

CONTRIBUTION A L'ETUDE D'UN GROUPE SOCIAL PEU CONNU DU XIX^e SIECLE : LES MAROMITA

par

Gabriel RANTOANDRO

Tout un faisceau de moyens de communication reliait la capitale du royaume malgache à ses provinces au XIX^e siècle, principalement avec la province orientale, la plus importante de toutes. Chacun des agents de cette communication remplissait une fonction très précise laquelle déterminait sa propre organisation, ainsi que la fréquence de ses mouvements. Les réseaux de Tsimandoa organisés en relais, et composés d'esclaves royaux transportaient dans les deux sens le courrier officiel, avec une rapidité dépassant encore l'imagination ; les colis officiels tout comme les marchandises destinées à la cour (1) sont acheminés par le système du *tetezanolona* (pont humain) consistant en un relais de corvéables responsables du transport de ces colis sur un tronçon du trajet. Les particuliers malgaches, asiatiques ou européens doivent se débrouiller eux-mêmes pour satisfaire leurs besoins en transport, en payant des *borizano* autrement encore appelés *maromita*, ou pour les Malgaches, en envoyant leurs esclaves. Une place tout à fait à part doit être faite au portage dans la mesure où il introduit un nouveau type de rapport au sein de la société malgache du XIX^e siècle : la rémunération des services rendus. Mais en même temps, le portage nous transporte dans la complexité de la stratification sociale malgache, permettant de cerner les catégories qui sont intéressées par cette

(1) Officiellement seule la royauté est autorisée à utiliser les services des corvéables mais toutes les marchandises acheminées par cette voie n'appartiennent pas au souverain, lequel distribue généreusement les produits européens apportés dans les ports au même titre que des faveurs.

activité. L'étude du portage pourrait être par ailleurs le prétexte à celle de plusieurs centres d'intérêt, dont les plus importants sont l'esclavage, le commerce et la pénétration des réseaux étrangers (européens et asiatiques) ; nous prévoyons d'entreprendre cette étude dans le cadre d'une recherche plus large, mais ce que nous proposons dans les pages qui suivent ne constitue que des données bien partielles d'un travail en cours de préparation. Nous ne parlerons donc que de ce qui touche directement les porteurs eux-mêmes.

Les limites du sujet ainsi définies, il nous appartient maintenant de poser les jalons de notre démarche. Nous voudrions d'abord montrer le caractère original et exceptionnel des sources ; celles-ci sont relativement abondantes et diversifiées tout au long du siècle et touchant notre sujet ; il s'agit autant de relations de voyages imprimées que de textes manuscrits malgaches et français. Elles ne seront pas toutes utilisées dans cette étude, du moins espérons-nous pouvoir les citer et critiquer ici. De ces sources on peut tirer les renseignements les plus divers, en particulier sur les *maromita*, sur les «employeurs» et sur les mentalités de ce temps ; nous tenterons évidemment de fournir au lecteur quelques données chiffrées même si celles-ci ne sont que provisoires. D'ores et déjà, des données qualitatives sur l'ensemble du siècle sont disponibles, concernant particulièrement la réglementation de l'activité et surtout la pratique quotidienne vécue par les porteurs comme par leurs employeurs. Sur un tout autre plan, cette occasion nous permettra d'ouvrir un débat sur le statut social des porteurs ; on sait en effet que les déplacements étaient strictement surveillés tout le long du siècle, et l'on peut imaginer que les *maromita* devaient être des hommes libres. Or les témoins contemporains, tout comme les sources malgaches montrent clairement que les esclaves composaient la majorité des convois de porteurs se déplaçant vers les provinces. Cette constatation pourrait surprendre dans la mesure où les hommes libres eux-mêmes se déplacent très difficilement d'une province à l'autre ; en réalité il faut y voir une réaction appropriée de la société merina du XIXe siècle à la pénétration d'un phénomène tout à fait nouveau : le salariat. Il nous appartiendra d'observer le comportement des marchands malgaches devant la nécessité des transports, et cela parallèlement à celui des propriétaires d'esclaves devant la naissance d'une activité rémunérée susceptible de rapporter des profits substantiels.

En second lieu, il serait d'un grand intérêt de désigner le plus clairement possible, les groupes qui étaient directement intéressés par cette activité en tant que fournisseurs d'hommes, soit en Imerina, soit le long de cette longue route de l'Est, soit au bout de la route à Toamasina ; il nous arrive assez rarement de connaître le lieu de résidence des partants et moins encore leur appartenance ethnique. Néanmoins, les rares données offertes par certaines sources devraient permettre d'avoir une certaine idée sur la question, notamment au cours des années 1878-1879. Pour les esclaves comme pour les hommes libres, pour les Betsimisaraka comme pour les Sihanaka, les Bezanozano et les Merina, il reste encore à poser le problème des motivations ; l'attrait du gain ne peut être ici la seule motivation susceptible d'entrer en ligne de compte ;

il doit au contraire en exister plusieurs selon les contextes sociaux ou politiques dans lesquels vivaient les partants.

Certaines de ces questions ne trouveront ici que des solutions partielles, voire des hypothèses ; ce que nous comptons tirer de ces pages, c'est tout au plus une confirmation ou une infirmation de notre démarche, c'est aussi peut-être l'élargissement d'un sujet dont nous ne pourrions pas évoquer tous les aspects.

DECOUVERTE ET CRITIQUE DES SOURCES

Il existe des textes qui peuvent être considérés comme classiques dans l'étude de l'histoire sociale du XIXe siècle malgache. Ces textes sont actuellement bien connus ; parfois ils offrent des informations que ne donnent pas toujours les archives officielles de l'époque. Nous voudrions d'abord évoquer les chroniques que nous ont laissées les étrangers qui ont emprunté la route de l'Est portés par des *maromita*. Certaines de ces chroniques méritent notre intérêt car elles font des descriptions précises des hommes et de la route. Dans une liste relativement longue touchant l'ensemble du siècle, le choix est assez aisé (2). Nous avons établi la liste suivante, qui reste encore provisoire :

Mayeur	(1785)
Dumaine	(1790)
Fressanges	(1802-1805)
Lesage	(1816-1817)
Hastie	(1817)
Copalle	(1825-1826)
Lyall	(1828-1829)
Ellis	(1856)
Ida Pfeifer	(1857-1858)
Vinson	(1861-1862)
Dupré	(1862-1863)
Pearse	(1875)
Clark	(1884)
Savaron	(1886)
Cazeneuve	(1886)
Catat	(1889-1890)
Martineau	(1894)

Cette liste, comme cela peut être constaté tout de suite, comprend aussi bien les relations de voyage que les «études» datant de l'époque. Il n'est pas permis d'en faire une critique texte par texte, par contre, nous nous devons d'évoquer quelques réflexions sur l'ensemble du corpus.

(2) Toutes les chroniques consultées ici sont déjà publiées, nous en donnons les titres et les références précises au fur et à mesure.

D'abord, relevons que la plupart des auteurs sont en désaccord avec le système social malgache de leur temps, et expriment parfois des réflexions purement ethnocentristes ou européocentristes ; celles-ci méritent pourtant l'attention dans la mesure où elles émanent de témoins oculaires d'une part, et ensuite elles nous permettent de connaître comment se pratiquait le portage pour les usagers, pour les *maromita*, comme pour les membres de la société malgache qui y étaient directement intéressés. Nous trouverons dans chacune des chroniques des descriptions assez détaillées de la route et des étapes ; le docteur Catat peut être considéré comme l'un des meilleurs témoins de l'activité ; nous aurons à faire appel à sa perspicacité (3).

Certains auteurs ont en outre posé des problèmes de fond en évoquant certains aspects du portage, dont par exemple les rapports entre cette activité et l'esclavage. Nous les trouvons clairement décrits chez Martineau (4), mais aussi chez Catat : ces deux auteurs ne manquent pas d'exprimer des jugements de valeur, ils n'en posent pas moins le problème des rapports entre l'esclavage et le développement des forces de travail. L'attitude des missionnaires britanniques face au «portage esclavagiste» est vaillamment défendue par Clark, dans la revue *Antananarivo Annual* (5) ; au passage, le missionnaire fournit quelques détails intéressants sur les propriétaires d'esclaves tananariviens, et même sur l'esclavage en général.

Rappelons enfin que nous avons choisi un corpus couvrant le XIXe siècle d'un bout à l'autre, donc allant de la genèse d'un phénomène à son apogée ; la colonisation de l'île ne signifie pas la fin du portage ; la suppression de l'esclavage par les Français bien au contraire met en lumière la carence des moyens de transport, et dès la disparition de la royauté puis la prise en main directe des affaires malgaches, la nouvelle administration française a dû au moins provisoirement reconstituer l'ancien réseau de porteurs entre Antananarivo et Toamasina.

Nous avons consulté également dans une large mesure un manuscrit français déposé à la bibliothèque de l'Académie Malgache. Ce document présente un intérêt tout à fait exceptionnel, d'abord parce qu'il s'agit d'un texte d'archives non officiel. Il y est en effet consigné journalièrement sur une durée de cinq mois environ de l'année 1874, la correspondance d'une maison de commerce européenne pratiquant le commerce de peaux de zébu entre Antananarivo et Toamasina, et donc utilisatrice des services des *maromita* (6). La

(3) Catat (L.), *Voyage à Madagascar (1889-1890)*, Paris, 1895. Un court résumé de son voyage est également publié dans «Le Tour du Monde Illustré» (1895).

(4) Martineau, *Madagascar en 1894*, Paris, 1894, 496 p.

(5) Clark (H.E.), How we travel in Madagascar, *Antananarivo Annual 1884*, pp. 340-345.

(6) Ce manuscrit est conservé sous la Cote AM-2113, et porte le titre «Correspondance commerciale avec les agents de Tamatave». Il comporte 144 feuillets non numérotés.

«Maison Roux de Fraissinet» avait deux représentants au moins installés l'un à Antananarivo, et l'autre à Toamasina (7). Le plus clair de leur correspondance touche le commerce entre les deux villes, mais l'on y trouve en plus la liste des *maromita* engagés à chaque expédition, ainsi que leurs salaires. Le représentant tananarivien Campan semblait très bien connaître la langue malgache, puisque les noms des porteurs sont correctement orthographiés ; en plus, il nous informe sur les fluctuations que subit le «marché du travail» tananarivien (8). La maison continuait d'exister jusqu'à la fin du siècle, preuve d'une certaine vitalité, mais malheureusement nous ne disposons plus alors d'autre source que les archives malgaches qui mentionnent les demandes de passeports faites au nom de Campan, et toujours en vue du transport de peaux. Autant que nous le sachions, c'est l'un des rares cas où la comptabilité d'une maison de commerce est conservée à Madagascar, permettant d'évaluer approximativement les besoins d'un demandeur européen, et de connaître aussi la durée habituelle du trajet (9) ; c'est enfin le seul cas où nous trouvons explicitement exprimé le rapport charge-salaire.

Les archives royales nous ont fourni d'abondantes informations, notamment d'abord dans le domaine de la réglementation de l'activité. Dans l'administration malgache du XIXe siècle, mis à part les «Codes» connus il n'existe pas à proprement parler de textes de lois réglementant la vie politique, économique et sociale (10) ce sont les ordres du souverain régnant concernant des problèmes ponctuels qui ont le plus souvent valeur de loi ; ces ordres se trouvent enregistrés dans la correspondance volumineuse entre Antananarivo et les provinces (notamment les séries III CC, BB, et II C). Nous trouvons en outre dans les archives royales du XIXe siècle, des registres pouvant contribuer de manière appréciable à l'histoire sociale. Il s'agit de la série FF (Passeports), demeurée presque inutilisée jusqu'à présent ; grâce à elle, il nous est permis de disposer de données quantitatives dignes de foi, puisque les passeports délivrés donnaient aux bénéficiaires l'autorisation de se déplacer pendant une durée bien déterminée les soumettant à un contrôle strict de l'administration. Cette institution dont on peut suivre l'évolution durant tout le siècle a donné naissance à une véritable bureaucratie chargée d'enregistrer les noms des partants, celui de leur maître s'ils sont esclaves, et s'ils ne le sont pas, leur statut dans la société (11). C'est ainsi qu'il est possible de tenter d'établir, ne serait-ce qu'ap-

(7) Nous disposons de très peu de renseignements sur cette maison sinon la mention «Roux de Fraissinet», qui en est sans doute le propriétaire installé à Maurice ou à La Réunion, puis les noms de Campan et de Cérisola, représentants à Madagascar.

(8) Voir ci-dessus.

(9) Notons que ce document est d'une utilité au moins aussi grande pour l'étude du commerce entre Antananarivo et la Côte Est.

(10) Les voyageurs ont laissé des précisions à ce sujet, mais il s'agit ici d'hommes chargés de colis, et accompagnés uniquement par un «Commandeur».

(11) Nous avons pu retrouver 27 registres dont les uns sont consacrés à des demandes malgaches, et les autres à des demandes «vazaha», cette expression englobant également les asiatiques, et un malgache, Andrianisa.

proximativement, la proportion entre les esclaves et les non esclaves qui pratiquaient l'activité de portage. Néanmoins, si les passeports ont commencé assez tôt à être délivrés (dès le règne de Ranavalona Ière), les registres semblent être d'une apparition plus récente (1878), et dureront jusqu'à la veille du protectorat français (1894). L'originalité des passeports intérieurs malgaches consiste en ce que les étrangers n'ont pas à les demander s'ils veulent se déplacer en personne ; ils doivent le faire seulement s'ils engagent des porteurs en ayant pris le soin de solliciter le consentement des propriétaires s'ils emmènent des esclaves avec eux. Les demandeurs malgaches doivent aussi se plier à cette formalité. Sur ces passeports sont donc clairement mentionnés : le nom du demandeur et éventuellement son statut social ou sa fonction (12), puis le motif de la demande, la durée du déplacement, le nombre et les noms des porteurs, et enfin les statuts de ces derniers (13). Pour chaque demande, le prix est calculé proportionnellement au nombre des hommes engagés et selon un barème préalablement établi vers 1878 ou 1879 (14). On peut cependant déplorer l'extrême rareté des listes de *maromita* venant dans le sens Toamasina ou Côte-Est - Antananarivo, l'essentiel des registres ayant été établis dans la capitale ; nous n'avons réussi à trouver que des listes dispersées dans la série III CC, et un registre de la série LL. D'ores et déjà, on pourra affirmer que l'image qu'on aura des porteurs partant de la Côte-Est sera incomplète, ce qui nous prive en bonne partie d'une approche sérieuse des *maromita* betsimisaraka. Précisons enfin que nous comptons surtout utiliser ici les données quantitatives des tout premiers registres, c'est-à-dire des années 1878-1880, la comptabilisation des chiffres n'étant pas entièrement achevée pour l'ensemble de la période ; pour les autres années, nous nous contenterons de citer des exemples.

DEFINITION DU PORTAGE

Il s'agit d'abord de définir le portage, sinon de le distinguer des autres moyens de liaison entre la capitale et les provinces. Cette définition se fera sur un double niveau sémantique et socio-économique.

(12) Il peut être dans le premier cas borozoany ou miaramila ; dans le second cas il peut être officier du palais, ou aide de camp, etc...

(13) Il serait trop long d'énumérer tous les motifs évoqués, les plus importants sont néanmoins : le transport de peaux et de sel. Quant à la durée des déplacements, elle est invariablement de un mois et demi ; pour ce qui est du statut le porteur peut être esclave, homme libre (*olom-potsy, olo-mainty*) masombika, etc...

(14) Arch. Royales LL 17 f° 200 «Milaza ny vola aloan'ny olona sy ny fetra». Le barème est ainsi établi : de 1 à 6 personnes, 1 sikajy ; de 7 à 12 personnes, 2 sikajy, de 13 à 25 personnes 4 sikajy, de 25 à 50 personnes, 1 piastre. Si le nombre des partants est supérieur à 50 personnes, il est nécessaire de demander 2 ou 3 passeports selon ce nombre, car un passeport ne peut porter plus de 50 noms. Les officiers et les hova (?) ont à payer 1 piastre et 1 sikajy pour un délai de un mois et demi. Pour un délai supérieur, le prix est calculé proportionnellement à la durée demandée.

En ce qui concerne la terminologie utilisée à l'époque pour désigner les hommes exerçant l'activité de porteur, une discussion s'impose. Pour une raison qui reste à déterminer, deux termes ont été utilisés par l'administration, comme par la société malgaches du XIXe siècle : *Maromita* d'une part, et *Borizano* de l'autre. Les textes écrits ne permettent ni de faire la différence entre ces deux appellations, ni de mieux les définir respectivement ; bien au contraire, ils semblent avoir été utilisés indifféremment selon les locuteurs. Lequel des deux est le plus ancien ? *Maromita* semble être apparu assez tôt car les premiers témoins de son usage sont les européens qui visitèrent le Sud-Est de l'île au XVIIe siècle, et qui parlent de «maramites» de «maromiter», ou «marominters» (15). Quelle que soit l'étymologie évoquée par les philologues, elle paraît toujours se limiter au domaine du portage ou du transport. J.C. Hébert reconnaît que les dictionnaires connus ne donnent pas une explication satisfaisante, et en propose une qui elle-même mérite certaines corrections ; il rapproche en effet *Maromita* à *Maromainty*, «hommes faisant partie de la caste des noirs» (16), et affirme que le mot lui-même aurait disparu au début du XIXe siècle. D'une part, les porteurs que nous étudions seulement dans le contexte du XIXe siècle, il est vrai, comprennent aussi des *olom-potsy*, et des *hova*, et d'autre part, le mot *maromita* n'a jamais disparu même à la fin du siècle, il a bien au contraire été utilisé par l'administration merina, sans doute plus couramment que l'appellation *borozano* (17). Quant à ce dernier terme, il semble être contemporain de l'expansion merina et de la pénétration des influences européennes : pour le définir, on évoque souvent l'opposition civil-militaire qui est apparue avec la création d'une armée de métier sous Radama Ier (18).

A notre avis, il faudrait tenir davantage compte des contextes historique et géographique dont sont issues les deux expressions. Dans ce cas, l'appellation *Borozano* est très vite située au début du siècle et en Imerina au moment des premiers contacts avec les Anglais. *Maromita* par contre paraît moins aisé à situer ; c'est dans le Sud-Est, donc sur la côte, que son utilisation a été d'abord localisée. Il est plus tard retrouvé un peu plus au nord dans la région comprise entre Toamasina et Foulpointe, mais désignant un phénomène déjà bien précis qui se rapproche du salariat. A l'époque où Mayeur voyageait de la côte-est vers l'intérieur, l'habitude de rémunérer les porteurs semblait déjà être née grâce sans doute à la fréquentation de cette côte par les étrangers. Quelques décennies plus tard, le phénomène est définitivement établi puisque tour à tour Lesa-

(15) Hébert (J.C.), Quelques mots d'emprunt douteux du malgache par le français, *B.M.*, avril 1970, pp. 365-372 — Français, Anglais et Hollandais ont rencontré et utilisé ce mot dès cette époque.

(16) *Ibid.*, p. 370.

(17) Presque tous les textes malgaches de l'époque, les registres des passeports comme la correspondance ordinaire emploient plus fréquemment *maromita*

(18) Hébert (J.C.), *Op. cit.*, «Sous Radama, était en effet qualifié de tel (*borozano*), celui qui, ne portant pas les armes était un simple porteur de paquets», (p. 371).

ge (1816), Hastie (1817) et Copalle (1825-1826) en font l'usage. La pratique qui consistait à payer en argent le portage d'individus par *filanjana*, de marchandises, ou d'effets personnels paraît donc s'être implantée d'abord sur la côte avant de pénétrer sur les Hautes Terres. Cela explique pourquoi le mot *maromita* a été assez bien adopté en Imerina, car il désigne un phénomène encore très peu connu dans la société merina de l'époque. Si l'on doit admettre l'analyse de J.C. Hébert sur le rôle des non-militaires (*borozoany*) en temps de guerre, comme porteur de paquets, on doit se demander aussi comment l'utilisation de ce terme s'est élargie à tous ceux qui se louent pour transporter hommes et bagages. Or *borozoany* s'applique avant tout aux « civils libres » par opposition aux militaires, mais aussi sans doute aux esclaves (19). La confusion qui existe entre *borozoany* et *borozano* est telle d'ailleurs que nous préférons plutôt l'appellation *maromita* qui paraît bien plus précise.

A cette analyse de la terminologie doit s'ajouter une analyse du contexte d'après des témoins de l'époque. Certains auteurs de journaux de voyages en effet n'ont pas omis de nous laisser quelques précisions qui nous permettent de compléter nos définitions. Lesage constate par exemple le 20 novembre 1816 : « Les *Maromita* ou salariés sont les personnes qui portent les bagages et les palanquins... On les loue pour tout le parcours au prix de 12 piastres chacun, ou pour une valeur égale d'étoffe bleue ou blanche ou de poudre. On ne paie jamais en argent dans cette partie du pays. Les gages sont appelés *Karama* ce qui veut dire contrat (20). Les porteurs s'engagent à transporter en bon état les marchandises jusqu'au lieu indiqué ou à se faire remplacer à leurs frais s'ils tombent malades, bien que parfois ils ne le fassent pas. Ils n'ont, strictement parlant, droit à leur salaire que lorsque leur tâche est accomplie et ils sont responsables de tout dommage ou vol survenu à la marchandise » (21). Presqu'au même moment James Hastie note que les *maromita* « travaillent à prix d'argent » (22). De ces deux témoignages il ressort bien que dès le début du siècle, la pratique était déjà solidement établie, que les hommes qui se livraient à cette activité avaient acquis certaines habitudes comme de marchandiser leur salaire, etc... Bref tout semblait être prêt pour la pénétration d'un nouveau type de rapport dans la société malgache de l'époque.

On peut en tirer qu'un phénomène nouveau avait commencé à se répandre le long de la côte, et qu'il avait ensuite gagné les Hautes Terres ; les

(19) Précisons que les textes du XIXe siècle écrivent indifféremment *borozoany* et *borozano*, deux mots qui dans notre esprit désignent des catégories bien distinctes.

(20) Le mot signifie plutôt de nos jours salaires.

(21) Valette (J), La mission de Lesage auprès de Radama Ier (1816-1817), *B.M.* av. 1969, pp. 315-388.

(22) Hastie (J), Le voyage à Tananarive de 1817, *Bull. Académie Malgache*, vol. II, 1903 — Hastie précise : « Je traite avec beaucoup de difficultés avec eux le prix de mon transport et celui de mes bagages à raison de deux dollars par jour », (p. 93) — La notion de salariat est encore ici bien confirmée.

premiers Européens à avoir pénétré l'intérieur de l'île en étaient les principaux agents. Les porteurs qu'ils engageaient étaient sans aucun doute d'abord des Betsimisaraka ; on peut se demander à partir de quel moment des porteurs merina ont fait leur apparition pour répondre à un besoin né de l'implantation d'Européens à Antananarivo. Cette apparition date peut-être du règne de Radama I^{er}, et plus précisément après la signature du traité anglo-malgache. Il est intéressant de suivre l'évolution d'un phénomène qui, s'il gagnait en profondeur, risquait de bouleverser les structures mêmes de la société.

LE METIER DE PORTEUR

Le premier schéma qui viendrait à l'esprit est que les *maromita* sont avant tout des agriculteurs, mais qu'ils ont su adjoindre à leur base agricole une activité d'appoint, le portage, leur permettant de disposer d'un numéraire encore difficile à trouver dans les villages. Ce schéma ne peut nous satisfaire ici car il comporte des lacunes importantes ; en premier lieu, les besoins en numéraire n'étaient point vitaux au moins en Imerina au début du siècle ; sur la côte Est où la population a eu des contacts assez anciens avec les étrangers, ces besoins sont peut-être mieux sentis et sans aucun doute entretenus par ces derniers. Mais d'autres facteurs entrent ici en ligne de compte ; les capacités physiques dont il faut disposer, ou qu'il faut acquérir pour se livrer à cette activité, et les mentalités que les porteurs ont acquises font que pour la plupart d'entre eux le portage est devenu sans doute un métier. Si l'on ajoute que de plus en plus au cours du siècle, ce sont les esclaves qui partent, il apparaîtra que la situation se présente plutôt dans toute sa complexité.

Les capacités physiques que nécessitent les voyages vers l'Est sont trop évidentes pour être négligées. Donnons la parole à quelques témoins pour le confirmer : voici ce que dit Sibree à égard : «The luggage bearers are looked upon as somewhat inferior to those who carry people, for these latter have to more agile and active, to go at greater speed, and the whole set must be able to keep step and pace well which each other. On many of the luggage bearers, especially those belonging to the tribe called Bezànozàno, who are constantly carrying burdens to and from the coast, a curious bunch or callosity may be observed on the shoulders, a provision of nature by which a sort of natural cushion is gradually formed, protecting the collarbone from any concussion, and the skin from abrasion» (23). D'autres observateurs ont remarqué ces vilaines callosités qui ornaient les épaules des *maromita* (24) : elles sont les preuves de la dureté de l'activité, mais également d'une pratique devenue habituelle du portage. Le *maromita* doit donc couvrir en un temps relativement court, une très longue distance à travers les forêts et les collines dont certaines sont tristement célèbres,

(23) Sibree, *Madagascar. The great african island*, Londres, 1880, 372 p.

(24) Catat, *Op. cit.*

comme la forêt d'Analamazaotra (25). C'est ainsi que le trajet Antananarivo-Toamasina est couvert normalement en 20 jours si les *maromita* portent des charges, en 10 jours environ s'ils portent des hommes en *filanjana*. La charge moyenne d'un homme serait de 40 à 50 kilos (26), moyenne que nous retrouvons dans le manuscrit de l'Akademia Malagasy, mais le même manuscrit nous informe qu'un homme entraîné peut porter 70 à 75 kilos sur cette distance (27). La traversée dans le sens côte est - Antananarivo apparaît dans ce cas la plus pénible, car le parcours suit une montée presque continue, mais également, c'est dans ce sens que se transportent les objets les plus lourds (sel, toutes sortes de produits manufacturés depuis les pianos, les presses d'imprimerie jusqu'aux menus objets de la vie quotidienne).

A cette endurance physique doit s'ajouter un savoir-faire propre au métier. Les *Tantara ny Andriana* énumèrent toute une série de procédés que les *maromita*, travaillant généralement en groupe, connaissaient bien (28) ; ces procédés leur permettaient d'adapter leur allure aux caractéristiques de la route, ainsi que d'éviter de violentes secousses aux hommes ou aux colis qu'ils portaient.

Il est naturel qu'une activité groupant un grand nombre d'hommes ait engendré des mentalités communes, manifestations de conditions également communes (29). Le nombre élevé des esclaves dans leurs rangs n'est pas sans influence sur le comportement des *maromita* en cours de route. On peut ainsi croire facilement en ce que dit Catat lorsqu'il interprète la gaieté des porteurs comme un dévouement cachant une immense misère sociale ; il résume ce que presque tous les voyageurs de l'époque ont constaté : « Le porteur, gai et enjoué, exubérant même, a perdu cette sorte de réserve et de timidité qu'inspire souvent aux autres Malgaches la présence du blanc ; il discute les prix, ne se retire jamais satisfait de son salaire... » (30). Cette gaieté légendaire du *maromita* cacherait une fuite de l'esclave et même de l'homme libre face à une société de plus en plus oppressive, prouvant que l'esclavage de type paternaliste pratiqué notamment en Imerina, comme la bureaucratie centralisatrice de la royauté étaient bien sentis par les intéressés comme tels. Les esclaves ne manquent

(25) La Vaissière considère ce passage comme « la partie la plus fatigante et la plus périlleuse de ce voyage ; c'est la traversée de la forêt d'Analamazaotra qui dure trois jours ». On peut ajouter qu'il y pleut presque constamment. De La Vaissière, *Histoire de Madagascar, ses habitants, ses missionnaires*, Paris, 1885.

(26) Catat, *Op. cit.*, p. 21.

(27) AM 2113, f° 96 — Le porteur Rainikotokely portait, le 9 octobre 1874, la charge de 74 kilos d'Antananarivo à Toamasina.

(28) *Tantara ny Andriana*, tome 1er, p. 323 — Il existait une terminologie très précise désignant ces procédés.

(29) Ces mentalités sont tellement complexes qu'elles méritent d'être reprises dans l'étude des motivations.

(30) Catat, *Op. cit.*, pp. 20-21.

d'ailleurs pas de compenser leur misère à leur manière ; dans les histoires qu'ils se racontent en cours de route, et qui nous sont rapportées, les maîtres sont toujours représentés dans toute leur bêtise et leur naïveté, tandis que l'esclave se trouve être bel homme, rusé et malin (31). Dans un autre sens cependant, cette évasion comporte des aspects négatifs ; beaucoup d'entre eux dépensent en effet leur salaire en cours de route en alcool !

Il serait aussi intéressant de voir dans ce paragraphe la perception du *maromita* par la société malgache de l'époque, entreprise bien difficile du fait de l'extrême rareté des sources.

Dans les mentalités de l'époque, les appellations désignant le porteur ont très vite pris une nuance péjorative qui transparait dans les exemples de la vie quotidienne, tout comme dans les proverbes ; est-il étonnant de constater que le mot *borizano* a été plus tard utilisé pour désigner le tireur de pousse-pousse, ou tout simplement le malheureux qui trime pour gagner sa vie ? Pour le Malgache du XIX^e siècle, les porteurs sont perçus en tout cas comme une catégorie à part ; il s'agit pour lui d'hommes-téméraires qui traversent régulièrement cette grande forêt orientale (ala atsinanana) dont la réputation parvient quelque peu exagérée sur les Hautes Terres. Ils paient d'ailleurs assez souvent fort cher leur témérité ; et le sage d'en tirer la leçon « very any an' ala ilay borizano » (le borizano s'est égaré en forêt). Les exemples ne manquent pas, qui présentent les porteurs comme constituant une communauté à part, et vivant de manière assez différente des autres Malgaches.

Il est permis de tirer de ces observations quelques conclusions intéressantes. Certes, il existait une certaine solidarité entre les *maromita*, lorsqu'ils marchandaient par exemple leur salaire, ou lorsqu'ils décident d'un commun accord de résister à un voyageur peu compréhensif, tel le malheureux Mayeur (32), mais l'on ne peut guère parler encore ici d'une conscience de classe, la possibilité de revenir au village restant toujours un recours valable ; le fait que la majeure partie des porteurs étaient des esclaves devait jouer un rôle non négligeable, d'autant que ces derniers vivaient des conditions légèrement différentes selon leurs maîtres. Par contre, il est clair qu'une partie de la population dont il reste à évaluer l'importance commençait à se détacher de la masse grâce à leur activité, attirée soit par le gain, soit par un semblant de liberté acquise aux prix de durs labeurs. Or la société malgache est dotée d'une

(31) Savaron (C), *Mes souvenirs, 1885-1898 — A Madagascar avant et après la conquête*, *Mém. Académie Malgache*, fasc. XIII, Tananarive, 1932, p. 160.

(32) Mayeur (N) cité par Radaôdy (F.) dans *Pouvoir colonial, associations et premiers syndicats à Madagascar (1896-1939)*, Tananarive, 1978, 183 p. -- Mayeur s'est heurté à une résistance de ses porteurs, tout comme Robert Lyall (Chapus, Mondain — *Le Journal de Robert Lyall*, Tananarive, 1954, p. 211).

capacité d'assimilation et d'adaptation souvent insoupçonnée, c'est grâce à cette capacité qu'elle parviendra à préserver ses structures : pour le propriétaire d'esclaves, le partage était un moyen sûr de se créer certains profits, pour la royauté, c'était une solution satisfaisante permettant d'empêcher les déplacements trop fréquents des « hommes libres ».

PORTAGE ET ESCLAVAGE

Il s'agit ici de l'un des problèmes centraux de notre sujet, car il touche à plusieurs domaines de la vie de l'époque. L'importance de l'esclavage dans le portage est attestée tant par les témoins contemporains que par les documents d'archives ; nous aurons donc à faire nos observations sur les deux plans.

A vrai dire, les déplacements surtout vers une autre province sont interdits aux esclaves, et les personnes qui les contraignent à de tels déplacements sont possibles de lourdes sanctions (33). Il faut pour cela le consentement des propriétaires, et les missionnaires britanniques se défendant de donner leur caution au système se trouvent eux-mêmes contraints de l'accepter, mais nous éclaircissent pourtant sur ce point particulier : « Nous n'engageons jamais un esclave comme tel, disent-ils ; nous louons nos domestiques et nos porteurs de palanquin directement, sans avoir rien à faire avec leurs maîtres. Ce n'est que quand on part pour de longs trajets exigeant des passeports qu'on s'occupe de demander le consentement du propriétaire et uniquement parce que la loi l'impose » (34). La place importante des esclaves dans l'activité a été aussi rapportée par d'autres témoins, tels Martineau et Catat, à diverses reprises ; la question qui nous préoccupe le plus ici est bien sûr le rôle des propriétaires dans le départ de leurs esclaves ; ce rôle est-il direct ou indirect ? Les sources ne nous fournissent guère ce genre d'information ; il nous faut encore renoncer à la certitude, et procéder à une analyse progressive.

Il est certain que pour ce qui est du commerce, les marchands merina envoyaient ceux de leurs esclaves les plus dociles vers les ports, porteurs de somme d'argent, ou de marchandises à vendre. Cette pratique est déjà attestée dans les *Tantara ny Andriana* (35). Dans les registres des passeports, les demandes malgaches vont dans le même sens, car tout se passe comme si les demandeurs laissent à leurs esclaves — c'est généralement le cas — le soin de prendre livraison de sel à Toamasina ou plus souvent à Mahanoro, sans participer aux voyages. Cette observation ne concerne pas le cas des étrangers qui engagent des porteurs pour leurs besoins, or ce dernier cas nous intéresse au même titre que le premier dans la mesure où il permet d'apprécier le rôle des propriétaires d'esclaves. Force nous est donc de trouver d'autres sources.

(33) Thébault, *Le code des 305 articles* promulgué par la Reine Ranavalona II, Tananarive, 1960, p. 41.

(34) Antananarivo Annual cité par Chapus (G.S.) dans : *80 ans d'influences européennes en Imerina*, Tananarive, 1925, p. 300.

(35) *Tantara ny Andriana*, tome 1er, p. 397.

Les missionnaires britanniques gros utilisateurs de main-d'œuvre sont bien placés à cet égard pour nous renseigner. Clark nous révèle que les maîtres se comportent différemment vis-à-vis de leurs esclaves-porteurs ; les uns sont assez indulgents leur permettant de s'occuper comme il leur plaît et se contentant de visites occasionnelles et de petits présents, signes de leur servitude. D'autres perçoivent la moitié de ce que gagnent leurs esclaves. Le missionnaire cite une troisième catégorie de maîtres, intransigeants avec leurs esclaves, et prenant les salaires éventuels de ces derniers dans leur intégralité (36). Ce tableau paraît trop bien dressé pour ne pas souffrir certaines critiques ; nous retrouvons des nuances importantes chez deux témoins bien connus : Catat et surtout Martineau. Le premier soutient par exemple qu'en chemin, « les esclaves échappent à la surveillance continue du maître, ils ne lui apportent qu'une petite part de leurs bénéfices, puisqu'ils ont dépensé la plus grande partie de leur argent dans leurs étapes successives (37). Le second semble plus catégorique en affirmant : « Quant à prélever une partie des gages du porteur de grand chemin, le maître ne peut y penser, et pour cause : la somme est le plus souvent mangée avant la fin du voyage » (38). On peut se demander cependant quel intérêt les propriétaires d'esclaves auraient à autoriser le départ de leurs esclaves ; il est bien difficile de les exclure de la participation aux bénéfices. Le schéma donné par Clark semble être le plus acceptable, encore faut-il fixer une certaine proportion quant au nombre des maîtres appartenant à chacune des trois catégories. Nous ne sommes guère en mesure d'établir cette proportion, nous nous bornerons plutôt à la constatation que l'augmentation considérable du nombre des porteurs, notamment à partir des années 1878-1879, due à l'accroissement du trafic dans les deux sens ne pouvait laisser indifférentes les grandes familles tananariviennes, accusées par les missionnaires d'exploiter à mort leurs esclaves. Les missions peuvent être suspectes d'exagération, car elles voyaient leurs frais de transport gonfler régulièrement, néanmoins leurs allégations ne manquent pas de vérité. En effet, il faudrait avant tout distinguer les gros propriétaires et les grandes familles de la Capitale, fréquentées assez régulièrement par les missionnaires, des petits propriétaires ; leur comportement devait être assez différent. Dans l'état actuel de dépouillement des sources, il ne nous est pas encore possible de reprendre ici ce problème des propriétaires, d'autant qu'il se confond avec celui des marchands tananariens ou tamataviens qui mènent leurs négoce exclusivement à l'aide de leurs esclaves ; des observations sur l'ensemble des demandes de passeport formulées par des Malgaches seraient nécessaires (39).

(36) Clark, *Op. cit.*, p. 343.

(37) Catat (Dr.), *Op. cit.*, p. 150.

(38) Martineau, *Op. cit.*, p. 397 — On peut souligner que généralement, les « employeurs » règlent leurs porteurs à la livraison des marchandises à destination ne fournissant au départ que le *vatsy* (provision). C'est le cas par exemple de Campan — (A.M. 2113).

(39) La consultation de la comptabilité, et des observations faites par les missionnaires pourraient également apporter quelques éclaircissements.

Nous nous proposons dans les pages qui suivront, de montrer par des chiffres, ce que les textes ont déjà laissé entendre, c'est-à-dire, la proportion des différentes catégories intéressées par le portage. Nos chiffres proviennent des registres des passeports ; nous avons ici retenu uniquement les données de l'année 1880, en précisant que cette année commence le 27 Asorotany, et finit avant ou le 5 Alahasaty (40). Nous avons également choisi trois directions : Toamasina, Mahanoro et Vatomandry.

Pour l'année 1880, nous avons dénombré 21.412 « départs » vers ces trois directions, se répartissant ainsi :

– Toamasina	17.467	(81,57 %)
– Mahanoro	3.755	(17,53 %) (41)
– Vatomandry	190	(0,88 %)

On peut encore décomposer ce chiffre comme suit :

– Demandes malgaches	8.889	(41,51 %)
– Demandes vazaha	12.523	(58,48 %)

Les comportements des deux catégories de demandeurs sont nettement différenciés, car on retrouve chez les Malgaches exclusivement des esclaves, alors que le chiffre des non esclaves est relativement élevé chez les étrangers. Nous avons obtenu les résultats suivants :

Demandes	Esclaves	Non esclaves	Total
Malgaches	8.865 (99,71 %)	30 (0,26 %)	8.889
Vazaha	8.993 (71,81 %)	3.530 (28,18 %)	12.523
Total	17.858 (83,40 %)	3.554 (16,59 %)	21.412

Ce tableau fait apparaître en même temps que les compositions des demandes, la proportion des esclaves et des non-esclaves dans le chiffre global des départs. Les pourcentages sont tout à fait éloquentes : 83,40 % des départs concernent des esclaves, et 16,59 %, des non-esclaves. Pour illustrer la spécificité des demandes malgaches, notons que sur 8.880 départs, on ne compte que 24 non esclaves !

(40) Les registres de l'année 1880 sont : FF-141, FF-142, FF-143 (Passeports malgaches) – FF. 150, FF-151 (Passeports vazaha). La critique de l'usage du calendrier par l'administration fera l'objet d'une étude à part.

(41) Il est plus correct de poser le problème en terme de départs, car cela permet de prendre en compte les retours et les homonymies.

L'opposition esclaves – non esclaves apparaît tout à fait formelle lorsqu'on observe la composition de cette dernière catégorie ; elle laisse clairement comprendre un certain manque de cohérence, du moins si nous nous basons sur notre logique actuelle. Décomposons donc les départs pour plus de précisions.

Andevo	17.858 (83,40 %)	Makoa	1 (0,004 %)
Olom-potsy	2.020 (9,43 %)	Sakalava	2 (0,009 %)
Olo-mainty	108 (0,50 %)	Betsimisaraka	17 (0,079 %)
Hova	160 (0,74 %)	Bezanozano	14 (0,065 %)
Masombika	853 (3,98 %)	Antankay	36 (0,16 %)
Zazamanga	61 (0,28 %)	Non indiqués	282 (1,31 %)

Il est avant tout nécessaire de relever certains anomalies apparentes, notamment concernant les appellations puis la classification des différents groupes. Si l'on part de l'opposition entre esclaves et non esclaves, tous les autres groupes désignés par d'autres qu'*andevo* peuvent donc être considérés comme non serviles, entr'autres les *masombika* et les *zazamanga*. Les premiers ont été libérés en 1874, et sont devenus des *ambaniandro* (42) ; un d'entre eux est d'ailleurs devenu un marchand relativement connu puisqu'on retrouve très souvent son nom parmi les demandeurs de passeports (43). Les *zazamanga* sont assez proche des *masombika*, avec lesquels ils sont souvent confondus. Certains peuvent être classés sous la rubrique non-merina ; ce qui suggère que pour ces derniers des critères de distinction différent par rapport à ceux utilisés pour distinguer les porteurs résidant en Imerina (cas des *olom-potsy*, et *hova*) (44). Ces critères restent à déterminer.

Dans le sens inverse, c'est-à-dire Toamasina-Antananarivo, nos listes sont très dispersées, ne permettant pas de dresser un tableau semblable au précédent. Cependant, certaines des listes que nous avons découvertes fournissent des informations que l'on n'obtient pas toujours dans les registres des passeports. C'est pour cela que nous en reproduisons deux ci-dessous.

(42) Voir sur ce sujet : Rasoamiaramanana (M), *Aspects économiques et sociaux de la vie à Majunga*, Antananarivo 1974, pp. 87 et suiv., et également Florent Henri (M), *Le Gouvernement de Tamatave de 1864 à 1882 – Développement économique*, Antananarivo, 1979, p. 239.

(43) Il s'agit de Rainilaiohina, on le désigne parfois comme un *Masombika* et parfois comme un *Zazamanga*. Il est intéressant de constater qu'il engage exclusivement des *Masombika* comme porteurs.

(44) Avouons que la classification paraît très contestable et incohérente. Nous ne pouvons qu'en tenir compte.

PREMIERE LISTE (6 Alakaosy 1880) (45)

Maromita transportant vers Antananarivo les affaires de Mr. Procter :

Noms des porteurs	Propriétaires (46)	Domiciles	Objets transportés
Rainiketamanga	Ramanandraisoa	Mahamasina	caisses
Rabe	id.	id.	id.
Lemanga	Rafara	id.	id.
Radimilahy	Rafara	id.	id.
Rainiketaka	Masombika	id.	id.
Levao	id.	id.	id.
Leimadio	id.	id.	id.
Laimanga	id.	id.	id.
Faralahy	Rasoa	Antananarivo	id.
Rainisalama	Raivo	id.	id.
Faralahy	Rasoa	Antananarivo	id.
Rainisalama	Raivo	id.	id.
Imazoto	id.	id.	id.
Imarolahy	Ramanana	Amparibe	id.
Ramasa	Zazamanga	Antananarivo	id.
Ilaisoa	Renimora	id.	id.
Total	14		

DEUXIEME LISTE (4 Alakarabo 1879). (47)

Maromita transportant les affaires de Mr. Vevian (Vivian ?).

Noms des porteurs	Propriétaires
Rainimanitra)	
Boto (
Inaivo)	Premier Ministre
Rainisabotsy (
Rainibozy)	
Ralay)	
Rainiketaka (.....	Rainimaharavo, 16 Hrs O.D.P.
Inaivo)	
Ibotomamy	Olom-potsy
Rainizanaka	Rainizafy
Rainipatsalahy	Imanantsoa
Rainimarovavy	»
Rabozy	Masombika
Ilaimanga	»
Ilaimanga (sic)	»
Total.....	15

(45) Pour les non-esclaves, c'est le statut qui est inscrit sous cette rubrique. (Exemple : Olom-potsy, Olo-mainty, Masombika, etc...).

(46) III CC-279 -- folio 103.

(47) III CC-278 -- 17è Chemise, folio 133.

Nous pouvons déjà tirer quelques conclusions de ces deux listes. Les porteurs étant individuellement nommés, il est en principe possible de les identifier ; malheureusement cette procédure est pour le moment malaisée, comme il a été dit plus haut. Deux voies restent valables ; celle d'abord qui consiste à reprendre chaque porteur et à l'identifier par rapport à son statut, ou s'il s'agit d'un esclave par rapport à son maître. La seconde voie consiste à établir un certain nombre de coefficients (par exemple coefficients d'homonymat, de retour, etc...), pour un nombre de départs suffisamment élevé. De cette opération, il sera possible en même temps d'établir un ordre de grandeur pour toute la période couverte par les documents, c'est-à-dire 1878-1894.

Pour ce qui est des propriétaires, un problème identique se pose à nous. Les deux listes montrent assez bien l'anonymat de ces derniers, si l'on fait exception des deux cas du Premier ministre et de Rainimaharavo. Il reste possible de les identifier par rapport à leurs esclaves, mais des problèmes d'un autre ordre se posent également ici ; combien d'esclaves possèdent-ils dans le trafic ? et surtout que rapporte à un propriétaire la location de ses esclaves. Cette interrogation nous ramène à un autre thème important, celui du salaire.

Dans un premier temps, si l'on parle du portage donnant lieu à une véritable compensation d'un service rendu en numéraire, on ne peut que se limiter au cadre précis des demandes effectuées par des étrangers, ou par des Malgaches assimilés à des Vazaha (tel Andrianisa) ; or même dans ce cadre, une partie des rémunérations échappe à ceux qui ont effectué le travail, et ce conformément aux liens existant entre les porteurs-esclaves et leurs maîtres. L'on connaît à cet égard l'adage qui a valeur de règle : « Andevolahy manan' omby zato : ny tenany aza ahy, mainka ny omby zato » (48). Il s'agit ici d'un faux-salariat qui montre, de manière explicite, avec quel opportunisme une activité nouvelle a été mise à profit par les propriétaires d'esclaves.

Sur un second plan, pour bon nombre de porteurs l'on peut parler tout simplement d'une absence totale de salaire ; il s'agit des quelque 8.865 départs ordonnés par des maîtres vers Toamasina, Mahanoro ou Vatomandry pour transport de marchandises. Le service que les *maromita* rendent entre dans ce cadre des obligations dues au maître.

Il reste donc ceux des esclaves qui ont le privilège d'avoir des maîtres relativement indulgents, et les porteurs non esclaves (16,59 % des départs).

Ces limites étant fixées, il est tout de même intéressant d'observer l'attitude des porteurs dans le marchandage des salaires, phénomène couramment rapporté par les voyageurs de l'époque. Les discussions de prix, qui traînent souvent en longueur, ont le don d'exaspérer les Européens ; elles sont ici tout

(48) *Tantara ny Andriana*, p. 322 -- Si un esclave possède cent boeufs même son corps appartient à son maître, à plus forte raison les cent boeufs !

à fait normales. Tout se passe comme si le *maromita* tente à chaque fois d'obtenir plus que le prix habituel, parce que le surplus lui reviendrait alors (c'est certainement le cas des esclaves). Un témoin nous rapporte la scène suivante relative à ce type de marchandage : « Les hommes prennent nos paquets, les examinent et les palpent dans tous les sens, les soupèsent avec soin et, après quelques minutes de réflexion, s'accroupissent sur le sable. Aussitôt commencent des conversations oïseuses, des discussions sans fin ; quelques esprits forts prononcent des discours dont certains passages, très intéressants sans doute, sont vivement soulignés par les auditeurs... Cette séance dure depuis trois heures et sans le secours de quelques personnes obligeantes n'aurait pris fin qu'à une époque indéterminée. Enfin tout s'explique, les porteurs sachant que nous ne voulions pas faire la route en six jours comme c'est la coutume, mais y consacrer deux semaines... réclamaient une augmentation »(49). Cette scène montre à quel point les porteurs sont conscients de leurs droits et solidaires dans leurs actions ; on peut croire qu'elle se renouvelle avant le départ de chaque convoi, et même en cours de route, comme cela est arrivé à Nicolas Mayeur en 1785, laissant croire à de véritables « actions revendicatives » (50). L'existence d'une minorité relativement privilégiée parmi les porteurs ne semble pas entamer la solidarité née au cours d'un voyage ; le rôle dévolu aux *kamadaoro* (Commandeurs) choisis parmi les *maromita* consistait en effet à assurer la bonne marche du convoi ; ils reçoivent en échange un salaire plus élevé par rapport à leurs confrères, et sont parfois amenés à adopter une attitude plus réservée par rapport à eux, devenant facilement les conseillers des « employeurs ».

(49) Catat (Dr), *Op. cit.*, p. 23.

(50) Radaody-Rakotondravao (F.), *Op. cit.*, p. 6.

APERÇU DES SALAIRES PRATIQUES DE TOAMASINA A
ANTANANARIVO

Témoins et dates	Salaires	Sources
Robert Lyall 8 juillet 1828	200 livres pour 300 porteurs (0,66 chacun)	Journal, p. 99
Ida Pfeifer 1856-1857	1 écu (1 piastre ?) par porteur	Voyage, p. 125
Dupré (juillet 1862)	3 à 3,5 piastres par porteur	Trois mois de séjour p. 16
Administration (51) pour Andrianisa Mosey	40 piastres pour 16 hommes ; 2,5 piastres par porteur	III CC-276
Administration pour le Dr. Mackie (27 Adijady 1875)	30 piastres pour 12 hommes; 2,5 piastres par porteur ; 75 piastres pour 30 hommes, 2,5 piastres par porteur	III CC-275
Cazeneuve (magicien) (20 octobre 1886 ?)	3 pièces de 5 francs (3 piastres par porteur)	Voyage, p. 22
Catat (mars 1889)	3 piastres par porteur	Voyage, p. 22
D'ANTANANARIVO A TOAMASINA		
R. Lyall (22 avril 1829)	1 piastre à 1,5 piastre par porteur	Journal, p. 211
Administration (15 Asorontany 1880)	110 piastres pour 49 porteurs (2,24 par homme)	III CC-279
Catat (1889)	2,5 piastres par porteur	Voyage, p. 22



(51) C'est l'administration qui a pris en charge le paiement des porteurs.

La conclusion de cette étude ne saurait être définitive, elle servira bien au contraire à recenser les problèmes non résolus, voire à élargir notre horizon. Avant toute chose, il convient de placer l'histoire des *maromita* dans un cadre plus large, notamment dans l'évolution des forces productives. On a souvent reproché à la monarchie malgache du XIX^e siècle, et à la société qu'elle a engendrée d'avoir bloqué le développement des forces de travail ; on se rend compte en observant la vie des porteurs, à quel point ce reproche est justifié, même dans les rares cas où des activités autres qu'agricoles se sont créées (c'est le cas des usines à rhum où l'on a utilisé des esclaves de guerre). C'est pour cette raison qu'il faut se garder d'utiliser le terme «développement», comme cela a été fait assez souvent. L'apparition d'activités rémunérées n'a pas réellement entraîné des modifications profondes des structures existantes, celles-ci ont été au contraire tournées très rapidement au profit des classes privilégiées. On ne peut que constater la vitalité des rapports qui existaient alors ; aucune solution de rechange ne s'offrait à l'esclave que de vivre pleinement les liens qui l'unissaient à son maître, tout comme au non esclave contraint de rester dans son groupe d'appartenance lequel sert de voie de transmission de l'oppression administrative. Pour l'un comme pour l'autre, la fuite n'est pas une solution, car elle ne présente aucun aboutissement. Cela ne surprend donc pas de voir les esclaves revenir de leurs durs voyages, et rejoindre leurs maîtres après avoir connu les joies éphémères de la route.