

JB 1

BULLETIJN

DER MAATSCHAPPIJ

VAN

GESCHIED- EN OUDHEIDKUNDE

TE GENT.

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE

DE GAND.

34^e jaar.

34^e année.

— 1926 —

GENT

W. SIFFER, DRUKKER

—
1926

La Compagnie d'Ostende. Voyages et projets de Colonisation.

Par GASTON G. DEPT,
Chargé de Cours à l'Université de Gand.

La fondation de la Compagnie d'Ostende est certainement une des plus belles pages de notre histoire nationale au XVIII^e siècle. Rien de ce qui la concerne ne peut nous laisser indifférents. Or, si les événements politiques qui s'y rattachent ont été étudiés avec le plus grand soin (1), on n'a pas encore examiné dans quelles conditions les voyages des bateaux de la Compagnie se sont effectués et comment les directeurs furent amenés à former des projets de colonisation (2). C'est ce que je voudrais faire brièvement aujourd'hui.

Lorsqu'on parcourt les Archives de la Compagnie d'Ostende (3) notamment la *Correspondance* des directeurs

(1) Rappelons les faits. La Charte de la *Compagnie impériale et royale des Indes établie dans les Pays-Bas Autrichiens sous la protection de Saint-Charles* fut promulguée le 19 décembre 1722. Il y avait longtemps que les Belges cherchaient à s'immiscer dans le commerce colonial, aussi l'entreprise connut-elle très vite un grand succès : c'est ce qui en amena la ruine. Sous les menaces de la Hollande et de l'Angleterre, Charles VI la suspendit en 1727 pour 7 ans. La Compagnie végéta pendant cinquante années et ne disparut qu'en 1785 lors de la faillite Proli à Anvers. L'histoire de la Compagnie a été écrite par M. HUISMAN, *La Belgique Commerciale sous l'empereur Charles VI, La Compagnie d'Ostende*. Bruxelles, 1902, 80. Pour une vue plus synthétique cf. H. PIRENNE, *Histoire de Belgique*. V. Bruxelles, 1921, 80, p. 191, sqq.

(2) Nous entendons par là, non pas l'établissement de comptoirs dans des pays déjà fréquentés — la Compagnie en eut dès le début aux Indes et en Chine — mais la fondation de colonies en territoire innocépué par les Européens.

(3) Notre travail est basé presque uniquement sur des sources inédites ou des récits de voyage déjà publiés. Les sources importantes sont les *Journaux de Bord* des bateaux de la Compagnie et les *Copies de Lettres*. Elles se trouvent en partie à la *Bibliothèque de l'Université de Gand*,

avec leurs agents et les *Journaux de Bord*, il apparaît clairement que la Compagnie a eu à surmonter d'énormes difficultés pour mener à bien l'armement de ses bateaux et leur assurer quelque sécurité au cours de leurs voyages.

La raison essentielle de cet état de choses est, certainement, que la Belgique n'était pas du tout préparée au rôle maritime et colonial qu'elle eut à jouer tout-à-coup.

Notre pays, en effet, n'avait guère pris part au vaste mouvement d'expansion que connut l'Europe aux XV^e et XVI^e siècles. Il est vrai que les Flamands avaient participé à la colonisation des Açores — appelées parfois *îles flamandes* (1). Il est hors de doute que ce furent des Wallons qui fondèrent New-York (2). Il se peut aussi qu'il y ait eu des Belges sur les flottes espagnoles qui partirent à la conquête du Nouveau Monde; mais il n'y eut jamais avant le XVIII^e siècle, d'*expéditions belges*, soutenues ou encouragées par les pouvoirs établis (3).

Heureusement, au XVI^e siècle, notre abstention fut compensée par une certaine activité scientifique dans le domaine de la géographie. Anvers, centre international atti-

(collection des Mss. HYE-HOIS dont il existe un excellent inventaire ms.) en partie aux *Archives de la ville d'Anvers* (inventaire publié par M. PRIMS, *Inventaris op het Archief der Generale Indische Compagnie*. Antwerpen, 1925, 80, 48 pp.). Nous sommes heureux de remercier ici M. BERGMANS, bibliothécaire en chef et M. APERS, bibliothécaire, à Gand, ainsi que M. l'abbé PRIMS, archiviste de la ville d'Anvers, qui ont facilité nos recherches et nous ont toujours accueilli de la manière la plus bienveillante.

(1) C'est un fait indiscutable cf. J. MEERS, *Histoire de la découverte des îles Açores et de l'origine de leur dénomination d'îles flamandes*. Gand, 1910, 80. (Recueil de la Fac. de Phil. et Lettres. Gand, n^o 27, pp. 86-87.)

(2) Cf. HENRY G. BAYER. *The Belgians first settlers in New-York and in the Middle States*, New-York, 1925, 80, p. 138 sqq. Il ne faut pas oublier cependant qu'il s'agit de Wallons qui avaient émigré en Hollande *Ibidem*, p. 120

(3) Voir à ce sujet VERSTRAETE, *Histoire des travaux et projets de colonisation des Belges*. *Bulletin de la Société Roy. Géogr.* Bruxelles, t. IV, 1880, p. 638 et ALPHONSE DE HAULLEVILLE, *Les Aptitudes coloniales des Belges et la question coloniale en Belgique*. Bruxelles, 1898, p. 83.

rait une foule immense et hétéroclite d'étrangers. Toutes les nouvelles y circulaient rapidement. On y connaissait très tôt les résultats des grands voyages et la Belgique était mise ainsi au courant des moindres découvertes. La splendeur de l'école cartographique belge au XVI^e siècle, la renommée d'un Mercator ou d'un Ortelius — pour ne citer que ceux-là, prouvent que nos hommes de science ont contribué à créer, au moyen de la masse de détails enregistrés par les navigateurs, une œuvre d'ensemble de grande valeur (1).

Il n'en fut plus de même au XVII^e siècle : la ruine d'Anvers arrêta notre production cartographique. Tandis que la Hollande se lance dans de vastes expéditions maritimes et qu'on publie d'admirables récits des voyages des Cornelis de Houtman ou des Jan Huygen van Linschoten (2), tandis que les Anglais perfectionnent leurs cartes, grâce aux plans de plus en plus précis que leurs capitaines rapportent d'Extrême-Orient, l'école cartographique belge se meurt (3). Les Pays-Bas, plus que jamais dans l'impossibilité d'organiser des voyages, se ferment presque entièrement au mouvement géographique. Sans doute, quelques Belges placent des capitaux dans les Compagnies étrangères et s'intéressent aux colonies. Ici comme ailleurs on lit les notes pittoresques qu'on publie un peu partout sur des régions jusque là inconnues. Des hommes énergiques essaient de nous ouvrir le débouché des

(1) M. DENUCÉ, *Oud-Nederlandsche Kaartenmakers in betrekking met Plantijn*. I. Antwerpen, 1912, 8° (Uitg. der Antw. Bibl., n° 27), p. VI pense aussi « dat verzamelingen als Ortelius' en De Jode's atlasen eigenlijk van zelf moesten tot stand komen in een midden als Antwerpen, kruispunt van internationale handelswegen ».

(2) Ces récits publiés à partir de 1596 ont été réédités en partie par la *Linschoten Vereeniging*. Citons l'*Itinerario voyage ofte schipvaert van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien (1579-1592)* uitg. door Prof. Dr. E. KERN, 's Gravenhage, 1910, 2 d., 8° et *De Eerste Schipvaert der Nederlanders naer Oost-Indie onder Cornelis de Houtman (1595-97)* uitg. door G. P. ROUFFAER en I. W. YZERMAN, 's Gravenhage, 1915, sqq. 8°.

(3) Les cartes anglaises seront les plus employées par la Compagnie d'Ostende.

Indes. Les États de Flandre et de Brabant reprennent, en 1687, la question du commerce des Indes et demandent pour les Pays-Bas l'autorisation ou de négocier aux îles Philippines, ou d'exporter les produits belges « *insonderleyck op het eylandt van Buenes-Aeres* » ou de fonder une colonie « *sur les îles de Santo Domingo* » (1).

Mais il n'y eut jamais chez nous avant le XVIII^e siècle, un véritable milieu maritime et colonial, comme à Amsterdam ou à Londres : c'est ce qui a rendu la tâche de la Compagnie d'Ostende particulièrement pénible. Tout était à créer. Il fallait tout apprendre : armer des navires, choisir des équipages, faire du commerce dans des contrées inconnues, établir des colonies !

La première grave question qui se posa fut celle des hommes. Tous ceux qui vers 1715 avaient conçu des projets d'expédition ou armé des bateaux étaient des aventuriers étrangers ou des étrangers naturalisés. Thomas Ray qui obtint le premier l'autorisation d'envoyer un bateau aux Indes était d'origine irlandaise. Goblet de La Merveille qui arma deux navires pour les Indes Orientales et qui avait fréquenté les mers Asiatiques, visité la Chine, les Indes et l'Arabie était Malouin. Jean Ker de Kersland l'auteur d'un vaste projet financier et colonial était Écossais. Le pays manquait absolument d'hommes capables de diriger les voyages des Indes et de la Chine et d'organiser les comptoirs de la Compagnie. Celle-ci dut prendre La Merveille à son service et Proli, un de ses meilleurs directeurs fut forcé de conseiller à la première Assemblée Générale des actionnaires d'avoir recours à des aventuriers (2).

On aurait voulu avoir de bons capitaines, d'excellents équipages, des hommes expérimentés ayant déjà franchi le

(1) HUISMAN, *La Compagnie d'Ostende*, p. 28. Buenes-Ayres ou Buen-Ayre ou Bonaire est une petite île faisant partie du groupe des Antilles et située dans les eaux du Vénézuëla.

(2) HUISMAN, *op. cit.*, pp. 86, 198, 249.

Cap de Bonne-Espérance, habitués aux mers Orientales. Où les trouver, à quelques exceptions près, si ce n'est parmi les anciens marins des Compagnies anglaises ou hollandaises ? Or la Hollande, l'Angleterre et la France défendent à leurs sujets de naviguer sur les bateaux des Compagnies étrangères ! Il suffit de lire la correspondance ayant trait à l'armement des trois tout premiers navires pour se rendre compte de l'embarras qu'éprouvèrent les directeurs à choisir leurs capitaines : dans toute la série d'hommes qu'on leur présenta il n'y en avait pas trois en qui on put avoir pleine confiance (1). La question des subrécargues fut tout aussi compliquée : pour le Bengale on n'en découvrit qu'un, alors qu'il en eut fallu trois (2). Quant aux matelots, ils furent choisis par Louis Bernaerts, agent de la Compagnie à Ostende. Si sa tâche fut rendue plus facile après le premier voyage, il dut cependant se contenter souvent de recruter des hommes sans expérience qui ne s'étaient jamais rendus au pays des épices et de la soie.

La Compagnie rencontra tout autant de difficultés lors qu'il s'agit d'acheter des bateaux. Aucun chantier en Belgique pour en construire. On en est réduit à reprendre de vieux navires qui exigent de longues réparations. Encore n'y a-t-il pas toujours moyen d'en avoir sur place et est-on obligé d'envoyer des hommes à l'étranger pour en rechercher. Veut-on en faire construire ? On doit en commander soit à Hambourg, soit en Angleterre. Et comme il est très difficile de surveiller de loin l'exécution des ordres qu'on donne, il arrive qu'on soit trompé et que les vaisseaux qu'on reçoit ne répondent pas du tout à l'attente générale. Quant aux agrès ils viennent de Hollande. Toiles, cordages et ancres sont introu-

(1) H. PRIMIS, *De Reis van den St-Carolus* (1724). Antwerpen, 1926, 8^o, pp. 30 sqq.

(2) *Ibidem*, pp. 34 sqq. « Le subrécargue est le préposé spécial nommé pour veiller à la conservation à l'achat et à la vente des marchandises. » HUISMAN, *op. cit.*, p. 139, n. 4.

vables en Belgique. Les munitions arrivent également du Nord et comme nos voisins en défendent l'exportation, on a beaucoup de peine à s'en procurer. Enfin l'approvisionnement en vivres n'est pas plus aisé et suscite mille petits ennuis (1).

Mais tout cela n'est rien auprès des multiples tracas du voyage même. Pour nous en rendre compte voyons quel était l'itinéraire des bateaux de la Compagnie et, au moyen du *Journal de Bord* du capitaine G. Reyngoet, suivons par exemple le *Concordia* dans sa course à travers les Océans (2).

Le jeudi 30 janvier 1727, après avoir du rester plusieurs jours en rade dans l'attente d'un vent favorable, le *Concordia* quitte Ostende. Le 31 il passe devant Calais, Douvres, Folkestone et le Cap de Beveziers. Le 1 février il longe l'île de Wight, le 2 il voit Plymouth et le Cap du Léopard. Puis il pique droit vers le sud. La vie à bord est, dès le début, réglée d'une manière rigoureuse et le *Journal* tenu avec précision recueille les notes concernant la vitesse du bateau, la direction du vent, la profondeur des mers et tout ce qui peut être utile pour les prochains voyages (3).

On ne rencontre aucune terre jusqu'au samedi 15 février date à laquelle on arrive, par temps couvert à Porto Santo (4) « *dat hem met twee ronde berghen vertoont* ». Le 19, on aperçoit

(1) Voir *Copie boeck van brieven voor de Generale Indische Compagnie* (1715-1729). Bibl. Univ. Gand, ms. 1997. — *Lettres des directeurs à Louis Bernaert* (1725-1729), Bibl. Univ. Gand, ms. 1972. — *Copie de Lettres* (1723-1732). Archives de la ville d'Anvers, Fonds de la Comp. d'Ost., n° 5576. — *Secrete Copyboeck voor de Compagnie* (1727-29) A. V. Anvers. Fonds, C. O., n° 5581. On y trouve de nombreuses notes concernant l'armement des bateaux Cf. PRIMS, *Reis*, pp. 36-37 et 50-52.

(2) *Journal van het schip de Concordia gecommandeerd door Cap. G. Reyngoet*. A. V. Anvers, Fonds C. O. n° 5704.

(3) On établit à cet effet un petit tableau journalier « in de colomme H zijn de uren des daeghs; K zijn de cnopen die het schip door het water zeylt bij ons 1/4 mijl; V zijn de vadems 7 in 1/4 mijl, de vierde colomme zijn de courssen die men zeylt, de vijfde zijn de winden ». *Journal du Concordia*, note du capitaine à la date du 2, II, 1727.

(4) Une des îles Madère.

les Canaries, et le 22, avant de les quitter, on visite la provision d'eau : car si elle n'était pas en bon état, c'est ici qu'il faudrait la renouveler. Les îles passées c'est le désert : on ne rencontrera plus que des terres qui sont entre les mains des Anglais ou des Hollandais et où on ne reçoit que des coups de canon !

Le 5 mars on passe l'Équateur ; le 15 on est en vue de la Trinité « *ditto eylant dat hem vertoont met 3 à 4 clippen daerby* ». Le 20 on est au delà du tropique du Capricorne, Bientôt on commence à s'inquiéter de l'état des provisions. Le vendredi 21 on examine les vins et l'alcool « *desen dagh braken al het goet open in ons achter ruim om te sien ofter geen leckasie en was aen de wyn of brandewijn ofte anders en bevonden, Godt lof, alles wel* ». Le 23, on s'occupe du pain et les constatations sont décourageantes : une grande partie en est moisie parce que la cale n'a pas été bien asséchée avant le chargement : « *dan visiteerden ons broot en vonden een deel bedorven door negligentie dat de coeye niet wel ghedroogt en hadde gheweest* ».

Après dix jours de navigation qui se passent sans incidents — on ne note que la pêche d'un dauphin, on arrive le 1 avril en vue de Tristan du Cunha et le 11, après trois mois de voyage, on aperçoit le Cap de Bonne Espérance. On se garde bien d'y débarquer. On cingle vers l'île d'Amsterdam et l'île St-Paul qu'on reconnaît le 1 mai. Le 22 mai, on salue la terre de Java où on perd dix jours à lutter contre les courants ; le 5 juin enfin on aborde à une terre hospitalière, l'île Clappers(1) où on cherche des rafraîchissements « *'s morgens jolle naer Clappers eiland om vervasschinge; daer comende vonden, sy daer vier Praeuwen ofte vaertuyghen en vier huysken en ontrent twintig menschen, die haer daer meester maeckten; sy verkoghten ons volck eenighe clapper nooten.. anders was op dit eylant niet te cryghen en weinigh of gheen water* ».

(1) Petite île le long de la Côte Javanaise, ainsi dénommée parce qu'on y trouvait beaucoup de noix de Coco (klapnoot).

On s'attarde pourtant à la côte javanaise. Un bateau indigène apporte des vivres. On fait provision d'eau, on achète des fruits. Puis, le 21 juin on franchit le détroit de la Sonde : le 12 juillet, après une navigation pénible vers le Nord, le *Concordia* arrive aux Ladrões (1).

Le voyage de retour commence deux mois plus tard, mais au lieu de longer la côte Africaine, notre bateau se rend à l'île Fernando de Noronha située près du Brésil; puis sur l'ordre des directeurs de la Compagnie et par crainte des pirates, il contourne l'Angleterre et l'Écosse. Le 7 juillet il est aux Orcades, le 12 à l'île de Walcheren. Peu après, il rentre sain et sauf à Ostende.

Tel est le trajet parcouru par la plupart des navires de la Compagnie d'Ostende. Nous n'avons donné qu'un bref résumé, avec deux ou trois courts extraits, du *Journal du Concordia*. Les *Journaux de Bord* contiennent mille détails, pour la plupart d'utilité pratique, auxquels nous ne pouvons nous attarder. Ils sont loin, sans aucun doute, d'être comparables à l'*Itinerario* de Jan Huygen van Linschoten (2), mais ils sont cependant bien intéressants; au moyen de notes très rapides et souvent naïves, ils donnent une idée de tout ce qui, pendant les voyages, a attiré l'attention des marins.

Tantôt leur auteur décrit comment une terre se présente de loin, pour qu'à l'avenir on puisse la repérer plus aisément. Voici par exemple une courte description du port de Praya à l'île de Santiago « *et faut scavoir que l'ille de Saintyague est hautes et montagneuse et cependant de loing elles pares presque uniez... elles a deux mouillage du costté du sud, le premier est le port de Lapraye dans une grande baye qui être bien demis-*

(1) Groupe insulaire en face du golfe ou « rivière » de Canton. Leur nom leur vient des pirates « larrons » qui les ont habitées pendant longtemps.

(2) L'*Itinerario* (voir plus haut, p. 36, n. 2), est une œuvre vraiment remarquable et d'ailleurs très célèbre. Ce n'est pas du tout un *Journal de Bord*, mais une description détaillée, écrite au retour, de tous les pays visités par l'auteur.

lieü en terre; on y mouille a 8 ou 10 brasses deaux fond de sable » (1).

Tantôt on met les marins en garde contre les récifs à fleur d'eau, comme près de Poulo Condor « *voor de gonne die by nachte omtrent dese eylanden coomen moegen haer waghten van tusschen dese eylanden te vervallen, om reedens... datter meer sullen liggen tusschen de geseyde eylanden, als die sich boven water vertoenen » (2).*

Ailleurs, on insiste surtout sur les moyens de ravitaillement. Ainsi le « *Nieuw Baay est tout sauvage, fort plein d'arbres et où il y a un endroit assé commode à faire de l'eau; il y vient souvent des petits batiments de l'isle de la princesse (3) pour des rafraichissements, comme poulets, tortues et œufs que l'on peut y acheter avec des espèces d'Espagne et non autrement. Les habitans y sont tous nuds et ne se couvrent seulement qu'avec une petite pièce de toille à la ceinture » (4).*

Puis, ce sont de petits détails ethnographiques très savoureux et naïfs. Les habitants du détroit de la Sonde « *sont des gens rougattres et couvert sur leurs nuditez avec des indiennes seulement, un petit bonet en forme de turban, car ils suivent la loy mahométane... leurs canotte sont batit et fort rare à voire; par derrier et devant pointu, ont une espèce de tillac ou cabane pour lardeur du soleil fait de rossaux gros et leurs voiles fait décorce d'arbres et marchent d'une vitesse extraordinaire : ont ausy des avirons tout auttremet fait que les nostre » (5).*

(1) *Journal de Bord de l'Aigle* (1724) fo 13 A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5688. Cette description est accompagnée d'un croquis dont la 1/2 a été reproduite par M. PRIMS d'abord dans l'*Inventaris* à la p. 40 ensuite dans le *Reis van den St-Carolus*, p. 87. Il y a également un dessin colorié de la baie de Praya dans le *Journal de Bord de Charles VI* à la date du 15, I, 1727. Bibl. Univ. Gand, ms. 1924.

(2) *Journal du Bord du Marquis de Prié* (1727-28) ss. 3 juillet 1727. A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5705.

(3) Il s'agit ici évidemment de l'île du prince située à la côte ouest de Java.

(4) *Extrait des Journaux de Bord la Concorde et le Marquis de Prié* (1727-28), ss. 9, VI, 1727. Bibl. Univ. Gand, ms. 1847.

(5) *Journal de Bord du Lion* (1726-27) ss. 16, VII, 1726. Bibl. Univ.

Et cette note ironique sur les Chinois : « dese daegen de wint variabel en moy neer ; de Chineesen deeden differende offeranden en besoeckingen prosesie ghewys naer haer pagoeden en plaetsen daer sy gaen om te bidden, opdat sy moghten regen krijgen ; maer alsoo sy geen regen bequaemen, seyden dat haer goeden op haer ghepicquirt waren ! » (1)

Mais, ce sont naturellement les indications météorologiques qui dominent. Les tempêtes sont immanquablement mentionnées, les bourrasques brièvement décrites (2). Les courants sont indiqués avec le plus de précision possible, leurs effets sont notés (3). On n'oublie pas de signaler la profondeur des eaux aux endroits où l'on a coutume d'approcher terre : ainsi l'estuaire du Gange où le *St. Charles* a péri, est minutieusement décrit par le capitaine Cayphas (4).

Par ci, par là quelques petits croquis élémentaires sont ajoutés au texte ; parfois on trouve des cartes de valeur comme dans le *Journal de Bord de l'Aigle* (5).

Gand, ms. 1835. Dans le même *Journal*, ss. 19, VII, il y a une note intéressante sur la côte de Sumatra.

(1) *Journal de Bord du Marquis de Prié*, A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5705, ss. oct. 1727.

(2) Dans tous les *Journaux*. Voici quelques exemples tirés du *Journal de Bord du Lion*. Bibl. Univ. Gand, ms. 1835, ss. 30, VII, 1726 : « mardy a 7 heur du matin eusme encore une travade avec une si abondante pluye que jamais on en a vu des pareilles. — A 9 h. eusme une travade que de la vie de lhome on en vit pareille avec un vent et une pluye sy extraordinaire laquelle nous dura jusqua mydy ». Samedi 3, VIII, 1726 : « a 4 h. du matin eusmes 2 a 3 grosses travades avec gros vent et pluye... Lapres mydy temps très facheux avec grande foulle de vents bourasques pluye tonnerre et esclaire » etc.

(3) *Journal de Bord du St-Charles* (1724), ss. 27, I, 1725, A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5689. — *Journal de Bord du Marquis de Prié* (1727-28), ss. 29, I, 1728, A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5705. — *Journal de Bord de Charles VI* (1726-28), ss. 15, V, 1727 et 22, IV, 1728. Bibl. Univ. Gand, ms. 1924.

(4) PRIMS, *Reis*, pp. 123 sqq. Voir aussi *Journal de Bord du Lion*. Bibl. Univ. Gand, ms. 1835, ss. 15 et 25, VII, 1726. — *Journal de Bord du Charles VI*, ss. 3, I, 1727. Bibl. Univ. Gand, ms. 1924.

(5) A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5688. Voir plus haut, p. 42, n. I. M. PRIMS, *De Reis*, p. 91 a donné une copie très réduite d'une de ces

Quand on lit les *Journaux de Bord* tenus sur les bateaux de la Compagnie d'Ostende, rien ne paraît plus aisé qu'un voyage aux Indes ou en Chine et pourtant rien n'est en réalité plus pénible et plus accablant.

D'abord la navigation était on ne peut plus difficile. Il n'existait évidemment pas de cartes belges et on avait du acheter des cartes hollandaises ou anglaises. Or celles-ci n'étaient pas à jour : anglais et hollandais cachaient précieusement tous les détails utiles qui leur parvenaient chaque année des contrées lointaines. Dans chaque pays les capitaines et les matelots gardaient les notions nouvelles qu'ils avaient acquises au cours d'un voyage, pour s'en servir eux-mêmes : aussi rien n'était-il plus utile que d'avoir à bord des bateaux des hommes ayant fréquenté le pays d'Extrême-Orient. La mémoire des marins est plus sûre que la meilleure des cartes. Ainsi le capitaine Larmes arrivé près de la Baie de tous les Saints et ne sachant que faire, est tiré d'embarras par un Anglais qui a déjà navigué dans ces parages (1). Malheureusement peu de matelots Hollandais ou Anglais ont osé enfreindre les ordonnances qui leur défendaient de s'embarquer sur des bateaux étrangers. A bord du *St-Charles* sur 82 hommes d'équipage, 65 environ sont Belges (dont 43 Ostendais) ; les autres sont Français, Italiens ou Allemands : aucun n'est Anglais ou Hollandais. Et il en est à peu près de même pour les autres équipages (2).

cartes. Pour avoir une bonne idée des croquis que l'on trouve très nombreux dans les *Journaux de Bord*. Cf. les reproductions données dans l'éd. cit. de l'*Itinerario*, t. I, pp. 58 et 182-3.

(1) *Journal de Bord du Tigre*, Bibl. Univ. Gand, ms. 1838 ss. 13, V et 9, VI, 1727 : « At 1 h. afternoon spoake with Capn Larmus desireing us to consult with oor Capn what was best to be done, they all being unacquainted with the bay; onely Mr. Dewilde and I who told the Capn. again, which was the cape that was to Leward of us and that we would, with Gods assistance, carry the ship into a good anchoring place provided wind and weather permitted ».

(2) Le rôle d'équipage du *St-Charles* a été publié par M. PRIMS, *Reis*, pp. 180-181. Pour les autres bateaux, voir le *Livre des équipages de tous*

Il faut donc bien s'en rapporter aux cartes. Mais on ne peut pas s'y fier. Le Père d'Incarville raconte que le capitaine du bateau à bord duquel il a voyagé a cherché l'île Poulo Condor pendant quinze jours, avant de la trouver (1).

Lorsqu'en 1726 *Le Tigre* arrive devant quelques îles de la mer de Chine, son capitaine croit que ce sont les Ladrões, mais il n'en a aucune certitude. Le même capitaine, après un orage, ne parvient plus à identifier les terres qu'il voit et est obligé d'envoyer une chaloupe à terre pour y demander des renseignements avant de pouvoir se remettre en route (2). Au détroit de Banca, le *Marquis de Prié* est forcé de se faire précéder par une barquette qui doit faire des sondages (3). Enfin, pour bien montrer combien les cartes sont mauvaises, il suffira de dire que sur certaines d'entre elles, le Brésil se trouve à 7° plus à l'Est que sur d'autres! Et le reste est à l'avenant (4).

Mauvaises cartes et mauvaises méthodes pour reconnaître les positions rendent donc les voyages désagréables.

S'il n'y avait que cela! Ce qu'il a peut-être de plus déprimant, c'est l'absence totale de distractions. Les capi-

Les vaisseaux équipés par la Compagnie générale des Indes établie à Ostende.
Bibl. Univ. de Gand, ms. 2008.

(1) H. CORDIER, *Voyage à la Chine au XVIII^e siècle du P. Pierre d'Incarville.* Bull. Géogr. hist. et descr., t. XXXII (1917-18), p. 179.

(2) *Journal de Bord du Tigre.* Bibl. Univ. Gand, 1840, ss. 5 et 7, VIII, 1726.

(3) *Extrait du Journal de Bord du Marquis de Prié.* Bibl. Univ. Gand, ms. 1847, ss. 21, VI, 1727.

(4) *Journal de Bord du Tigre.* Bibl. Univ. Gand, ms. 1840, ss. 19 VII, 1727: « soo datter groot verschiel was tusschen d'eenen karte en d'ander; op onze karten soude tegen het lant aen staen en op d'Engelsche karte... is 7 gr. verschil dat de Bresielsche kust westelijcker soude liggen als in onze karten ». Cf. *Journal de Bord du Marquis de Prié.* A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5705, ss. 15, III, 1727.

Remarquons qu'il existait des livres d'instruction nautique comme par exemple *'t Vergulde Licht der Zeevaart ofte Konst der Stuurlieden* publié par Claas Hendriksz, examinateur van de geoctroyeerde Oost en West Indische Compagnie. Livre qui connut de nombreuses éditions aux XVII^e et XVIII^e siècles dont deux à Middelbourg en 1703 et 1712.

taines ont ordre de faire régner à bord la plus stricte discipline, de veiller à ce que chacun assiste à la messe les dimanche et jours de fête et de faire sonner la prière trois fois par jour (1). Pour le reste, la Compagnie ne s'occupe guère du moral des matelots. Un voyageur français Luillier qui a observé avec attention leur vie, décrit dans son *Nouveau voyage aux Grandes Indes* (1721) ce qu'ils font pour passer le temps. « *Les uns sautoient ou chantoient et les autres tels que des gens oisifs cherchoient à se piquer les uns et les autres ou à se faire des niches; et quoi que tout se fist avec grossièreté, il y avait cependant de l'esprit. Le soir, ils dansent grotesquement.* » (2)

A bord des bateaux de la Compagnie d'Ostende, la vie est indente : morne et monotone, entrecoupée de petites fêtes. Sur le *Concordia* par exemple, à l'occasion de la Saint-Pierre (patron d'Ostende), on joue la comédie « *naer middagh viert hier een comedie en een klucht vertoont van den dolende Pilgrim* » (3).

Si encore ces hommes dont on exige un travail très rude, étaient bien nourris ! Loin de là. D'après Luillier « *C'est une triste vie que celle que mène un matelot, lorsqu'il est en mer et surtout au retour d'un voyage au long cours où les munitions sont toutes corrompues... tous les matins, un maître valet distribue pour chaque plat une pièce de viande pourrie de sel, sept onces de pain à demi-rongé de vers et la tierce partie d'un demi-septier d'eau de vie, mesure de Paris; a diné autant et à soupé de même avec autant de pain* » (4). De l'eau

(1) *Orders ende instructiën... aen Capn. Nicolaes Carpentier voerende 't schip den Arent*. Bibl. Univ. Gand, ms. 1874. Les Ordres pour le *St-Charles* sont dans PRIMS, *Reis*, pp. 54 sqq.

(2) LUILLIER, *Nouveau voyage aux grandes Indes avec une instruction pour le Commerce des Indes Orientales*. Rotterdam, 1730, 12^o, pp. 136 et 139.

(3) *Journal de Bord du Concorâia*. A. V. Anvers, Fonds C. O., n^o 5704, ss. 29 et 30, VI, 1727.

(4) LUILLIER, *op. cit.*, p. 119. — CABATON, *La société de Linschoten dans la Géographie*, (1913), p. 149.

puante, du pain moisi, de la viande pourrie : tel est le régime. Faut-il s'étonner que l'on se jette avidement sur les vivres frais (rafraîchissements) qu'on peut se procurer de temps à autre ?

Le plus apprécié est la tortue, dont les *Journaux de Bord* font souvent mention ; le Père d'Incarville en a fait une description enthousiaste ; pour lui « *La chair en est rouge et succulente ; le foie et les autres intestins peuvent être servis aux tables les plus délicates, le bouillon de cette tortue surpasse les autres bouillons* » (1).

Mais la tortue ne peut remédier à tout. Naviguer dans des mers mal connues, remplies d'écueils mal repérés ; manger des provisions avariées, boire une eau gâtée, vivre dans des chambres humides : tout cela affaiblit. Aussi les maladies envahissent-elles régulièrement les bateaux. Certes, la situation n'est plus aussi pénible en 1720 qu'en 1595, date à laquelle un navire ayant un équipage de 249 hommes, n'avait plus que 25 marins valides en arrivant à la Baie de Saint-Augustin ! (2) Mais le scorbut, les fièvres contagieuses, le typhus, la dysenterie, l'hydropisie assaillent toujours les matelots ; le scorbut surtout, qui « *commence presque toujours à paroître aux gencives, qui deviennent enflées, noires et puantes en sorte que non seulement il faut y faire de profondes*

(1) Et il continue : « il est de grand secours dans les maladies et ce n'est pas à tort qu'on dit qu'il purifie le sang ; j'en ay vu des expériences ; on dit que ces animaux ne viennent à cette grandeur qu'au bout de 2 ou 300 ans ; il y a 20 ans que la plupart des habitants ne vivoient que de tortue.. sa graisse fondue ne se condense plus, mais elle demeure liquide et blanche, on s'en sert comme d'huile et elle vaut bien la meilleure pour son gout ». — H. CORDIER, *Voyage du P. d'Incarville*, éd. citée. p. 174. Cf. LULLIER, *op. cit.*, pp. 93 et III et cette note du *Journal de Bord du Marquis de Prié*. A. V. Anvers, n° 5705, ss. 30, I, 1728 : « *heden kreenen een vartuigh aen boordt dat van 't princes eylant af gecoomen was met schilpadden ende alsoo de schelpadden bij ons voor een groete vervasinghe genoemen wordt hebbe ick 10 van de selve ghekoght* ».

(2) CABATON, *op. cit.*, p. 149.

incisions, mais encore en ôter souvent une quantité considérable de chair baveuse et corrompue... » (1)

On voit que la vie des marins n'était pas gaie. Aussi ne faut-il pas s'étonner de trouver parmi eux beaucoup d'individus sans aveu qui sèment continuellement la perturbation et donnent mille ennuis à leurs capitaines (2).

La Compagnie d'Ostende finit par s'émouvoir de cet état de chose et par y chercher des remèdes. Il faut dire que ses matelots étaient encore plus mal partagés que ceux des autres pays. Les Anglais, les Hollandais et les Français avaient des lieux de relâche où ils pouvaient renouveler leur provision de vivres frais et, au besoin, descendre à terre les hommes malades. Les bateaux des armateurs belges, puis de la Compagnie d'Ostende essayèrent de faire de même : mal leur en prit ! En 1716 le *Saint-Mathieu* fut reçu à coups de canon à Ste-Hélène où il espérait faire de l'eau (3). En 1718 le *Charles VI* en route pour Surate se vit refuser l'autorisation de prendre de l'eau et du bois à brûler, ce que même les Arabes pouvaient faire (4).

La Compagnie d'Ostende dut ordonner à ses capitaines d'éviter toute terre et tout mât étrangers. Ses navires devaient faire d'un trait le voyage d'Ostende à Java, en s'arrêtant en cas de nécessité, aux Açores. Au retour, ils faisaient escale au Brésil, grâce à une permission spéciale du roi de Portugal.

(1) *Traité des maladies particuliers aux pays orientaux et dans la route et de leurs remèdes*, par M. F. D., docteur en médecine qui a voyagé et séjourné dans les principales villes des Indes Orientales. Dans LUILIER, *op. cit.*, p. 203. Tout le chapitre II de ce curieux *Traité*, (p. 203 à 209), est consacré au scorbut.

(2) *Copie boeck van Brieven*, lettre du 29 déc. 1727. Bibl. Univ. Gand, ms. 1997. — *Journal de Bord du Concordia*, ss. 25, II, 1727. Bibl. Univ. Gand, ms. 1925. Dès 1725 Bernaerts demandait qu'on punisse sévèrement les mutins « om alle onse Vlaemsche mutins eenigsints in te teugelen, andersints vreesse niet als confusie en desorders ». *Copie boeck cité*, lettre du 5 août 1725.

(3) HUISMAN, *op. cit.*, p. 93.

(4) *Ibidem*, p. 126 et cf. pp. 127 et 145.

Mais à partir de 1726, le Vice-roi leur fit subir toute sorte d'humiliations. Les capitaines de quatre bateaux de l'expédition de 1726 envoyèrent une remontrance à ce sujet aux directeurs de la Compagnie; on les avait reçus d'une manière très rude; on avait examiné tous leurs papiers, ouvert leurs lettres cachetées; on avait interrogé les officiers à plusieurs reprises, très minutieusement et avec malveillance. Le *Charles VI*, en 1728, ne fut guère mieux traité. Visiblement la Hollande et l'Angleterre intriguaient pour enlever aux vaisseaux de retour ce dernier asile (1).

Il fallait trouver coûte que coûte des points de relâche. Déjà les marins effrayés par ce long voyage sans aucun arrêt, hésitaient à se mettre au service de la Compagnie. En 1727 Louis Bernaert écrit aux directeurs qu'il craint de ne pouvoir réunir les hommes nécessaires et il semble bien que cette année-là les équipages ne firent pas aussi nombreux qu'on le désirait. La Compagnie comprit enfin qu'elle ne pouvait pas se contenter de faire du commerce et d'établir un ou deux Comptoirs en Chine et aux Indes en un mot de se cantonner dans le rôle de négociant. Ses directeurs se rallièrent à l'avis de Proli qui, lors de la première Assemblée Générale des actionnaires, avait proposé d'acquérir des colonies où les bateaux pourraient faire relâche et qui seraient ouvertes au trafic. Il s'agissait seulement de bien choisir les endroits de colonisation.

Avant l'érection de la Compagnie, des aventuriers avaient proposé de fonder un établissement à l'île de Tabago ou à l'archipel Salomon. On ne s'y attarda pas. Mais on examina soigneusement le projet de La Merveille qui en 1717

(1) *Journal de Bord du Charles VI*, ss. 15, VI, 1726, Bibl. Univ. Gand, ms. 1924. L'*Extrait du Journal de Bord du Lion*. Bibl. Univ. Gand, ms. 1837 ne traite que des démêlés du Capitaine avec le vice-roi. Les dossiers *Vaisseaux à la Corunha* (1727) et *Lettres et Papiers du Brésil*, dans la Liasse *Rechtszaken*. A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 560r concernent le même sujet.

avait voulu occuper Madagascar « *mettant, disait-il, sa teste pour garant de réussir en l'exécution* » (1). Son idée avait eu l'approbation de plusieurs personnalités. Proli l'avait défendue à la première Assemblée Générale : on n'avait pas cru devoir s'y arrêter.

Fin 1726, un Ostendais au service de la Compagnie, André Lanszweert, reprenait le projet (2). Il voulait faire de Madagascar non seulement un port de relâche, mais aussi un centre pour la traite des nègres et pour le commerce avec la côte de Sofala, du Mozambique et du Mombaze.

Les avantages de l'île, selon le rapport qu'il adressa à Messieurs les Directeurs, étaient très nombreux. On pourrait s'y défendre aisément contre les forbans, puisqu'il y avait un fort — le fort Dauphin — construit puis abandonné par les Français qui possédaient déjà l'île Bourbon et l'île St-Maurice. L'accès du fort Dauphin était assez facile, il se trouvait dans une grande anse toute ouverte. Les Anglais eux-mêmes en disaient que c'était une bonne place pour la traite des nègres et qu'on y trouvait d'amples provisions pour les vaisseaux. Le climat y était bon, le pays très beau et fertile. Il était gouverné par plusieurs rois toujours en guerre, qui se faisaient des esclaves les uns sur les autres et s'en débarrassaient à vil prix.

Les nègres y étaient mieux faits, plus robustes et plus subtils que ceux de la Guinée; on pouvait les transporter en Amérique en deux mois et même en six semaines.

La Compagnie classa ce rapport sans en écouter les suggestions. Trop de difficultés s'opposaient à cette entreprise. Les Français avaient, il est vrai, abandonné Madagascar, mais ils n'y avaient jamais renoncé. Puis, ils devaient avoir des raisons sérieuses pour qu'ils aient consenti à perdre le fruit de longues années d'efforts. Lanszweert avait beau dire

(1) HUISMAN, *op. cit.*, p. 101, cf. 179.

(2) *Premier mémoire pour un établissement à l'isle de Fernando*. A. V. Anvers, Fonds C. O., *Losse dossieren*, n° 5604.

que leur départ de Madagascar était provoqué « soit par leur inconstance naturelle, soit par les mauvais et différentes résolutions de leur Compagnie, soit que (possédants l'abondante île de Mascaregne (1) qui n'en est éloignée que de 75 lieues) le fort Dauphin leur fut devenu peu nécessaire ou inutile ». En réalité l'accès de l'île n'était pas aussi aisé que Lanzsweert aurait voulu le faire croire et de grandes maladies y régnaient (2). Enfin, et ce fut peut-être la raison déterminante, Madagascar semblait être surtout recommandée pour la traite des nègres et la Compagnie n'avait pas l'idée de s'en occuper (3). On résolut donc de ne pas chercher à y pénétrer.

Mais, dans son rapport, Lanzsweert avait fait une deuxième proposition qui plut davantage. Il suggérait de coloniser l'île Fernando de Noronha située près de la côte Brésilienne. Cela cadrerait bien avec les intentions de la Compagnie. Déjà en 1726 dans des lettres secrètes remises aux capitaines elle les avait chargés de voir « ofte geen goede eilanden daer (près du Brésil) ontrent zijn (4) ». Ses directeurs durent lire l'exposé de l'Ostendais avec attention.

Lanzsweert commence par prouver qu'il est absolument nécessaire que la Compagnie ait des établissements en propre, « sans quoy, il est impossible de faire des voyages d'un si long cours et durée, pendant laquelle les meilleurs vivres s'échauffent et se gâtent par les chaleurs excessives, l'eau se consume ou se gâte ou écoule, le scorbut et le flux de sang ravagent les équipages fatiguées par le long usage des viandes et autres choses salées ». Il faut de plus pouvoir réparer les avaries des navires.

Toutes les nations ont des colonies sur la route des

(1) Il s'agit de l'île Bourbon (ou Réunion) une des 3 Mascareignes.

(2) H. CORDIER, *Voyage du P. d'Incarville*, éd. citée, p. 174.

(3) Nous savons que plus tard les Belges s'occupèrent du commerce d'esclaves à la côte de Guinée. Nous préparons une étude à ce sujet.

(4) *Copyboek van secreete brieven meegegeven aan boord*, ss. 26, XII, 1726. A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5650.

Indes : la Hollande a le Cap de Bonne Espérance excellent par sa situation, son climat et ses productions quasi européennes; les Anglais ont Sainte Hélène, vaste Rocher; les Français ont l'île de Bourbon. Les vaisseaux des Pays-Bas Autrichiens n'ont que le Brésil. Or, on perd beaucoup de temps pour y aller, la côte en est remplie de bancs de sables et de roches et serait d'ailleurs fermée en temps de guerre. Il faut trouver autre chose. Inutile de songer aux autres îles de l'Atlantique. L'île Ascension est bien située et riche en tortues, mais elle est entièrement dépourvue d'eau et de bois; « elle n'est proprement qu'un vaste rocher stérile, affreux, tout brûlé du soleil, en un mot inhabitable ». Les îles ou roches de Martin Vaz (1) et l'île de Trinidad sont trop éloignées de la route d'Europe tout comme l'île Saint Mathieu (2) dont on a peu de connaissance.

Seule l'île Fernando de Noronha mérite l'attention. Elle a une meilleure situation que Ste-Hélène et n'est pas éloignée de la route d'Europe; pourvue de bonne eau et de bois, elle a deux montagnes escarpées sur lesquelles on pourrait établir une forteresse pour éloigner les écumeurs. Elle n'est qu'à cinquante lieues du Brésil et il y aurait moyen d'y installer des magasins avec des vivres frais, des agrès etc. Enfin l'île se prêterait admirablement au commerce des nègres et il n'est pas mauvais, au surplus, « que la Compagnie imperiale aye un pied dans l'Amérique pour y mettre les deux par la suite du temps par des moyens que je pourrais expliquer dans l'occasion ».

Le rapport de Lanzsweert était si concluant qu'on ne pouvait passer outre. Dans une lettre du 9 janvier 1727 les directeurs d'Anvers écrivaient à Thomas Ray, leur collègue établi à Ostende « que ce jeune homme a de la capacité » (3).

(1) Groupe d'îlots de l'Océan Atlantique méridional.

(2) Une des îles de l'archipel Merghi dans le golfe de Bengale.

(3) Ils ajoutaient : « mais il a autant de vanité et d'entêtement si pas davantage, ordinairement ce sont des sujets qui prétendent faire le

On évita cependant de lui dire qu'on examinait minutieusement son travail. Lanszweert lui-même avait d'ailleurs conseillé d'agir dans le plus grand secret, par crainte des puissances maritimes.

Dans des lettres secrètes qui ne devaient être ouvertes qu'au voyage de retour (par 35° L. S. et 48° 40' L. E.) les directeurs donnèrent l'ordre aux vaisseaux le *Marquis de Prié* et la *Concorde* de relâcher à l'île Fernando de Noronha, d'en écrire une description détaillée et d'en faire un croquis (1). Le 4 mai 1728, les deux navires arrivaient à l'île et y restaient quatre jours. Leurs capitaines notaient les résultats de leurs investigations dans leur *Journal de Bord*; lors de leur retour à Ostende ils redigèrent ensemble un rapport qui fut remis aux directeurs et dont voici les passages principaux.

« Cette isle s'étend Nord-Nord-Est et Sud-Sud-Ouest; elle a environ une lieue et demie de longueur et une demie de large. La partie du costé du midy est assés haute, mais celle du Septentrion plus basse; environ le millieu, il y a une montagne attendant, laquelle est un rocher fort haut et pointu en forme d'une tour dont le sommet passe de beaucoup la montagne et ressemble assez bien a une église. A un demi-quart de lieue de cette isle, on voit briser la mer sur deux rochers ou bancs de sable sous l'eau, mais les autres rochers aux environs paroissent fort hors la mer, de manière qu'on peut aisément et sans péril naviger autour de l'isle; ... cette isle est ornée de beaucoup de beaux arbres et a des belles prayries arrosées de plusieurs ruisseaux d'eau vive, et l'herbe y est de deux pieds de hauteur; du costé du Septentrion on y trouve du pourpier en quantité. Il y a aussi un grand nombre de chèvres sauvages, dont nous en avons pris quatre; nous y avons veu des vaches, des grands chiens, des chats sauvages et plusieurs autres animaux; on y trouve

maître ». Copie de Lettres. Lettre du 9, I, 1727. A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5576.

(1) *Journal de Bord du Concordia*. A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5704.

aussi des tortues et du poisson. Il est fort difficile d'aborder la terre et d'y faire de l'eau à cause des grandes vagues de la mer qui courent à terre. Mais si l'isle était habitée on pourrait aisément y faire des mouilles. » (1).

Malheureusement, au moment où les bateaux rentraient à Ostende, Charles VI avait déjà suspendu la Compagnie pour sept ans. Les directeurs étaient surpris en pleins projets. Ils venaient d'étudier la possibilité de faire revenir leurs vaisseaux par la Sibérie et la Mer Blanche; ils semblaient décidés à coloniser quelques îles (2). Lorsque la *Concorde* et le *Marquis de Prié* arrivèrent en Flandre — ils étaient revenus par l'Écosse par crainte d'un coup de surprise — ils trouvèrent tout le monde abattu.

Seul Lauszweert ne se découragea pas. Il lut sans doute le rapport des capitaines et adressa aussitôt un deuxième mémoire aux Directeurs (3). Il y insistait sur les avantages de l'île qu'il avait signalée. Mais la Compagnie n'avait plus rien à espérer : elle abandonna ses projets de colonisation.

Il semble bien, d'après ce qu'on vient de lire, que si l'existence de la Compagnie d'Ostende ne fut pas inutile au point de vue économique, elle fut précieuse aussi au point de vue géographique et intellectuel : elle a fait entrer les pays lointains dans la vie belge. Les dizaines de marins inexpérimentés qui ont participé à ses expéditions ont raconté à leur retour les merveilles de l'Extrême-Orient. Les *Journaux de Bord*, dont ont fait circuler des extraits ont excité la

(1) *Extrait des journaux de Bord du Concordia et du Marquis de Prié.* Bibl. Univ. Gand, ms. 1847, ss. 4, V, 1728. D'autres descriptions importantes dans le *Journal de Bord du Concordia*, ss. même date. A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5704, dans le *Journal de Bord du Marquis de Prié*, ss. même date. A. V. Anvers, Fonds C. O., n° 5705.

(2) *Copyboeck van secrete brieven*, cité plus haut, p. 51, n. 4, ss. 26, XII, 1726.

(3) *Second mémoire pour un établissement à l'isle de Fernando.* A. V. Anvers, Fonds C. O., *Losse dossieren*, n° 5604.

curiosité de nombreuses personnes. Tout ce qui de près ou de loin touchait à la Compagnie — et ce n'est pas peu dire — s'est intéressé aux voyages de ses bateaux.

Il est infiniment regrettable que les projets coloniaux n'aient pas abouti. Sans doute l'île Fernando de Noronha est bien petite : mais on aurait certainement songé à d'autres conquêtes. Si la Compagnie n'avait pas été suspendue, la Belgique aurait pu avoir au XVIII^e siècle un domaine colonial : il est impossible de dire quelles en auraient été les conséquences.
