humains. Fondée en 1621 comme pendant atlantique de la VOC, la WIC résultait aussi de la Révolte contre l'Espagne. En effet, lorsqu'en 1580 le Portugal fut réuni à la couronne d'Espagne, les Hollandais, qui jusque-là importaient par le Portugal des biens de consommation américains, tels le sucre, le tabac et en particulier le sel, se trouvèrent obligés d'aller les chercher eux-mêmes directement, ce qui, à terme, allait susciter la fondation de la WIC.

En dépit de son monopole, la WIC n'a jamais connu un succès comparable à celui de la VOC en Asie, et ceci en partie à cause de la conquête de la colonie portugaise de Pernambouc dans le nord-est du Brésil. En effet, les Néerlandais y ont appris et mis en pratique, pendant vingt-

ESCLAVES, TRAITE DES

quatre ans (1630-1654), les secrets du commerce triangulaire, qui consistait à exporter vers l'Afrique des produits commerciaux pour les échanger contre des esclaves que l'on vendait ensuite dans les plantations d'Amérique, dont on rapportait, pour finir, les produits en Europe. Mais le maintien de cette économie de plantations tout en assurant la lutte contre les Portugais, vidait la WIC peu à peu de ses ressources.

Le monopole atlantique de la WIC, y compris celui du trafic d'êtres humains, s'acheva formellement en 1730, bien après la liberté du commerce autorisée par les Français (1672) et Anglais (1689). Pendant cette période, à peu près 57 % des populations réduites en esclavage par les Néerlandais furent transportées vers le Brésil (jusque vers 1650), le Surinam, Berbice, Essequibo et Démérara (la Guyane britannique), et les îles caraïbes néerlandaises, surtout Curaçao et Saint-Eustache, ces dernières étant plutôt des ports de transit vers d'autres colonies, surtout d'Espagne, que des destinations finales. En dépit du monopole de la WIC, 18 % environ des esclaves étaient transportés sur des navires interlopes illégaux, appelés *lorren-draaiers* (contrebandiers), souvent originaires de la province de Zélande. Les navires de la WIC transportaient entre 500 et 600 esclaves africains, les contrebandiers pas plus de 300. Un esclave sur dix en moyenne n'était encore qu'un enfant de moins de 10 ans, plus des deux tiers étaient mâles, et un sur six ou sept ne survivait pas au « passage du milieu », comme on disait de cette traversée de l'Atlantique.

Les capitaines des navires recevaient des directeurs de la WIC des ordres stricts sur les places où ils devaient acheter leur chargement humain et où d'ordinaire ils devaient directement se rendre. Souvent, cependant, il n'y avait pas assez d'esclaves « en stock » pour remplir le navire. On partait alors vers d'autres lieux ou bien on attendait sur place qu'il y ait suffisamment d'esclaves embarqués pour rendre le « passage du milieu » commercialement rentable. Généralement, les navires attendaient une centaine

de jours pour compléter leur chargement, après quoi ils mettaient en moyenne 81 jours pour traverser l'Atlantique. Les premiers esclaves embarqués restaient donc quelque six mois dans la cale du navire. De leur côté, les contrebandiers se rendaient directement dans la région du Congo et de l'Angola, faisant des traversées plus rapides. Plus souvent qu'on pourrait le croire, ils étaient commis secrètement par des directeurs de la WIC et/ou des marchands également impliqués dans la traite légale.

Du temps où la WIC dominait la traite, la plupart des Africains réduits en esclavage partaient des côtes comprises entre l'actuel Bénin et l'Angola. Les Côtes de l'Or (à présent Ghana), d'Ivoire et du Poivre (celle-ci comprenant l'actuelle Libéria) fournissaient encore pour l'essentiel les produits qui leur avaient donné leur nom. Seule, la Côte de l'Or commença, après les années 1660, à fournir des esclaves en quantité croissante aux Néerlandais. L'aire de Sénégambie n'a jamais été très importante pour la traite négrière hollandaise, bien que l'île de Gorée, sur la côte du Sénégal, devant Dakar, ait été autrefois occupée par les Néerlandais qui lui donnèrent son nom (Goeree ou Goede Reede = Bonne Rade). En raison de son passé esclavagiste, elle fut classée en 1978 sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO.

Si, à l'époque, l'esclavage était accepté par beaucoup comme un phénomène naturel ou voulu par Dieu, beaucoup de voix s'élevèrent aussi pour dénoncer la traite, à commencer par le fondateur même de la WIC, le négociant et auteur Willem Usselinx, qui estimait que les personnes mises en esclavage ne produisaient pas autant de valeur que les travailleurs libres. Par ailleurs, certains intellectuels, en particulier des pasteurs réformés, s'opposaient à la traite pour des raisons humanitaires ou bibliques. Georgius de Raedt (vers 1625-1667), ministre à Flessingue, un port lourdement impliqué dans la traite atlantique, affirmait dans ses sermons et écrits que personne n'ignorait à quel point les esclaves étaient maltraités par « nos gens » et comment « ils étaient dérobés à l'Afrique contre leur volonté ».

Il dénonçait « les péchés horribles et notoires, et les cruautés païennes inouïes que ces chrétiens commettaient dans leurs navires contre les esclaves ». Le nom que les marins donnaient aux espaces sous les ponts réservés aux femmes, en dit long : *hoerengat* (« le trou des putes »).

Jusqu'à ce jour, l'esclavage et la traite ont toujours fait l'objet de débats passionnés parmi les historiens. Certains, plus conformistes, estiment qu'il s'agissait d'un commerce comme un autre, bien moins important, tant économiquement que numériquement, pour les Néerlandais que pour les Anglais et Français, et d'un rendement incroyablement faible. À leurs yeux, il est même étonnant que la traite ait été poursuivie comme activité économique pendant plus de deux siècles. Une nouvelle génération d'historiens conteste cette vision. Ils font remarquer que, dès les années 1640 et pour quelque temps, la République fut le fournisseur principal d'esclaves, bien que sa part dans la traite de l'Atlantique n'ait pas dépassé les 5 à 6 % du total. Bien plus, ils montrent que si la traite et l'esclavage ont pu être continués aussi longtemps, c'est parce qu'au-delà des rendements directs, ils constituaient un important facteur multiplicateur pour le développement de l'économie néerlandaise.

L'autre débat actuel concerne l'héritage de cette histoire, aussi bien pour les noirs que pour les blancs, et la question de savoir comment le gérer. En 2001, la France a adopté une loi reconnaissant l'esclavage et la traite des esclaves comme un crime contre l'humanité. La même année, le gouvernement néerlandais n'a pas voulu aller plus loin que l'expression de son profond regret à l'égard de cette page sombre de l'histoire des Pays-Bas. Aujourd'hui, le racisme, en tant qu'héritage contemporain de l'esclavage, fait l'objet de discussions passionnées aux Pays-Bas. Des organisations afro-néerlandaises et le gouvernement du Surinam vont même jusqu'à réclamer des réparations.

Alex van Stipriaan

 J.M. Postma, *The Dutch in the Atlantic slave trade, 1600-1815* (Cambridge: Cambridge University Press, 2004).

– Wim Klooster, *Illicit riches. Dutch trade in the Caribbean, 1648-1795* (Leyde: Brill, 1998). – Markus Vink, « "The world's oldest trade": Dutch slavery and slave trade in the Indian Ocean », in: *Journal of World History*, 14:2 (2003), 131-177. – P.C. Emmer, *Les Pays-Bas et la traite des noirs* (Paris: Karthala, 2005). – Alex van Stipriaan, « Watramama's transatlantic voyage: legacy of the slave trade with Suriname », in: J.K. Anquandah, et al. (dir.), *The Transatlantic Slave Trade: Landmarks, Legacies, Expectations* (Accra: Sub-Saharan Publishers, 2007), 277-294.

☛ COMPAGNIE DES INDES OCCIDENTALES (WIC) ;
EMPIRE COLONIAL ; USSSELINX (WILLEM).