



HAL
open science

Quelques aspects des expériences européennes sur la baie d'Antongil - Madagascar du XVIe au XIXe siècle

Chaplain Tsiadino Toto

► **To cite this version:**

Chaplain Tsiadino Toto. Quelques aspects des expériences européennes sur la baie d'Antongil - Madagascar du XVIe au XIXe siècle. *Revue historique de l'océan Indien*, 2005, Dynamiques dans et entre les îles du Sud-Ouest de l'océan Indien : XVIIe-XXe siècle, 01, pp.7-16. hal-03412321

HAL Id: hal-03412321

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03412321>

Submitted on 3 Nov 2021

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

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

Quelques aspects des expériences européennes sur la baie d'Antongil – Madagascar du XVIe au XIXe siècle

Chaplain Tsiadino Toto
Université de Toamasina

INTRODUCTION

Couvrant une superficie d'environ 2 100 km², Antongil est la plus grande baie de Madagascar et l'unique au niveau du littoral Est du pays. La baie d'Antongil se situe au Nord Est de Madagascar, entourée du côté Nord par la presqu'île Masoala. L'entrée de la baie, du Cap Bellone du *main land* au Cap Masoala, le village à la pointe de la presqu'île, est environ à 30 km et à 70 km de cette ligne vers le fond de la baie au niveau de l'embouchure du fleuve Antainambalana. La situation géographique de la baie rend la navigation relativement sécurisée depuis l'expansion européenne et la conquête coloniale jusqu'à l'heure actuelle. La dimension spatiale de la Baie d'Antongil telle qu'elle est abordée dans cette présente communication couvre l'étendue de la baie comme un espace géographique et surtout les villages riverains du Nord au Sud, constituant des peuplades fréquentées par les pirates, les traitants et les aventuriers explorateurs depuis la découverte de la Route des Indes Orientales. L'essentiel de ce travail historique s'est fait à travers des récits de voyages des explorateurs, des journaux des missionnaires, des publications périodiques sur les grands aventuriers de l'époque moderne et quelques livres d'histoire écrits vers le début de la colonisation française à Madagascar. L'analyse de ces sources écrites dégage les points suivants.

I - ANTONGIL, UN ENDROIT DE SÛRETÉ

Pour la navigation dans les mers tropicales, les problèmes météorologiques, notamment les tempêtes et les dépressions cycloniques, font toujours partie des problèmes fondamentaux des explorateurs aventuriers, en particulier dans le Sud-Ouest de l'océan Indien¹, depuis le Cap de Bonne Espérance aux côtes malgaches et les autres îles voisines. La prévision météorologique existe² suivant des procédés empiriques, ne laisse qu'une marge très insuffisante aux voiliers pour se préparer et trouver un refuge.

Un second problème, et non des moindres, est l'existence de formations de récifs coralliens autour des côtes et surtout les caps (Sainte Marie, Cap d'Ambre, Cap Saint André et aussi le Cap Masoala de la baie d'Antongil). Pour le cas de Masoala, les récifs forment une sorte de barrière naturelle non continue protégeant les rivages des grandes vagues, même pendant les cyclones. On se sent sécurisé dès qu'on pénètre

1. G. Donque, « Les cyclones tropicaux des mers malgaches » in *Madagascar Revue de Géographie* n° 27, Antananarivo, Faculté des Lettres/Laboratoire de géographie, 1975, pp. 9-63.

2. Les naturels des zones côtières observent le mouvement des nuages et le déplacement des oiseaux pour connaître la prévision météorologique.

dans les lagons protégés bien que pour y accéder, il faille beaucoup de vigilance, de connaissance du lieu et de maîtrise d'une certaine technique d'accostage. Ces barrières de récifs restent jusqu'à nos jours sources d'accidents. Diogo Fernandes Pereira le mentionne dans son récit qui date de 1503-1504 quand il longe la côte orientale de Madagascar pour une expédition exploratoire : « *L'île de Saint Laurent est entourée de hauts-fonds et des récifs qui en rendent l'approche dangereuse et qui ont déjà occasionné de nombreux naufrages - ainsi Diogo Fernandes Pereira qui commandait un des navires de la flotte d'Antonio de Saldanha et qui passait dans l'Est de l'île en 1503, prit-il pendant sa navigation sur cette côte les plus grandes précautions* »³.

Il mentionne bien, dans son écrit, le passage dans la partie Nord-Est de l'île avec un accent remarquable sur le séjour dans la baie d'Antongil quand il commande l'un des navires de la flotte d'Antonio, en 1503. La première utilisation du nom « Antongil » reste encore mal expliquée par les sources que nous avons consultées mais la piste nous semble plus que jamais éclaircie. En 1565, un certain Louis Marmol-Carvajal, originaire de Grenade, qui avait beaucoup voyagé en Egypte, écrit dans sa lettre de description de Madagascar Angeli et transcrit par Grandidier (1903) Antongil dans sa collection. Bien avant le passage de Marmol-Carvajal, le Portugais Lui Figueira avait découvert plusieurs ports dans la partie Nord de la grande île, notamment la baie qu'il baptisait « Santo Antonio » qui n'est que l'actuelle baie d'Antongil. Il reste alors à vérifier l'origine de la dénomination Antongil, vraisemblablement inspirée par Angeli et Antonio : « *On ne marchait que de jour et toutes les nuits, on jetait l'ancre. L'équipage souffrait beaucoup de la soif et la mortalité à bord étant grande - on se décida en décembre [1503] à mouiller dans une baie [Antongil] où il passa la mauvaise saison, en attendant de bons vents et où on trouva de bon eau et de poisson en abondance* »⁴.

Antongil a toujours été inscrite dans le circuit de l'itinéraire de la route des Indes Orientales depuis le début du XVI^e siècle (1503-1504), une période d'exploration et de reconnaissance du Nord-Est de la grande île, et qui se rapproche de la découverte de Madagascar. On l'appelle, à cette époque-là, l'île Saint Laurent, le nom de Madagascar dans les dossiers de voyages des explorateurs aventuriers de l'époque moderne. À partir d'une expédition exploratoire portugaise sur Madagascar, Antongil commence à avoir une place importante pour les voyageurs des Indes Orientales. Dans leurs récits, Luis Figueira et de Pedreanes (1514-1515), sur les côtes Sud-Est et Nord-Est de Madagascar, mettent Antongil en évidence parmi tant d'autres ports dans les côtes de Madagascar, dans les rapports : « *Luis y (Matitana) établit un fortin où il séjourna six mois, les habitants lui disaient d'attendre la récolte du gingembre, mais à la fin, ils l'attaquèrent pour s'emparer de ses marchandises. Il se décida alors à s'en retourner à Mozambique, où il retrouva Pedreanes qui venait d'y arriver quelques jours auparavant et que, pendant que Luis Figueira était à Matitana, avait exploré la côte orientale de l'île et avait découvert plusieurs ports, notamment la baie qu'on appelle maintenant Santo Antonio (baie d'Antongil), parce que, c'était le nom du navire que commandait Pedreanes* »⁵.

3. A. Grandidier, COACM Vol I, Paris, Goulommiers, Imprimerie Brodard, 1903, 527 p. (Extrait de : « *Diogo Fernandes Pereira longe la côte orientale de Madagascar 1503-1504* »), p. 10.

4. A. Grandidier, *op. cit.* pp. 52-53.

5. A. Grandidier, *op. cit.* (Extrait de : « *Voyage de Luis Figueira et Pedreanes sur la côte Sud-Est et Nord-Est de Madagascar, en 1514* », pp. 52-53).

Les expériences anglaises du début XVII^e siècle donnent beaucoup d'éclaircissements sur les précédents passages européens dans la baie d'Antongil. Les Anglais reconnaissaient le travail de leurs prédécesseurs et leur faiblesse en matière de connaissance du terrain, ils se basaient enfin sur les rapports de voyages d'autres puissances coloniales notamment les Portugais et les Hollandais : « *Comme nous n'avions pas l'expérience de voir le vent changer bientôt et que nos hommes commençaient à souffrir du scorbut, John Middleton, le capitaine du navire vice-amiral l'Hector, proposa à notre général d'aller relâcher à la Baie d'Antongil, sur la côte Est de Madagascar où il serait possible d'avoir des oranges et des citrons afin de combattre cette maladie, son avis fut adopté à l'unanimité* »⁶.

Antongil a donc été, aux yeux des Européens, non seulement un port de sûreté et un abri protégé mais aussi un endroit où on peut satisfaire différents besoins nécessaires pour un voyage de long courrier. Sans avoir trouvé les traces de traitement de *mal de mer* dans les autres récits, les expériences anglaises montrent bien qu'il y avait des contacts et des échanges d'informations formels ou informels entre les voyageurs européens, avant de commencer les grandes expéditions exploratoires. Les Anglais ont rencontré encore, lors du passage à Antongil, un ouragan (tempête) quelques jours après leur arrivée, le jour de Noël 1601. Deux de leurs navires ont été fortement endommagés⁷ parce qu'ils ont été en rade trop peu éloignés de l'île Marosy, l'une des quatre petites îles du fond de la baie d'Antongil.

Par contre, la place de sûreté de l'île Marosy peut recevoir jusqu'à 50 vaisseaux⁸ de guerre à l'abri des vents et des ouragans. Cette place n'est pas directement visible par les voyageurs qui passent et cet aspect stratégique du port de l'île Marosy a beaucoup attiré les navigateurs guerriers pendant les rudes compétitions et concurrence entre les Compagnies des Indes Orientales des puissances coloniales, surtout à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Pendant son séjour chez Beniowsky, Kerguelen, un contemporain de la fameuse expédition française La Pérouse, a eu un sérieux débat commercial avec le baron Beniowsky, pour maintenir la suprématie française dans cette contrée de l'océan Indien. C'est dans ce récit de Kerguelen qu'on aperçoit le caractère de pirate de ces deux personnalités : « *M. Beniowsky m'a dit qu'il voulait interdire la traite par moyen des piastres, cela me paraît mal vu, voici mes raisons : 1- C'est vouloir indisposer les noirs et j'assure qu'on ne traitera jamais avec eux qu'en piastres. 2- Je trouve plus préjudiciable de leur donner des fusils et de la poudre. 3- Il y a des sommes considérables en piastres répandues dans toute l'Isle, qu'on ne peut retirer qu'en faisant circuler les mêmes espèces. 4- Il est un moyen sûr de retirer tous les piastres qu'on leur a donnés ; il n'est question pour cela que d'établir dans tous les postes des cabarets d'eau-de-vie et des magasins où les insulaires puissent trouver toutes les choses dont ils pourraient avoir besoin. Le moyen d'empêcher la sortie des piastres c'est d'avoir deux Cutters ou Goélettes de fixe canons, les petits bâtiments*

6. A. Grandidier, *op. cit.* pp. 276-280 « Relâche à l'île Ste Marie et à Antongil de James Lancaster - Premier voyage de la compagnie anglaise des Indes Orientales en 1601 ».

7. A. Grandidier, *op. cit.* 1903, Extrait de « James Lancaster en 1601 » : « Pendant que nous étions sur cette rade, nous fûmes encore assaillis par un ouragan et les trois navires qui étaient les plus près de l'îlot se comportaient fort bien, mais il y en eut deux qui chassèrent sur leurs ancres, quoi qu'ils en eussent mouillé trois à l'avant, le fond étant vaseux et sans consistance ».

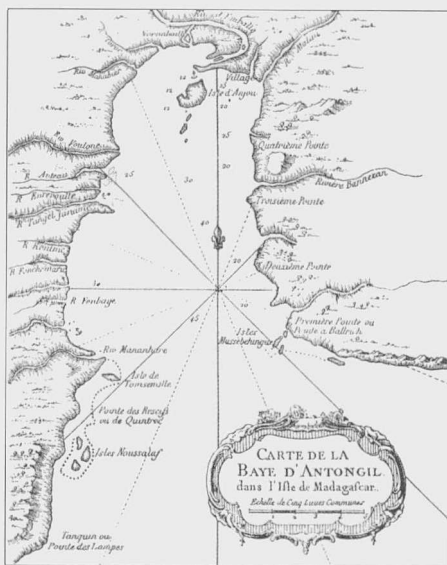
8. M. Kerguelen, « Mémoire sur l'île Madagascar » in *Relation de deux voyages dans les mers australes et des Indes, fait en 1771, 1772, 1773, et 1774*, Imprimerie de la cour des Aides, 1782, 244 p.

arabes qui viennent enlever les piastres des insulaires en échanges des marchandises qu'ils apportent». (Kerguelen 1782, p. 164).

Antongil fournit également aux Européens les bois de construction et réparation des embarcations endommagées. Nosy Mangabe est une source directement accessible aux voyageurs mais ils achètent aussi d'autres biens aux naturels⁹ du pays. C'est à travers ces aspects que les Européens découvrent la forêt comme un endroit dangereux pour différentes raisons. Une espèce de liane épineuse appelée localement « *avetro* » rendait la forêt difficilement accessible aux initiés et les moustiques y sont plus dangereux que sur les rivages : « *Pendant que nous étions à l'ancre dans cette baie, nous construisîmes une embarcation ou pinasse de 18 tonnes, dont nous avons apporté des pièces d'Angleterre, et coupant quelques grands arbres dont il y a beaucoup dans l'île (Nosy Mangabe), nous les sciâmes et en fîmes des planches qui nous servirent à la doubler*» (James Lancaster, 1601, p 279).

La quasi-totalité des documents de voyage sur la baie d'Antongil mentionne la qualité de la rade ou le mouillage devant l'île Marosy, l'actuelle Nosy Mangabe. Les Anglais et les Hollandais soulignent même la possibilité de construction et de réparation des embarcations dans la baie d'Antongil. Antongil possède également différents fruits dont quelques-uns sont des médicaments contre le « mal de mer » et d'autres problèmes liés aux navigations de longue durée. Kerguelen, le contemporain de Beniowsky et de la fameuse expédition française La Pérouse, insiste sur la place stratégique du fond de la baie d'Antongil pour le contrôle de la Route des Indes Orientales.

Carte de la baie d'Antongil



CARTE DE LA BAYE D'ANTONGIL
(Bibliothèque Nationale) (Fonds d'Anville, G. E. D. D. 2987).

9. Expression utilisée par les Français pour désigner les autochtones, au XVIII^e siècle, particulièrement pendant l'épisode de Beniowsky dans la Baie d'Antongil. Les autres voyageurs auparavant les appellent tout simplement les nègres mais ces appellations deviendront indigènes à partir de la période coloniale.

II - ANTONGIL : UN PORT COMMERCIAL DU NORD-EST DE MADAGASCAR

Sans avoir détaillé le mode de transaction, Antongil joue, en premier lieu, un rôle de port d'échange commercial dans le temps. Les récits de voyage à notre disposition parlent tous, sans exception, de l'approvisionnement, soit en riz soit en eau douce ou achat de viandes, de poissons, de fruits, de gingembre et d'autres épices ainsi que d'esclaves également auprès des chefs indigènes du fond de la baie d'Antongil.

En mars 1642, Antongil connaît la première tentative de présence permanente des Européens par la signature d'un soit disant traité entre les chefs locaux (*mpanjaka*) et Andrien Van Der Stel, le gouverneur de la Compagnie Néerlandaise des Indes Orientales. Un accord qui donne en exclusivité aux Néerlandais le droit aux activités commerciales dans la baie d'Antongil. Par ce traité, la présence européenne est désormais légitime parce que le traité est signé par les chefs locaux qui se disent loyaux dignitaires du pouvoir politique, autoritaire et représentatif des naturels du pays. À travers cet accord avec une puissance européenne, les naturels du pays prétendent avoir une force de protection et alliance car les grandes puissances coloniales sont présentes dans le pays : « *En conséquence, ils s'engagent à protéger et à défendre en tout temps le pays Antongil au nom de leurs Hautes Puissances Messieurs les États Généraux des libres Pays-Bas Unis et de S.A le prince d'Orange, tant contre les ennemis et les rebelles indigènes que contre tous les agresseurs étrangers. Ils s'engagent à ne pas tolérer que des Français, des Anglais, des Danois, des Portugais, des Espagnols ou d'autres Européens s'installent dans le pays et en prennent possession* »¹⁰.

Cet accord est le quasi-unique document qui mentionne clairement le rôle d'un autre îlot à côté de l'île Marosy nommé Nosy-be. Le texte dit que Nosy-be est un entrepôt d'esclaves en attente des navires pour les embarquer, car cette petite île est facile à contrôler et suffisamment éloignée de l'île Marosy. Toute tentative de fuite à la nage reste d'ailleurs une perspective vouée à l'échec sauf miracle. Nosy-be est séparée de 4 km environ de Nosy Mangabe et la proximité de l'embouchure fait d'elle une zone souvent fréquentée par les requins.

À partir du XVIII^e siècle, avec l'installation permanente de Beniowsky dans son établissement dans le fond de la baie, la dynamique commerciale s'est développée de plus en plus. L'établissement de Beniowsky joue un rôle de facilitateur de contacts et de négociations entre les naturels commerçants et les navigateurs en passage. Les naturels du pays gardent les produits dans les entrepôts en attendant le passage des Européens acheteurs. Beniowsky, qui est reconnu comme le grand commerçant, a construit un entrepôt, dans le cadre de ses activités commerciales. Antongil est désormais considérée par les navigateurs des Indes Orientales comme un grenier de la région¹¹.

Malgré l'insalubrité de cette zone très humide et de forte pluviosité, la source d'eau douce de l'îlot Nosy Mangabe a toujours été propre car l'île n'est plus habitée¹² depuis bien avant le passage des Européens dans la baie. Les récits des Hollandais,

10. Extrait du traité en question in A. Grandidier, COACM Vol VI, 1913, pp. 19-21.

11. M. Kerguelen, « *La baie d'Antongil est le grenier ou magasin de tous les ports voisins. C'est dans cette baie qu'on tire le riz et les bestiaux. Les insulaires de cette partie sont des agriculteurs. Les terres y sont belles, élevées, arrosées des rivières de tous les côtés et nature y produit sans le secours de l'Art* ».

12. Dans la légende locale, Nosy Mangabe a été habitée autrefois par une famille royale descendant d'un certain Jiba. Cette famille abandonne le village Mangabe pour vivre à l'île Mangabe parce qu'elle déteste les chiens dont les autres familles ne veulent pas se séparer.

lors du premier atterrissage avec l'Amiral Cornelis de Houtman¹³ aux Indes Orientales, en 1543, semble le plus significatif, non seulement en écrits mais surtout en illustrations et en cartes quant on parle de la baie d'Antongil et de Madagascar d'une manière générale. Ils confectionnent un petit dictionnaire comportant quelques mots usuels dans les zones les plus fréquentées¹⁴ de Madagascar. Parmi les 18 mots les plus utilisés dans la baie d'Antongil, 12 sont des noms de nourriture ou des mots relatifs à cette question ; ce qui montre l'intérêt de leur passage dans ces endroits. Les acceptions des mots sont pratiquement authentiques sauf celle de « femme » qui est traduit injustement par « lely » signifiant littéralement acte sexuel dans le parler local au lieu d'une traduction simple qui signifie « viavy ». Cet aspect fait allusion au rapport qu'il y a eu entre les voyageurs des Indes et les femmes indigènes¹⁵. La relation est vraisemblablement et directement sexuelle, non moins de la féminité comme ce que présente des statuettes dans certains endroits de l'Ile. On ignore, pour l'instant, si ce rapport se faisait dans le cadre du commerce et de l'esclavage ou d'autres manières.

Les échanges commerciaux se faisaient directement entre une équipe chargée des achats, du côté des voyageurs, et les indigènes concernés chez les naturels, même si les deux parties communiquent difficilement. Le lieu d'échange n'était pas le bord de la mer. Les navires restent en rade à l'Ile Marosy et les marchands prennent des chaloupes pour accoster le rivage et, vraisemblablement, l'échange a lieu au bord du fleuve où se trouvent actuellement le port des chalands, des boutres et le grand marché rural appelé communément « imôrondrano » qui signifie littéralement au bord du fleuve.

Les récits des Anglais soulignent bien la manière dont ils faisaient le commerce avec les indigènes. Le marchandage est difficile car chacun campe sur sa position en essayant de gagner plus. Souvent, un vrai marchandage dégénère en bagarre : « *Nous perdîmes notre temps à des bagatelles pendant quelques jours avant de pouvoir faire un commerce sérieux, car les peuples de l'Orient et du Sud sont rusés et astucieux aussi bien pour acheter que pour vendre, de sorte que, si on ne les presse pas l'épée dans les reins, on n'arrive pas à faire des marchés raisonnables avec eux car ils cherchent toujours à obtenir un peu plus que ce qu'on accorde ; lorsqu'un prix a été payé à l'un d'eux, tous les autres exigent le même prix* »¹⁶.

Très tôt, Antongil est également un port de traite d'esclave, même si globalement dans les récits de la collection de Grandidier, jusqu'au quatrième voyage des Hollandais aux Indes Orientales (1599-1601), l'achat des esclaves n'est pas le motif essentiel¹⁷, du moins jusqu'au XVIIe siècle. C'est à partir de la présence française à l'Ile

13. A. Grandidier, COACM, « Premier Atterrissage des Hollandais à Madagascar lors du voyage de l'Amiral Cornelis de Houtman aux Indes Orientales en 1595 », pp. 163-240.

14. La baie d'Ampalaza dans le Sud, la baie de Saint Augustin dans le Nord-Ouest et l'île de Sainte Marie avec la baie d'Antongil dans le Nord-Est de l'île de Saint Laurent (Madagascar).

15. Ce rapport est attesté dans la région de Fénérive-Est et de Foulpointe (300 km au sud d'Antongil) par la présence d'un groupe social appelé localement *malata* (mulâtre) fait de descendants des pirates et de femmes Malagasy du temps moderne, mais dans la baie d'Antongil, les traces humaines ne sont pas encore confirmées.

16. A. Grandidier, 1903, *op. cit.* « Relâche à l'île Sainte Marie et à Antongil de James Lancaster, premier voyage de la compagnie anglaise des Indes, en 1601 », p. 279.

17. Dans le Traité entre le Roi d'Antongil et le Gouverneur de la Compagnie Néerlandaise des Indes Orientales, l'exclusivité de la compagnie néerlandaise est bien soulignée pour le commerce y compris les esclaves mais dans la version de la collection de Grandidier, le nombre des esclaves vendus n'est pas clair ; mais Nosy-be a été bel et bien l'entrepôt avant l'embarquement.

Bourbon et l'Île de France que la traite est devenue intensive¹⁸ et les esclaves sont devenus le premier produit de commerce dans cette partie de Madagascar, plus particulièrement entre Foulpointe et Mananara-Nord.

III - LES MAUVAIS SOUVENIRS SUR ANTONGIL

Le passage dans la baie d'Antongil, rapporté par les voyageurs des Indes Orientales, ne laisse pas toujours de bons souvenirs. Les tristes événements européens sur la baie d'Antongil se manifestaient sous différents aspects.

La rade de l'Île Marosy est sûre et sans danger même au moment de cyclone, mais rejoindre cet endroit pendant le mauvais temps est imprudent, même si l'on est déjà à l'intérieur de la baie (2 100 km²). En 1601, juste quelques jours après Noël, les Anglais y ont perdu deux navires sur cinq par un *ouragan* car ces deux embarcations ont été en rade trop peu éloignées de la zone sûre et que le changement de la météo se fait brusquement dans les tropiques. D'ailleurs, l'Île se trouve juste à 7 kilomètres du rivage et en face de l'embouchure du grand fleuve Antenambalana, provoquant un courant violent et dangereux, depuis les temps anciens jusqu'à l'heure actuelle.

Les maladies y sont également désastreuses en particuliers les problèmes liés à la mauvaise qualité de l'eau¹⁹. Vers le mois d'octobre 1601, les Hollandais ont perdu 150-200 hommes de l'équipage en raison d'une maladie diarrhéique et du paludisme. Les survivants de cette catastrophe écrivaient sur la paroi d'un rocher sur une plage de l'île Marosy d'où le nom Ambatosöratra par la suite. Cette portion de plage est appelée, aujourd'hui encore, plage des Hollandais, visitée presque systématiquement par les touristes européens qui viennent à Nosy Mangabe. Les écritures ne sont plus du tout lisibles mais la mémoire reste vive et les traces sont encore palpables.

Au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle, Kerguelen a beaucoup parlé encore de la maladie mais plutôt celle à bord des navires qui rendait le voyage difficile et l'équipage affaibli. La relâche à Aiguillon²⁰ a été un grand soulagement pour son équipage par l'hospitalité exceptionnelle offerte par Beniowsky dans son établissement de Louisbourg²¹. L'essentiel du séjour chez Beniowsky a été consacré au traitement des malades et à l'approvisionnement en vivres : « *J'ai mouillé à la rade d'Aiguillon (Nosy Mangabe) dans la Baie d'Antongil le 21 février. Les pluies et le temps ne m'ont pas permis de débarquer mes malades que le 26 au matin. J'ai débarqué 98 hommes les plus malades et 50 autres le lendemain* » (Kerguelen, 1782).

18. La Bourdonnais à l'île Marosy (Baie d'Antongil) du 4 avril au 20 mai 1746 : « *En quittant la Baie d'Antongil, M. de la Bourdonnais avait encore neuf vaisseaux avec trois mille trois cent quarante-deux hommes, comprenant sept cent vingt noirs et trois ou quatre cents malades* ».

19. A. Grandidier, COACM, *op. cit.*, « *James Lancaster en 1601* », « *Pendant notre séjour à Antongil, nous perdîmes à bord du vaisseau Amiral le second maître d'équipage, le chapelain, le chirurgien et dix matelots, à bord du vaisseau Vice-Amiral, le maître et deux matelots, et à bord de l'Ascension, par une maladie incroyable, le capitaine et le maître d'équipage ; ils ont presque tous été emportés par la dysenterie, maladie due à ce que je pense, à la mauvaise qualité de l'eau que nous buvions* », pp. 279-280.

20. Nom donné à l'île Marosy par Beniowsky pendant son séjour dans le fond de la Baie d'Antongil. Le nom de Nosy Mangabe a beaucoup changé dans le temps, Nosy Marosy par les naturels du pays du XVIe au XVIIe siècles mais traduit en l'île Marotte ou Marose par les Européens. L'île est rebaptisée Aiguillon par Beniowsky durant la seconde moitié du XVIIIe siècle mais elle est communément appelée Nosy Mangabe à l'heure actuelle.

21. Nouveau nom attribué à une localité aménagée au bord de la mer et à coté de l'embouchure du fleuve d'Antenambalana par Beniowsky en hommage au roi de France qui l'a envoyé à Madagascar.

Dans plusieurs récits, entre autres les écrits anglais et hollandais, on mentionne souvent la réticence et la méfiance entre les Européens et les naturels du pays. Les fameux récits de l'Amiral Cornelis de Houtman montrent bien des illustrations sur les anciens Antimaroa²² en tenue de guerriers toujours avec une sagaie à manche très long. Une autre illustration représente deux villages tous fortifiés en clôture de bois, séparés par un grand fleuve. Ces deux illustrations montrent que la sécurité a aussi été une préoccupation des anciens Antimaroa. Ce sentiment d'insécurité est rapporté par les Hollandais qui ont gardé un mauvais souvenir du pays Antongil en 1646: «*Le Poelsnip et le Wetswont sont partis du Cap le 16 juillet 1667 et sont allés à Maurice – en revenant, ils ont touché à la Baie d'Antongil. Le Sous-chirurgien Piter Van Meezhoff et huit hommes y ont été massacrés par les indigènes. Avant d'être tué, Piter Van Meezhoff avait réussi à acheter sept charges de riz et trois jeunes esclaves. Les deux navires sont rentrés au Cap le 27 février 1668*»²³.

Les causes de ce triste événement sont mal expliquées dans ce récit mais d'autres voyageurs rapportent, en effet, qu'un simple malentendu peut provoquer des désastres catastrophiques pour ce genre de relation, surtout au moment de marchandage difficile. Il semble que les achats d'esclaves n'ont pas été comparables à un simple achat de viande, de riz ou d'autres produits. De toute manière, ce que rapporte Grandidier dans sa Collection des Ouvrages Anciens Concernant Madagascar, les Européens prennent souvent des indigènes pour échanger contre d'autres produits, comme des zébus ou autres choses car ils savent que les Malgaches essaient toujours de récupérer leurs semblables²⁴. Ce système n'a pas toujours marché si les Malgaches à échanger ne sont pas du même groupe avec lequel on négocie le commerce. C'est par cette expérience d'échange échoué que les Hollandais ont ramené avec eux deux Malagasy, l'un est baptisé Laurent après avoir embrassé la religion chrétienne et l'autre appelé Madagascar en débarquant à Amsterdam lors du premier voyage dans les mers²⁵ (1595). Etienne de Flacourt à son tour, dans le livre intitulé *Histoire de Madagascar, 1658*, mentionne que les Hollandais se désintéressent²⁶ de la baie d'Antongil devenue trop malsaine et dangereuse.

IV - ANTONGIL ET SON HISTOIRE POLITIQUE

Le rôle politique de la baie d'Antongil est un peu spécial, en particulier pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle. Andranofôtsy, une localité à 10 km de Louisbourg au bord du fleuve de même nom est la capitale de l'hégémonie Zafindrabay²⁷, une formation politique qui marque la période avant l'expansion merina du XIX^e siècle. Beniowsky, après avoir été en conflit avec le roi Zafindrabay, se met en accord avec ces naturels²⁸. Beniowsky avait beaucoup voyagé à travers la moitié Nord de Madagascar,

22. Nom donné aux habitants du fond de la baie d'Antongil. Un nom qui semble être tiré du nom de Maroantsetra mais les archives montrent que Nicolas Mayeur (1774) connaît déjà ce nom (Maroua ou Maroi) alors qu'on associe les origines de Maroantsetra à la conquête merina de la seconde moitié du XIX^e siècle.

23. A. Grandidier, COACM III, 1905, «*Relâche des Hollandais dans la baie d'Antongil en 1649*», p. 340.

24. A. Grandidier, COACM I, 1901, *op. cit.* p. 186-187.

25. A. Grandidier, COACM I, 1901, *op. cit.* p. 186-187 et 242.

26. A. Grandidier, COACM III, 1905, *op. cit.* pp. 299-300.

27. C. T. Toto, *Les communautés de la baie d'Antongil et de la presqu'île Masoala du XIII^e au XIX^e siècles, essai d'Ethnohistoire*, mémoire de Maîtrise sous la direction du Dr Rakotondrabe, Département d'Histoire de l'Université de Toamasina, 1998, 120 p.

28. Archives Coloniales, Maurice – Réunion – Madagascar, Beniowsky, 2^e année, 23 novembre 1888, n° 24, pp. 285-291.

soit personnellement, soit par l'intermédiaire de son émissaire Nicolas Mayeur, pour tisser des liens avec les grandes formations politiques de la grande Ile. Mayeur est ainsi allé chez les Salakava²⁹ de Boina, chez les Antakarana du Nord et chez les Zanamalata³⁰ de Foulpointe et Fénérive-Est. Sans avoir les détails des accords entre l'entreprise Beniowsky dans le fond de la baie d'Antongil et les autres chefs locaux et les rois fréquentés par Mayeur, Beniowsky est, sans doute, le vazaha³¹ (Européen) le plus connu et le plus écouté, du moins dans la partie Nord de Madagascar durant la seconde moitié du XVIIIe siècle.

De son retour à Madagascar en 1785, après une longue tractation diplomatique auprès des puissances européennes jusqu'au États-Unis d'Amérique³², pour sauver son entreprise de colonie à Madagascar, désormais non crédible aux yeux des autorités françaises, il a toujours été accueilli triomphalement³³ comme une grande autorité depuis le territoire Antankarana de Nossy-bé en passant par les Sakalava de Boina jusqu'à son établissement de Louisbourg de la baie d'Antongil.

Le Polono-hongrois Maurice de Beniowsky a toujours été considéré par les Français de l'Ile de France comme le premier concurrent³⁴ et l'accroissement de sa « popularité » et de sa « notoriété » à travers la quasi-moitié Nord de Madagascar rendait l'île de France « jalouse »³⁵, surtout quand Beniowsky essaie de négocier avec le gouvernement de la France en qualité de « Roi de Madagascar ». On ne sait pas clairement la nature des relations entre l'Européen qui se déclare « Roi de Madagascar » et les formations politiques qu'il avait beaucoup fréquentées. Il est vraisemblable que le baron de Beniowsky a reçu la bénédiction d'une partie des princes ou des chefs locaux de Madagascar et que sa représentativité a été en partie une vérité. Le gouvernement français a mis fin à son existence le 23 mai 1786 sans résistance au pied du fort de Mauritiania³⁶ au niveau de l'actuel Cap-Est où Beniowsky s'est enfermé avec deux blancs et trente naturels. La fin de l'épisode Beniowsky dans la baie d'Antongil constitue le troisième échec de la présence permanente française à Madagascar après Flacourt et Maudave sans vouloir négliger les autres tentatives.

29. Nicolas Mayeur, « Journal de voyage au pays des Séclaves fait en l'année 1774 par moi, Nicolas Mayeur, en qualité d'interprète, par ordre de M. le baron de Beniowsky, commandeur de l'Ordre de la croix blanche teutonique », in *Bulletin de l'Académie Malgache*, Vol 10, Antananarivo, 1912.

30. Macé-Descartes, *Histoire et géographie de Madagascar depuis la découverte de l'île en 1506 jusqu'au récit des derniers événements de Tamatave*, Paris, Société géographique de France, 1846, p. 30.

31. Vazaha est un nom commun qui désigne les « Français », de la période coloniale. Le sens du mot évolue et il signifie, par la suite, les Européens ou « les blancs » et plus tard, le sens du mot vazaha englobe les Chinois et les Indiens et même les Malagasy aisés (patrons). Le mot vazaha ne comporte pas une connotation discriminative mais par contre, il donne indirectement une certaine classe ou référence sociale.

32. Macé-Descartes, 1846, *op. cit.* pp. 36-38.

33. V. Demays, « Les Grands Aventuriers : Beniowsky, Roi de Madagascar » in *Journal des Voyages et des Aventures de terre et de mer*, Paris, Journal Hebdomadaire, dimanche 2 octobre 1904, n° 409, pp 90-108.

34. G. Hanotaux et A. Martineaux, *Histoire des Colonies françaises et des expansions de la France dans le monde* – Tome VI : Henri Froidveaux (sous la direction de), « Madagascar du XVIIe siècle à 1811 », Paris, Société de l'Histoire Nationale/Librairie Plon, 1933, 583 p. « Le baron de Benyowski est presque célèbre. Nombre de curieux le connaissent, sinon le récit de ses invraisemblables aventures, aussi multipliées et aussi compliquées que celle du roman le mieux charpenté » p. 96.

35. V. Demays, art. cit. « Certains planteurs et traitants de l'Île-de-France se sentirent débarrassés d'un adversaire redoutable. Beniowsky est mort, ils n'avaient plus à craindre sur la Grande Terre, un concurrent qui leur imposât à Madagascar une importance telle que Bourbon et l'Île-de-France devinssent ses satellites ».

36. Macé-Descartes, 1846, *op. cit.* p. 38.

CONCLUSION

Pendant quatre siècles avant l'annexion de Madagascar par la France, la baie d'Antongil joue toujours un rôle important dans la navigation sur les côtes de Madagascar, voire dans la partie Sud-Ouest de l'océan Indien. Antongil est une porte d'entrée et de sortie inscrite dans le circuit de la fameuse Route des Indes Orientales. Après le siècle des expéditions exploratoires de cette partie de l'océan Indien, la baie d'Antongil est devenue une escale stratégique et le théâtre des relations conflictuelles et des compétitions entre les grandes puissances coloniales.

Les aspects agressifs des naturels du pays ne sont plus visibles ou ont peut-être disparu depuis le temps alors que le rôle de l'Île Nosy Mangabe dans la navigation et dans le transport maritime régional reste toujours primordial car elle offre un abri naturel, non seulement pour les bateaux de transport mais aussi un campement de sécurité pour les pêcheurs locaux. Le recours à une archéologie sous-marine pourrait offrir des informations précieuses sur les naufrages qui se sont passés plusieurs fois dans la baie d'Antongil depuis sa découverte jusqu'à l'heure actuelle.

Depuis le début des années 1990, la baie d'Antongil, à travers la presqu'île Masoala et l'île Nosy Mangabe est devenue une nouvelle destination touristique florissante. Elle est au cinquième rang de Madagascar, en nombre de visiteurs mais sûrement en meilleure position en taux de croissance du nombre de visites d'une année à l'autre mais pourtant, Antongil est une destination fragile aussi bien naturelle que culturelle.

*Les ports les plus fréquentés par les Hollandais
durant le premier siècle de la découverte de Madagascar :*



Histoire de la Navigation aux Indes orientale: par les Hollandais en 1655, p. 6 (verso).

Carte de Madagascar par Houtman (1655),
et plans de l'île Sainte-Marie et des baies d'Ampalaza, de Saint-Augustin et d'Antongil.
(Voir l'explication au bas de la page 170).