



HAL
open science

Les premiers Hollandais à Madagascar (1595), chronique d'une double escale d'avitaillement dramatique

Dirk van Der Cruysse

► **To cite this version:**

Dirk van Der Cruysse. Les premiers Hollandais à Madagascar (1595), chronique d'une double escale d'avitaillement dramatique. *Revue historique des Mascareignes*, 2004, Voyage à Madagascar de la découverte à l'aventure intellectuelle, 05, pp.161-171. hal-03454083

HAL Id: hal-03454083

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03454083v1>

Submitted on 29 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.

LES PREMIERS HOLLANDAIS À MADAGASCAR (1595)

Chronique d'une double escale d'avitaillement dramatique

Dirk Van Der Cruysse
Université d'Anvers

L'histoire de la Compagnie hollandaise des Indes orientales, connue comme la VOC (*Verenigde Oostindische Compagnie*), la première multinationale qu'a connue notre planète, s'étend du début du XVII^e jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, commençant en 1602, année de sa fondation. Sa préhistoire remonte à 1580, lorsqu'à la mort du cardinal-roi D. Henrique, dernier souverain régnant de la dynastie d'Aviz, Philippe II d'Espagne, dont la mère et la première épouse étaient portugaises, revendique la couronne de Portugal, occupe le pays et assume le contrôle du vaste empire colonial portugais en Asie et au Brésil. Dans les années qui suivent, les Provinces-Unies calvinistes arrachent leur indépendance à l'Espagne, et Philippe II entend leur faire payer cet affront. Maître des ports ibériques, il fait contrecarrer les vaisseaux marchands des Provinces-Unies qui circulent entre les ports atlantiques et méditerranéens, transportant des blés et les précieuses épices amenées de l'Asie par les carques portugaises. Des équipages sont emprisonnés, « examinés » par l'Inquisition et envoyés aux galères, des vaisseaux saisis avec leurs cargaisons. Les gros marchands d'Amsterdam, de Rotterdam et de Middelburg s'interrogent.

Le blocus espagnol de l'Escaut en 1585 sonne le glas pour le port d'Anvers, jusqu'alors plaque tournante des produits asiatiques acheminés du Portugal et destinés à l'Europe du nord. La même année, la prise de la ville par les Espagnols provoque une véritable hémorragie de personnes et de biens qui préfigure celle que va déclencher en France exactement un siècle plus tard la révocation de l'édit de Nantes. Environ vingt mille marchands, artistes et intellectuels flamands réformés quittent les Pays-Bas espagnols (la Flandre actuelle) et transportent leurs compétences et leurs capitaux en Zélande ou en Hollande. Parmi eux le pasteur Petrus Plancius, le plus brillant cartographe de sa génération, le graveur-imprimeur Judocus Hondius, ou Christophe Plantin, l'architypographe de Philippe II, qui émigre en Hollande laissant la gestion de sa célèbre imprimerie anversoise à ses gendres. Parmi eux encore l'entrepreneur armateur Balthasar de Moucheron.

Le rôle d'Anvers comme plaque tournante du commerce des épices acheminées aux pays du nord est d'abord repris par Hambourg. Mais la prise de caraques portugaises par des corsaires anglais munis de « lettres de marque » portant le cachet d'Elisabeth I^{re} diminue l'arrivée d'épices. L'idée de profiter de l'affaiblissement du Portugal qu'étouffe l'étreinte espagnole et que harcèlent les Anglais, et d'aller chercher directement dans les pays producteurs le poivre et les autres épices dont les prix ne font qu'augmenter, commence à s'imposer aux esprits. La publication en 1595 du très détaillé *Reys-Gheschrift vande navigatiën der Portugaloyzers in Oriënten* (Routier des navigations des Portugais en Orient) de Jan Huyghen van Linschoten (Linscot pour les Français) est un évènement. L'auteur, qui a séjourné cinq ans à Goa comme secrétaire de l'archevêque D. João Vicente da Fonseca, y propose une description fouillée de la voie maritime (*la Carreira da Índia*), ainsi que de l'hydrographie et de la topographie de l'Asie portugaise. *L'Itinerario* du même Linschoten, espion industriel et commercial avant la lettre, est publié en 1596. Il apporte d'incalculables informations sur les Indes orientales, sur les endroits où l'on peut se procurer avantageusement les produits asiatiques que réclament les marchés occidentaux, et sur les monnaies et marchandises européennes à exporter en Asie. Linschoten suggère de contourner les zones d'influence hispano-portugaise et de mettre le cap sur Java, d'où l'on peut gagner les Moluques.

Une première expédition hollandaise quitte la rade de Texel au nord d'Amsterdam en avril 1595. Neuf marchands d'Amsterdam ont formé une association temporaire appelée la *Compagnie van Verre* (Compagnie du Commerce lointain), et réuni un capital de 290 000 florins. Ce capital permet d'équiper et armer quatre petits vaisseaux qui portent 249 hommes placés sous le commandement de Cornelis de Houtman : c'est la fameuse *Eerste Schipvaart* ou Première Navigation. Il faut quinze mois à ces pionniers munis de copies manuscrites des traités de Linschoten (alors sous presse), et de cartes établies par Plancius, pour atteindre Java. Un long séjour à Madagascar permettant de soigner les scorbutiques et de s'avitailer explique la durée excessive du voyage.

Nous sommes bien renseignés sur ce voyage historique, la première incursion hollandaise en Asie, grâce à plusieurs publications. Un an après le retour des survivants de la Première Navigation, donc en 1598, parut à Amsterdam la relation de Willem Lodewycksz., un des participants du voyage, sous le titre *D'Eerste Boeck. Historie van Indien waer inne verhaelt is de avontueren die de Hollandische Schepen bejegen zijn* (Le Premier Livre. Histoire des Indes, dans laquelle sont narrées les aventures des vaisseaux hollandais). Le début du titre, *Le Premier Livre*, suggère clairement qu'aux yeux des Hollandais ceci était le premier d'une longue suite de voyages aux Indes orientales. Une traduction anglaise de ce texte parut la même année 1598 à Londres sous le titre *The Description of a Voyage made by certaine Ships of Holland into the East Indies*. La traduction française se fit attendre une dizaine d'années. C'est en 1609 que parut, imprimé à Amsterdam chez Corneille Nicolas, le *Premier livre de l'histoire de la navigation aux Indes orientales par les Hollandais, et des choses à eux advenues, ensemble les conditions, les mœurs et manières de vivre des Nations par eux abordées*^[1]. Encore en 1598, une autre relation d'un anonyme avait paru à Middelburg,

[1] Voir une reproduction de la page du titre dans D. Lach & E.J. Van Kley, *Asia in the making of Europe. Vol. III: A Century of Advance*. Tome I^{er}, ill. 98 (Chicago, University Press, 1993).

capitale de la Zélande, sous le titre *Journal vande Reyse der Hollandtsche Schepen ghedaen in Oost Indien* (Journal du voyage des vaisseaux hollandais fait aux Indes orientales). Ces textes et de nombreux autres documents imprimés ou inédits ayant trait à la Première Navigation (relations, journaux de bords, mémoires descriptifs, pièces justificatives, etc.), furent publiés en trois gros volumes entre 1915 et 1929 par la Linschoten Vereeniging^[2], une société savante néerlandaise fondée en 1909 qui publie des relations de voyages à l'instar de la prestigieuse Hakluyt Society britannique qui a donné au public depuis 1847 plus de trois cents volumes de voyages.

Linschoten parle à peine de Madagascar qu'il appelle comme les Portugais São Lourenço. Camões écrit au chant X (strophe 137) *des Lusíadas* : « *De São Lourenço vê a ilha afamada, / Que Madagáscar é d'alguns chamada*^[3] ». Linschoten raconte simplement au chapitre III de l'*Itinerario* que la caraque portugaise *São Salvador*, sur laquelle il s'est embarqué en 1588 pour Goa, est passée près de la Grande Île. Il explique : « *Arrivés dans ces régions, ils ont l'habitude de consulter tous les officiers du vaisseau pour savoir s'il faut passer par l'intérieur de l'île Saint-Laurent (c'est à dire par le canal de Mozambique), ou par l'extérieur, car par l'intérieur on va à Mozambique et de là à Goa. Passant par l'extérieur, ils risquent, si les vents font défaut, d'être portés par les courants à Cochin qui est situé à cent lieues au sud de Goa...* » Au chapitre II du *Reys-Gheschrift*, Linschoten explique à son lecteur navigateur : « *Si vous passez par l'intérieur de Saint-Laurent, vous verrez de grandes quantités de certains petits oiseaux blancs. Ceux-ci volent à une vingtaine de lieues de la terre ferme, et arrivés à vingt degrés vous verrez comme signes certains des oiseaux appelés garajaus et alcatrazes, qui sont comme des mouettes...* » On constate que Linschoten ne conseille pas de s'aventurer sur la Grande Île, et qu'il ne fournit aucune indication à ce propos.

Les quatre bâtiments de la Première Navigation, les vaisseaux **Amsterdam**, **Hollandia**, et **Mauritius**, et le yacht (ou pinasse) **Duyfken**, mirent à la voile le 2 avril 1595. Les premières semaines se passèrent sans difficultés, puisque les Hollandais connaissaient déjà les côtes atlantiques de l'Afrique jusqu'à l'équateur environ, que nos gens passèrent le 4 juin. Mais le scorbut se déclara par l'insuffisance de vitamine C dans l'alimentation, et il fallait penser à faire provision d'eau et de nourriture fraîche, ou pour le dire dans la langue de l'époque, il fallait se rafraîchir. On passa près du Cap en plein hiver austral et l'on mouilla les ancres du 4 au 11 août dans la baie des Moules (Mosselbay, connu par les Portugais comme la *Aguada de São Braz*), située à quelque 350 kilomètres à l'est du cap de Bonne Espérance, mais on n'y trouva que des moules, et non pas les légumes et les agrumes que l'on cherchait désespérément. Le 11 août, la **Hollandia** confiait à la mer son dix-neuvième mort, et la situation n'était guère meilleure sur les autres vaisseaux. On mit donc le cap sur Madagascar, ayant entendu vaguement parler de la baie d'Antongil quelque part au Nord-Est, mais sans connaître le régime des vents et des courants autour de la Grande Île. Il était bien entendu exclu d'aller se rafraîchir chez les Portugais à Mozambique.

[2] G.P. Rouffaer & J.W. IJzerman (éds), *De Eerste Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman* (La Haye, M. Nijhoff, 1915, 1925, 1929 ; les numéros 7, 25 et 32 des volumes publiés par la Linschoten Vereeniging). Voir aussi J.-C. Mollema, *De Eerste Schipvaart der Hollanders naar Oost-Indië 1595-1597* (La Haye, M. Nijhoff, 1935).

[3] Camões, *As Lusíadas*, x, 137.

Le 3 septembre, alors que les décès se multipliaient sur la flotte, on constatait que les vents d'est et les courants qui portaient vers l'ouest ne permettaient pas de doubler le cap Andavaka et d'atteindre la côte est. On essaya en vain jusqu'au 6 septembre, puis le conseil des capitaines et pilotes décida de mettre le cap sur l'ouest. Trois jours plus tard, les vaisseaux mouillèrent devant le cap Sainte-Marie (Tanjona Vohimena). Une chaloupe envoyée à terre vit six indigènes qui se retirèrent dans la forêt lorsque la chaloupe toucha la plage. Les hommes débarqués durent se contenter d'arracher quelques huîtres des rochers avant de se remettre en mer. Comme on avait au moins la certitude qu'il y avait des êtres humains dans cette partie de l'île, on décida de longer la côte vers le Nord-Ouest dans l'espérance de trouver un village. Le 11 septembre on intercepta une pirogue avec trois indigènes et les soixante brèmes qu'ils avaient pêchées. Ils furent conduits à bord de l'**Amsterdam** où on leur offrit à chacun un bonnet rouge, quelques pièces de monnaie pour leurs poissons, et une chope de vin d'Espagne. On expliqua par gestes ce que l'on cherchait, et les pêcheurs malgaches, visiblement égayés par le vin auquel ils n'étaient pas habitués, pointèrent les bras vers l'Ouest.

Les vaisseaux, des chaloupes, et un détachement d'hommes marchant sur la plage se dirigèrent donc vers l'ouest. Ils doublèrent la presqu'île de Fenambosy (que les textes hollandais appellent Gaga), entrèrent dans la baie de Minirodo ou Ampalaza, et explorèrent l'île Nosy Manitsa. Comme elle était inhabitée, elle parut un lieu parfait pour mettre à terre les malades qui essayaient de survivre tant bien que mal en mangeant des crabes et des herbes cuites. Quelques-uns retrouvaient une apparence de santé, et ceux qui mouraient, une bonne trentaine, furent enterrés dans l'île qui reçut le nom de *Hollands Kerkhof*, Cimetière hollandais. On resta dans la baie et sur l'île du 13 septembre au 7 octobre, explorant les environs, ayant quelques contacts avec des indigènes tantôt timorés et tantôt agressifs, mais sans trouver les provisions que l'on cherchait. Lors d'un de ces démêlés, un des Malgaches qui se montrait particulièrement menaçant fut tué d'une balle de mousquet. Un autre jour, trois hommes qui exploraient l'intérieur furent entourés par une vingtaine de Malgaches et contraints de leur céder leurs armes et tous leurs vêtements. Leurs agresseurs constatèrent à cette occasion que les hommes blancs n'étaient pas circoncis comme eux, découverte qui leur arracha de grands éclats de rire.

L'absence d'eau douce dans la baie d'Ampalaza posait un autre problème. Ce n'est que début octobre que l'on eut la certitude qu'aucun fleuve ne débouchait dans cette baie. Cette constatation entraîna le départ des vaisseaux qui remontèrent lentement la côte ouest, mais non sans avoir abandonné deux matelots coupables de grave insubordination. Comme l'accès à l'embouchure du fleuve Linta était fermé par des bancs de corail, on continua jusqu'à la baie de Saint-Augustin et l'embouchure du fleuve Onilahy, où l'on mouilla les ancres le 9 octobre.

On constata que les habitants étaient plus accueillants et moins menaçants que ceux de la baie d'Ampalaza, qu'ils avaient du bétail en abondance, et qu'ils ne demandaient qu'à troquer leurs bêtes contre les produits que leur offraient les hommes blancs. Sans tarder, on échangea des « patenôtres » (chapelets de grains de verre coloré), des miroirs, des bonnets de matelot et des cuillères d'étain contre onze moutons et un bœuf qui s'enfuit et qu'il fallut rattraper dans la forêt. Ces bêtes furent abattues

et leur viande cuite avec des transports de joie. Malheureusement, cette nourriture abondante entraîna la mort de plusieurs malades trop affaiblis pour digérer la viande qu'ils avaient dévorée gloutonnement. Les jours suivants, des taux d'échange furent établis : on recevait pour une cuillère d'étain soit un zébu, soit trois ou quatre moutons.

Le 12 octobre, les malades furent débarqués et installés sous des arbres, et l'on fit un effort pour laver à grande eau et aérer les vaisseaux où régnait une puanteur insoutenable. Le camp des malades laissés sans protection efficace fut bientôt cerné par une centaine d'indigènes qui faisaient semblant de vouloir échanger des moutons, mais qui volaient tout ce qui leur tombait sous la main, particulièrement des cuillères d'étain. Ils allaient même jusqu'à arracher les chemises des malades trop faibles pour résister. L'un d'eux qui se cramponnait trop à son caleçon fut battu à mort. Les cris firent accourir des matelots, et dans la mêlée qui suivit des coups de feu tuèrent trois ou quatre agresseurs et en blessèrent plusieurs autres.

Curieusement, cet incident ne compromit pas vraiment les rapports entre Hollandais et Malgaches. Ces derniers estimaient apparemment que les pertes que les hommes blancs leur avaient infligées avaient expié leurs crimes, et les échanges reprurent comme si rien ne s'était passé. Willem Lodewycksz note avec étonnement : « *Non obstant ce malentendu entre nous et les gens du pays, ils revenaient vendre sans complexes leurs moutons aux vaisseaux, bien qu'il y en eût parmi eux dont les corps portaient les marques sanglantes de nos coups de balles* ». Le camp des malades fut fortifié avec des troncs d'arbres et des rochers, des huttes furent construites, et des hommes armés montèrent la garde. Maintenant que la paix était revenue, des Malgaches qui avaient acquis ou volé des cuillères se trouèrent les oreilles et y accrochèrent fièrement ces bijoux d'étain. Ceux qui n'en avaient point firent l'impossible pour s'en procurer. Un jeune officier, Frank van der Does, se vit offrir une petite fille de dix ans pour une cuillère. On lui expliqua par gestes que ce n'était pas pour s'en servir une seule fois, mais pour la garder comme un bien lui appartenant. L'échange, semble-t-il, n'eut pas lieu.

Le nombre des décès devenait alarmant. Vers le 20 octobre, le **Mauritius** notait 51 morts (sur un équipage de 84) et la **Hollandia** 35, ce qui veut dire que ces deux vaisseaux, les plus grands de la flotte, avaient perdu plus de la moitié de leurs hommes. La situation à terre se détériorait entre-temps. Des matelots, sans doute pour venger l'attaque du camp des malades, allèrent piller des villages, il y eut des morts des deux côtés, et les Hollandais enlevèrent deux garçons d'une quinzaine d'années qui devaient remplacer des matelots défunts. On était prêt à leur rendre la liberté pour un mouton, mais les Malgaches trouvèrent cette rançon trop élevée. Baptisés « Laurent » et « Madagascar », ils servirent sur le **Mauritius** jusqu'au retour en Hollande. Les documents sont assez flous sur les agressions sexuelles commises par les matelots à terre, expliquant seulement que leur « *comportement dissolu* » compromettrait la bonne entente avec la population malgache, et que celle-ci se retirait de plus en plus dans l'intérieur du pays.

Fin novembre, donc après plus de deux mois passés dans la baie de Saint-Augustin, il devenait de plus en plus évident que la viande seule ne guérissait pas les malades, et qu'il leur fallait des citrons ou d'autres fruits. La pinasse **Duyfken** fut envoyée pour reconnaître les rivages plus au nord. Elle alla jusqu'au cap Saint-Vincent (Tanjona Ankabo) mais ne trouva que des marécages saumâtres et des indigènes

au comportement hostile. La pinasse retourna à la baie de Saint-Augustin où la situation s'était à tel point dégradée qu'il fallait penser au départ. Les indigènes avaient entraîné sous un faux prétexte et tué le pilote Claes Fortuyn, une expédition punitive avait vengé ce crime, un complice présumé du meurtre avait été enterré jusqu'à la taille puis fusillé, un village avait été incendié, et le bétail avait disparu comme par miracle. Bref il était temps de lever les ancres.

Après une tentative échouée de remonter le cours du fleuve Onilahy, les vaisseaux hollandais mirent à la voile le 13 décembre. Des 249 hommes partis d'Amsterdam, 120 étaient morts et deux avaient été abandonnés dans la baie de Minirodo. On était encore 127, sans compter les deux garçons Laurent et Madagascar, et un troisième Malgache enlevé au dernier moment et qui allait mourir six mois plus tard après avoir appris docilement le dur métier de matelot.

Les responsables de l'expédition avaient décidé de gagner directement le détroit de la Sonde entre Sumatra et Java, au bout duquel du côté javanais se trouve le port de Bantam, alors un centre important du commerce des épices. On commença donc la tâche difficile de doubler la côte méridionale de Madagascar par un vent très faible sur une mer houleuse. On repassa le 15 décembre devant Nosy Manitsa, le Cimetière hollandais, et trois jours plus tard le cap Andavaka était doublé. Au delà de ce cap, les courants et les alizés du sud-est poussaient les vaisseaux vers le nord, tant et si bien qu'ils furent contraints de longer la côte est de Madagascar. Le Tropique du Capricorne était atteint le 5 janvier 1596. Comme une nouvelle poussée de scorbut commençait à faire des victimes, il fut décidé de continuer en direction de la baie d'Antongil. L'île Sainte Marie était en vue le 10 janvier. Le 12 janvier fut un jour de grande joie. Alors que les vaisseaux s'engageaient entre Nosy Sainte-Marie et la terre ferme, une pirogue gagna la **Hollandia** pour offrir du riz, des cannes à sucre, des citrons et une volaille. Ces denrées combien désirables furent troquées contre des mouchoirs et des patenôtres, et l'équipage de la pirogue invité à bord pour vider une cruche de vin.

La pinasse **Duyfken** avança dans le détroit à la recherche d'un bon ancrage. Elle envoya des chaloupes à terre sur Sainte Marie où les habitants s'étaient déjà rassemblés pour leur vendre des citrons, des bananes, des melons et des laitages. Ces braves gens offrirent en outre aux Hollandais deux petits mammifères qui leur étaient inconnus et qu'ils décrivent comme des hérissons à tête de renard, manifestement des tenrecs.

Le lendemain 13 janvier, les trois vaisseaux rejoignirent la pinasse ancrée à l'entrée du détroit à une encablure de Nosy Sainte-Marie. Quelques hommes descendirent à terre pour visiter un village côtier. Ils furent reçus solennellement par le chef appelé Cheikh (nous sommes dans l'est, arabisé et islamisé à partir de l'Indonésie). Installé sous un arbre sous une sorte de baldaquin, le cheikh prononça un long discours levant régulièrement les yeux au ciel. Les Hollandais n'en comprirent pas un traître mot, mais achetèrent avidement tous les citrons que les femmes du village leur proposaient. On leur vendit aussi du bétail contre des manilles (manilhas), des anneaux ou bracelets de cuivre introduits par les Portugais dans l'espace océano indien et qui servaient d'instruments de paiement. Le lendemain, une grande pirogue ou lacca de vingt cinq rameurs et chargée de moutons, chèvres, volailles, riz et fruits accosta la **Hollandia**. En moins de temps qu'il ne faut pour le dire, toute la cargaison était vendue.

Les Hollandais appréciaient la gentillesse de la population de Sainte-Marie, mais les courants à l'entrée du détroit entre Madagascar et Nosy Sainte-Marie firent partir la pinasse **Duyfken** à la recherche d'un meilleur ancrage, de préférence à proximité d'un fleuve d'eau douce. Cet endroit fut trouvé un peu plus au nord du côté de la terre ferme près de l'embouchure du fleuve Simianona sous la protection de la presqu'île d'Andrangazaha. Les habitants du lieu se montraient plus réticents que ceux de Sainte-Marie, mais le lendemain une lacca apporta du riz, des poulets, des œufs, des citrons, des bananes et des légumes, qui furent échangés sans tarder contre des miroirs, des grains de verre coloré et des épingles.

La plage était noire de monde lorsque le Filóhany ou chef du village monta dans une grande pirogue d'apparat ou *lanciara* pour visiter la pinasse. Il fut reçu avec des égards, prononça un interminable discours, et accepta gracieusement les verroteries et les pendants d'oreille qu'on lui offrit. Le Filóhany portait une sorte de mitre d'évêque ayant sur les côtés deux cornes d'une demi aune de longueur aux pointes desquelles étaient attachées des houppes. Le lendemain, la pinasse alla rejoindre les autres navires de la flotte.

Sur les trois vaisseaux, toujours ancrés près de la pointe méridionale de Nosy Sainte-Marie, la condition des scorbutiques s'améliora rapidement. Les textes ne signalent que la mort, le 18 janvier, du maître d'équipage du **Mauritius**. Son enterrement en présence des habitants du lieu révéla l'altérité radicale des cultures funéraires de l'Occident chrétien et du monde malgache. Le service réformé était très sobre : quelques prières murmurées distraitemment par des hommes d'équipage blasés pour avoir assisté à tant de mises en terre et en mer. Pendant ce temps, les Malgaches présents désignaient le ciel pour signifier que le maître d'équipage défunt était passé du monde des vivants visibles à celui des vivants invisibles. Lorsqu'on voulut fermer la bière, les Malgaches firent comprendre par des gestes qu'il fallait d'abord couper les jambes du cadavre sous les genoux avant de l'enterrer, ce que les Hollandais, médusés, refusèrent de faire. Aucun commentateur du texte de Lodewycksz n'a compris le sens de cette amputation funéraire préconisée par les Malgaches. On peut supposer que c'était pour empêcher le fantôme de cet étranger non circoncis enterré en terre malgache de circuler parmi leurs ancêtres. Le refus hollandais ne semble pas les avoir vexés. Après l'enterrement, ils offrirent aux hommes d'équipage présents du lait caillé que ceux-ci dégustèrent dans des feuilles de bananier pliées.

Le 21 janvier, la flotte traversa le détroit, passa devant l'éperon de la presqu'île d'Andrangazaha, et entra dans la baie d'Antongil. Des courants très forts entraînaient les navires vers le nord jusqu'au fond de la baie. Le 23 ils aperçurent l'île Mangabe située à l'extrémité nord de la baie proche de la terre ferme. Des hommes d'équipage envoyés à terre à la recherche d'un cours d'eau douce furent reçus dans les villages avec gentillesse par des gens qui ne demandaient qu'à échanger du riz, des volailles et des fruits contre de la verroterie. Les Hollandais ramassèrent des feuilles sèches qui répandaient une pénétrante odeur d'épices : ils venaient de découvrir la *ravintsara madagascariensis* ou faux giroflier. Les vaisseaux finirent par trouver un ancrage parfait abrité des alizés derrière Nosy Mangabe devant le delta du fleuve Antanambálana, au large de l'actuelle ville de Maroantsetra.

Les contacts avec les habitants des environs restaient excellents. Parcourant un village, les visiteurs remarquèrent deux mains coupées fixées dans la clôture d'un verger. On leur expliqua par gestes que c'étaient celles d'un voleur de fruits dont le cadavre non enterré pourrissait dans un fossé. Concluant que ces Malgaches avaient le sens du bien et du mal qui se traduisait dans des procédures pénales, les Hollandais étaient impressionnés par le niveau culturel et l'amabilité des habitants de la baie d'Antongil qu'ils comparent constamment à ceux qu'ils appellent « *les sauvages de la baie de Saint Augustin* ». Ils décrivent les maisons spacieuses et bien construites sur pilotis afin de préserver les habitants d'animaux malfaisants, un cimetière hérissé de petites chapelles pointues où l'on portait des offrandes aux ancêtres, des femmes gracieusement habillées, des armes damasquinées, etc.

Sur la terre ferme deux villages palissadés, éloignés d'une portée de mousquet, se faisaient face sur les rives du fleuve Antanambálana. Afin de savoir de quel village il était question dans les discussions concernant l'avitaillement des vaisseaux, les Hollandais leur ont donné des noms. Le village sur la rive droite, donc à l'ouest du fleuve, fut baptisé *Spakenborch*, et celui en face *San Angelo*. Les achats de vivres se déroulaient à la satisfaction de tout le monde, surtout des Hollandais qui payaient en verroterie et « patenôtres ». Ils constataient qu'une grande quantité de riz, qu'ils auraient payé 50 florins chez eux, leur coûtait l'équivalent de 12 sols en « patenôtres », c'est-à-dire 8% du prix en Hollande. Dès lors on comprend mieux pourquoi ces protestants convaincus se sont chargés de tant d'objets « catholiques ». Les frères Parmentier, qui s'avitailèrent à Madagascar en 1529, troquèrent eux aussi des vivres contre des patenôtres, mais au moins ils étaient catholiques.

Les trocs étaient égayés par de généreuses consommations d'arak de riz sucré au miel bu dans des cornes de zébu. Les Antongilais, de leur côté, acceptaient le vin d'Espagne qu'on leur offrait avec un tel enthousiasme, qu'un des témoins hollandais note qu'il ne connaît aucune autre nation qui aime autant le vin. Il ajoute qu'il n'y comprend rien puisque ces indigènes circoncis sont manifestement mahométans.

Le bétail ne manquait pas dans la région, mais les habitants refusaient obstinément d'en vendre. Les cales des vaisseaux se remplissaient de riz, de citrons et d'autres fruits, et de volailles vivantes. On s'avitailait en eau et en combustible, et il fut décidé qu'on partirait le 2 février 1596. Les derniers jours, les chefs des villages interdirent la vente de riz, craignant d'en manquer eux-mêmes, mais on se sépara dans les meilleurs termes.

Si un orage terrible n'avait pas éclaté au moment même où les vaisseaux allaient mettre à la voile, les Hollandais auraient laissé de bien meilleurs souvenirs de leur première visite à la baie d'Antongil. La tempête maltraita le **Mauritius** et la **Hollandia** qui se heurtèrent, on était prêt à couper les mâts, et les chaloupes des deux vaisseaux furent endommagées et jetées sur le rivage sous le village San Angelo. Il n'était plus question de partir. Les trois jours suivants, on répara les dégâts et on envoya des matelots à terre pour récupérer les chaloupes. Arrivés sur les lieux, ils constatèrent que les Sanangelais, croyant sans doute que les Hollandais ne reviendraient plus, les avaient entièrement cassées afin de récupérer les armatures de fer.

Les matelots furieux ne savaient que faire. Pendant qu'ils retournaient aux vaisseaux pour demander des instructions, la mauvaise conscience des Sanangelais leur fit décider d'évacuer leur village, y laissant 60 hommes armés pour le défendre. Les commandants hollandais hésitèrent pendant deux jours, puis envoyèrent une cinquantaine d'hommes armés pour « acheter » des lanciaras (grandes pirogues) des Sanangelais. Comme les relations entre les deux villages étaient loin d'être amicales, les habitants de Spakenborch restèrent neutres dans le drame qui suivit.

Loin de vouloir céder des lanciaras, les défenseurs de San Angelo agitèrent leurs boucliers en sautillant. Ils trempèrent les pointes de leurs javelots dans l'eau puis léchèrent cette eau, signifiant ainsi qu'ils comptaient lécher le sang des Hollandais. Ceux-ci tirèrent une première salve au dessus des têtes des braves Sanangelais qui, n'ayant pas la moindre idée de ce qu'était une arme à feu, ne cessèrent de provoquer leurs adversaires. Une deuxième salve troua les boucliers et fit quatre morts et plusieurs blessés. Les Sanangelais ramassèrent leurs blessés et s'enfuirent tandis que les officiers crièrent à leurs hommes d'arrêter le feu. Mais ceux-ci, excités par la vue du sang et par l'odeur de la poudre, continuèrent de tirer en marchant en direction du village qu'ils pillèrent et incendièrent. Des deux cents maisons, vingt à trente seulement échappèrent au sinistre. Comme le pillage ne rapporta quasiment rien, un témoin visiblement mal à l'aise se défend : « *Nous n'avons pas agi ainsi pour piller, mais pour modérer l'orgueil de ces sauvages* ». Un autre, plus lucide, note : « *C'est ainsi que nous avons remercié ces indigènes qui nous avaient fourni des vivres* ».

Les habitants de Spakenborch avaient suivi les événements les bras croisés. Pis encore, ils offrirent des rafraîchissements aux Hollandais lorsque ceux-ci regagnèrent leurs chaloupes chargées d'un maigre butin. Mais leurs sentiments se refroidirent lorsque les Hollandais firent mine de prendre des otages et exigèrent du bétail. Le lendemain, ils trouvèrent le village évacué, et les vaches qui la veille encore broutaient l'herbe au cimetière avaient disparu. Les barques hollandaises remontèrent le fleuve vers un troisième village à la recherche de bétail. Le chef de ce village supplia les hommes de ne pas débarquer et leur fit amener un bœuf et un bouc. Il ajouta qu'il ne demandait aucun paiement pourvu qu'ils s'en allassent. Le lendemain, les Hollandais retournèrent à Spakenborch repeuplé. Ils menacèrent de mettre le feu au village si on ne leur donnait du bétail et retournèrent sur leurs vaisseaux emportant deux jeunes zébus.

Les dégâts causés par la tempête avaient été entre-temps réparés. Sans cérémonie d'adieux, les vaisseaux amplement avitaillés mirent à la voile le 12 février. Les journaux de bord notent que le lendemain, alors que la flotte quitta la baie d'Antongil et retrouva la mer, quelques hommes furent punis « *pour s'être méconduits à terre* ». La conscience collective étant ainsi soulagée, les quatre vaisseaux commencèrent la grande traversée vers le détroit de la Sonde. Ils mouillèrent les ancres le 26 juin dans la rade de Bantam sans avoir perdu un seul homme par le scorbut, grâce à l'excellente qualité des provisions malgaches. L'achat de poivre, le but de l'expédition, pouvait commencer.

La suite de l'histoire de la Première Navigation ne nous concerne pas. En août 1597 (donc 18 mois après le départ d'Antongil), la flotte (moins l'**Amsterdam** qu'il avait fallu abandonner et brûler) était de retour en Hollande chargée de poivre. Des 249 hommes partis 28 mois plus tôt, 89 seulement, à peine un tiers, avaient sur-

vécu. Les bénéfices réalisés couvraient à peine les frais de l'expédition, mais la voie maritime hollandaise en Asie était ouverte. Jamais on n'avait vu une telle quantité de poivre à Amsterdam. L'ambassadeur de Venise à Madrid mandait en octobre de la même année 1597 que le poivre acheminé directement à Amsterdam avait fait chuter les prix à Lisbonne. Les perspectives ouvertes par la Première Navigation justifiaient aux yeux des marchands le réinvestissement de leurs capitaux dans une Deuxième Navigation (la *Tweede Schipvaart*) de huit vaisseaux commandés par Jacob van Neck et Wijbrant van Warwijck. Elle appareilla en mai 1598 et rentra en 1599 et 1600 chargée d'épices. Un Amstellodamois s'émerveilla dans une lettre à un ami : « *Jamais, depuis que la Hollande est la Hollande, on n'a vu arriver tant de vaisseaux aussi richement chargés* ».

Van Neck a fait à l'aller une brève escale d'avitaillement sans événements majeurs dans la baie d'Antongil en septembre 1598. Il note dans la relation qu'il rédigea de ce voyage qu'il ne trouva point de vivres à l'île Mangabe au fond de la baie, mais que l'île Sainte-Marie à l'entrée lui paraissait un lieu de rafraîchissement à peu près idéal. Une page de sa relation, décrivant les habitants de Nosy Sainte-Marie, mérite d'être citée :

« Les gens qui habitent cette île sont noirs comme des maures, quelques-uns un peu plus jaunes. Les hommes sont assez bien faits, mais leurs visages ne sont pas beaux. Ils laissent pousser les cheveux, certains en petites tresses ; d'autres les tressent en deux cornes pendantes. Ils sont très cupides et il est difficile d'en obtenir quelque chose. Ils ont assez de discernement pour savoir que l'or est préférable à l'argent, l'argent au cuivre et le cuivre à l'étain. Le matin, à cause de la fraîcheur, ils s'enveloppent de robes de couleurs diverses tissées subtilement d'écorces d'arbres. Pendant la journée, des tissus semblables couvrent seulement leur virilité. Leurs armes sont un bouclier rond en bois et une mince pique qu'ils lancent comme des javelots. Leurs femmes sont excessivement laides. Elles portent le plus souvent des robes de natte des épaules jusqu'aux genoux. Elles sont gardées étroitement par leurs maris qui les cachent aux yeux des étrangers, car elles ne demandent pas mieux. Les adultères sont brûlés au pieu. Ils ont aussi des embarcations qui ressemblent aux yoles norvégiennes dans lesquelles trente personnes trouvent place. Les fruits du pays sont oranges, citrons, et limons qui sont délicieux. On y trouve aussi du gingembre, mais peu, ainsi que du riz, du miel, des bananes, des noix de coco et quelques autres fruits qui nous sont inconnus. Leur bétail, ce sont des taureaux, des vaches, des veaux et des boucs auxquels ils tiennent beaucoup et qui leur appartiennent en commun. Il n'y a que leur roi qui en dispose et qui les partage équitablement entre eux. Ils ont aussi des volailles qu'on peut facilement obtenir d'eux. On y trouve encore des cercopithèques, des caméléons et d'autres bêtes que nous n'avons jamais vues ailleurs. On voit autour de l'île de très nombreuses baleines qu'ils dépistent dans leurs bateaux comme un chasseur dépiste le gibier. En ayant trouvé une, ils s'y précipitent et lui lancent un javelot aigu dans le corps. Le poisson, se sentant blessé, souffle, crie, et bat la mer de sa queue remplissant parfois leurs embarcations d'eau qu'ils écotent en vitesse. Ils laissent nager la baleine tenant le câble fixé au javelot. Cette prise étant connue par quelques-uns de leurs compagnons qui les observent continuellement, ceux-ci les viennent aussitôt secourir et attachent leurs embarcations à la première, de sorte que le poisson traîne jusqu'à trois bateaux en soufflant et en mugissant, avec une telle vitesse qu'on s'étonne que les hommes puissent se tenir dans les bateaux. Après deux ou trois heures de course folle,

la baleine commence à perdre son sang et sa force et flotte à la surface de l'eau. Ils la traînent alors sur la plage et en disposent comme ils veulent. Voilà ce que j'ai à raconter de Sainte-Marie, laquelle serait l'endroit le plus indiqué pour les navigateurs hollandais (si l'on veut continuer la navigation sur Java) que l'on puisse trouver si on y est entraîné par la force des vents du sud-est et les courants. C'est une île salubre où l'air est excellent, et qui est agréable et fertile. La seule chose qui lui manque est que les fruits ne sont pas de saison quand on y passe. Une eau belle et douce à souhait y abonde, mais elle n'est pas facile à atteindre, mais on pourrait remédier à cet inconvénient^[4]» (LV XLII, 29-30).

Les flottes suivantes se désintéressèrent de Madagascar. Pendant quelques décennies, l'île Maurice alors inhabitée allait servir d'escale d'avitaillement, en attendant que la baie de la Table au Cap devienne le port d'escale par excellence des flottes hollandaises.

La création en mars 1602 de la VOC, la puissante compagnie hollandaise des Indes orientales, sera la conséquence logique des deux premières navigations. Madagascar n'y a joué aucun rôle, si ce n'est que des vaisseaux hollandais en détresse furent parfois forcés d'y aborder. Mais ceci est une autre histoire.

[4] J. Keuning (éd.), *De Tweede Schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. Van Neck en Wybrant Warwijck*, vol. I (La Haye, M. Nijhoff, 1938; le vol. 42 de la Linschoten Vereniging), pp. 29-30.