



# 1

1599

Le 24 septembre 1599, tandis que William Shakespeare méditait sur un brouillon de *Hamlet* dans sa maison de Southwark en aval du théâtre du Globe, à un kilomètre et demi plus au nord et moins de vingt minutes à pied de l'autre côté de la Tamise, une foule bigarrée de Londoniens s'assemblait dans une vaste demeure à colombages, aux murs percés de nombreuses fenêtres Tudor à meneaux<sup>1</sup>.

On considérait déjà qu'il s'agissait d'une réunion historique, et des notaires étaient présents avec plumes et encriers pour faire passer à la postérité cet échantillon du Londres élisabéthain, d'une diversité inhabituelle, qui affluait au Founders' Hall près de Moorgate Fields<sup>2</sup>. En haut de l'échelle sociale, arborant la chaîne d'or de sa charge, trônait la robuste silhouette du lord-maire, Sir Stephen Soame, dans sa toge de futaine écarlate. Deux de ses prédécesseurs l'accompagnaient, ainsi que plusieurs échevins de la City – des bourgeois élisabéthains aux manières onctueuses et à la barbe blanche nichée dans

la fine batiste de leur fraise<sup>3</sup>. Le plus influent d'entre eux, l'air sévère avec sa barbiche, sa toge bordée d'hermine et son couvre-chef en forme de tuyau de poêle, était Sir Thomas Smythe, commissaire aux comptes de la City de Londres, qui avait fait fortune en important les raisins secs des îles grecques et les épices d'Alep. Quelques années auparavant, le « commissaire Smythe » avait contribué à créer la Compagnie du Levant pour assurer la logistique de ses voyages commerciaux ; cette réunion se tenait à son initiative<sup>4</sup>.

Aux côtés de ces piliers de la City se pressaient nombre de marchands moins haut placés ayant l'espoir de s'enrichir, ainsi qu'une poignée d'ambitieux de plus humble extraction dont les notaires consignèrent dûment la profession : épiciers, drapiers, merciers, un « tailleur », un « négociant en vins », un « maroquinier » et un « équarrisseur »<sup>5</sup>. Il y avait également quelques soldats balafrés, des marins et des aventuriers barbus venus des quais de Woolwich ou de Deptford, de vieux loups de mer à la peau tannée dont certains avaient affronté l'Invincible Armada une décennie plus tôt, tous en pourpoint pour l'occasion, anneau d'or à l'oreille et dague discrètement glissée sous le ceinturon. Plusieurs de ces matelots et quartiers-mâtres avaient combattu sous les ordres de Drake et de Raleigh contre les galions espagnols chargés de trésors dans les mers chaudes des Caraïbes, et se décrivaient à présent aux notaires comme des « corsaires », un euphémisme poli. Ils côtoyaient un groupe d'explorateurs et de voyageurs qui s'étaient aventurés encore plus loin, tel William Baffin, dont une baie de l'Arctique porte le nom. Sans oublier, prenant des notes lui aussi, le jeune Richard Hakluyt, qui s'était autoproclamé « historiographe des voyages aux Indes orientales » et qui avait été payé 11 livres et

10 shillings\* par ces aventuriers pour compiler tout ce que l'on savait dans l'Angleterre d'alors sur les routes des Épices<sup>6</sup>.

Rarement voyait-on une assemblée si diverse sous le même toit, mais tous étaient réunis dans le même but : obtenir de la reine Elizabeth I<sup>re</sup> vieillissante, femme emperruquée et fardée de soixante-six ans, la création d'une compagnie marchande « pour qu'advienne ledit voyage aux Indes orientales et vers d'autres Isles ou Contrées afin d'y faire commerce... en achetant ou échangeant les denrées, biens, bijoux ou marchandises que ces Isles ou Contrées peuvent fournir ou s'offrir... (s'il plaît au Seigneur qu'elles prospèrent<sup>7</sup>) ».

Deux jours plus tôt, Smythe avait rassemblé cent un marchands parmi les plus riches pour les inciter à souscrire individuellement de 100 à 3 000 livres\*\*, des sommes considérables à l'époque. Smythe réunit un total de 30 133 livres, 6 shillings et 8 pence\*\*\*. Pour ce faire, les investisseurs avaient établi un contrat et, déclarèrent-ils, ajouté « de leur main, en l'honneur de la patrie et pour le progrès du commerce et de l'approvisionnement au sein du royaume d'Angleterre », leur contribution dans le livre des souscriptions.



Lire l'histoire à rebours est toujours une erreur. On sait maintenant que l'East India Company (EIC) étendit finalement son emprise sur près de la moitié du commerce

\* Environ 1 200 livres actuelles.

\*\* De 10 000 à 300 000 livres actuelles.

\*\*\* Plus de 3 millions de livres actuelles.

mondial pour devenir la compagnie la plus puissante de tous les temps, « un État déguisé en marchand », pour reprendre la formule d'Edmund Burke. Rétrospectivement, l'ascension de l'EIC paraît presque inévitable. Mais tel n'était pas le cas lors de sa création en 1599, car peu de compagnies semblaient alors avoir aussi peu de chances de réussite.

L'Angleterre de l'époque était un pays relativement appauvri et majoritairement agricole qui venait de passer près d'un siècle en guerre contre lui-même à cause du sujet le plus clivant du moment : la religion<sup>8</sup>. Durant cette période où ils avaient sacrifié à ce que les plus sages d'entre eux voyaient comme une entreprise délibérée d'autodestruction, les Anglais s'étaient unilatéralement coupés de la puissante Europe, se transformant aux yeux de nombreux Européens en une nation paria. Raison pour laquelle, isolés de leurs voisins stupéfaits, ils furent contraints de parcourir la planète en quête de nouveaux marchés et d'opportunités commerciales loin de chez eux. Ils s'y employèrent sans le moindre scrupule.

Sir Francis Drake donna le ton. Au début des années 1560, il s'était fait la réputation d'un boucanier qui pillait les convois de galions espagnols empruntant l'isthme de Panama pour rentrer au pays, chargés de l'argent extrait des mines locales. Avec une partie des bénéfices, Drake partit en 1577 sur le *Golden Hinde* pour un tour du monde qui devait durer trois ans. Ce n'était que la troisième tentative de ce genre, rendue possible par le perfectionnement des boussoles et des astrolabes – ainsi que par la détérioration des rapports avec l'Espagne et le Portugal<sup>9</sup>.

« Mû par l'immense espoir de trouver de l'or [et] de l'argent... des épices, des cochenilles », Drake avait pris la mer et put poursuivre son périple grâce au pillage

occasionnel de navires ibériques. Après la capture d'une caraque portugaise aux cales particulièrement bien remplies, il revint avec une cargaison « riche en or, argent, perles et pierres précieuses » d'une valeur estimée à plus de 100 000 livres\*, l'un des voyages les plus rentables de l'ère des grandes découvertes. Cette razzia autorisée par la Couronne sur les empires ibériques, plus anciens et fortunés, qui régnaient alors sur l'Amérique latine, était au fond une forme de crime organisé par l'État élisabéthain et les oligarques de Whitehall et de Charing Cross. Quand Sir Walter Raleigh, le rival de Drake, et son équipage rentrèrent après une razzia similaire, l'ambassadeur espagnol les accusa d'être « des pirates, des pirates et rien d'autre<sup>10</sup> ».

Beaucoup de ceux que l'ambassadeur aurait également considérés comme des pirates étaient présents au Founders' Hall en cette fameuse journée. Les investisseurs potentiels de la Compagnie savaient que ce groupe de marins et d'aventuriers, quel que fût leur talent de flibustiers, s'était montré aussi peu apte à réussir dans le domaine exigeant du commerce mondial que dans l'art d'implanter des colonies, et de les administrer patiemment pour les rendre viables. Comparés à la plupart de leurs voisins européens, les Anglais faisaient figure d'amateurs.

Leur quête du légendaire passage du Nord-Ouest vers l'Indonésie s'était soldée par un désastre, non pas aux Moluques comme prévu, mais en lisière du cercle polaire sur des galions pris par les glaces, à la coque vétuste transpercée par les icebergs et aux équipages repoussant les ours blancs à coups de pique<sup>11</sup>. Ils n'avaient pas non plus su protéger leurs colonies protestantes récemment implantées en Irlande des graves attaques de 1599. Leurs efforts

\* Plus de 10 millions de livres actuelles.

pour participer au commerce des esclaves aux Caraïbes n'avaient rien donné, et leurs tentatives pour créer une colonie anglaise en Amérique du Nord avaient tourné au drame.

En 1584, Sir Walter Raleigh avait fondé la première d'entre elles sur l'île de Roanoke, au sud de la baie de Chesapeake, dans une région qu'il baptisa « Virginie » en hommage à sa souveraine. Or cette colonie survécut à peine un an et, en juin 1586, la flotte venue à sa rescousse trouva l'endroit désert et à l'abandon. Un nouveau groupe de colons enthousiastes bondit à terre pour découvrir les vestiges de l'enceinte et des maisons, sans que rien n'indique le sort subi par leurs prédécesseurs, hormis un squelette et le nom de la tribu indienne locale, CROATOAN, gravé en majuscules sur le tronc d'un arbre. Pas la moindre trace des quatre-vingt-dix hommes, des dix-sept femmes et des onze enfants que Raleigh avait laissés sur place deux ans plus tôt à peine. Ils semblaient s'être évanouis dans les airs<sup>12</sup>.

Même les deux marins et explorateurs de l'Orient les plus expérimentés de Londres – présents au Founders' Hall – n'avaient pas rapporté de leurs voyages grand-chose d'autre que de merveilleux récits, ni l'un ni l'autre n'étant rentrés avec un équipage indemne ou une cargaison intacte.

Le premier, Ralph Fitch, avait quitté Falmouth en 1583 sur le *Tyger*. Envoyé en Orient par la nouvelle Compagnie du Levant du commissaire aux comptes Smythe pour acheter des épices, Fitch avait choisi la voie terrestre depuis la côte levantine via Alep, mais n'était pas allé plus loin qu'Ormuz avant d'être arrêté par les Portugais pour espionnage. Ceux-ci l'expédièrent les fers aux pieds à Goa et le menacèrent de l'estrapade – une version du saut à l'élastique datant de l'Inquisition, où un homme était attaché en hauteur à une corde qu'on laissait se dérouler brusquement

dans le vide. La violence de la secousse quand la corde interrompait sa descente était, disait-on, encore plus atroce que le supplice de la roue, qui avait la préférence des élisabéthains.

Avec l'aide du frère Thomas Stevens, un jésuite anglais installé de longue date à Goa qui se porta garant pour lui, Fitch put s'évader et traverser les riches sultanats du Deccan jusqu'à Agra, capitale de l'Empire moghol au XVI<sup>e</sup> siècle, puis se rendre, via le Bengale, jusqu'aux Moluques<sup>13</sup>. Lors de son retour à Londres trois ans plus tard, il régala toute la ville de ses récits et devint si célèbre que son navire fut mentionné par Shakespeare dans *Macbeth* (acte I, scène III) : « Son mari est parti pour Alep, commandant sur le *Tigre*. » Mais si Fitch rapportait quantité d'anecdotes sur le commerce du poivre, il était rentré au pays sans le poivre en question<sup>14</sup>.

La tentative suivante de la Compagnie du Levant pour se faire une place dans le commerce des épices, par mer cette fois, se solda par un désastre encore plus absolu. En 1591, Sir James Lancaster avait tenté pour la première fois de rallier l'Asie par le cap de Bonne-Espérance et l'océan Indien. L'armement de la flotte était assuré par le commissaire aux comptes Smythe et sa Compagnie du Levant. Finalement, un seul des quatre navires de Lancaster, l'*Edward Bonaventure*, revint des Indes, et avec un équipage réduit à sa plus simple expression. Les rares survivants, cinq hommes et un mousse, ramenèrent le bâtiment à bon port avec une cargaison de poivre pillée sur un bateau portugais. Quant à Lancaster, échoué sur une île des Comores avec le reste de son propre équipage après avoir fait naufrage pendant un cyclone, il finit par regagner sa patrie en 1594. Il était resté en calaminé dans les eaux équatoriales, avait souffert du scorbut, perdu trois navires

et vu la plupart de ses marins tués à coups de lance par des iliens en colère. Heureusement pour elle, la Compagnie du Levant avait les reins solides, car ce voyage fut un échec financier retentissant<sup>15</sup>.

Contrairement à ces boucaniers dépenaillés, leurs distingués rivaux espagnols et portugais s'appliquaient depuis plus d'un siècle à édifier des empires rentables et cosmopolites couvrant la planète entière. Leurs importations massives d'or du Nouveau Monde avaient fait de l'Espagne le pays le plus riche d'Europe, et du Portugal – surclassé de peu – le maître des océans et des épices d'Orient. Au grand dépit des Anglais, les Ibères n'avaient en réalité pour concurrent que la jeune et minuscule république de Hollande, moitié moins peuplée que l'Angleterre, et qui ne s'était libérée du joug de l'Espagne que vingt ans plus tôt, en 1579.

C'était la récente et sidérante réussite des Hollandais qui avait réuni une assemblée composite de Londoniens au Founders' Hall. Deux mois auparavant, le 19 juillet, l'amiral Jacob Corneliszoon van Neck de la Compagnie Van Verre – Compagnie néerlandaise des Terres Lointaines – était rentré sans encombre d'Indonésie avec une importante cargaison d'épices – huit cents tonnes de poivre, deux cents tonnes de clous de girofle, de la cannelle et des noix muscade en abondance. Les bénéfiques sans précédent atteignirent quatre cents pour cent : « Jamais navires aux cales si richement chargées n'étaient arrivés en Hollande », écrivit avec convoitise un observateur de la Compagnie du Levant<sup>16</sup>.

Au mois d'août, suite au « succès de ce voyage, à mettre au crédit de la nation néerlandaise », des marchands anglais projetèrent de créer une compagnie en vue d'expéditions similaires pour acheter des épices, non plus à des

intermédiaires du Moyen-Orient qui en triplaient le prix à titre de commission, mais directement aux producteurs des Indes orientales de l'autre côté du globe. Les principaux initiateurs étaient les marchands de la Compagnie du Levant réunis par Smythe ; ils prenaient conscience, comme l'un d'eux l'écrivit depuis l'île grecque de Chios, que « ce commerce [des Néerlandais] aux Indes sonne le glas du nôtre à Alep<sup>17</sup> ».

Le coup de grâce avait été l'envoi par les Néerlandais d'une délégation à Londres pour tenter d'acheter des navires anglais en vue de futurs voyages vers l'Orient. C'en fut trop pour l'amour-propre du Londres élisabéthain. Les courtiers d'Amsterdam qui attendaient à l'Old Steelyard – les entrepôts de la Hamburg Company – reçurent cette réponse : « Nos marchands londoniens ont besoin de tous nos bateaux et n'en ont aucun à vendre aux Néerlandais. Nous comptons désormais commercer nous aussi avec les Indes orientales<sup>18</sup>. » Le résultat fut la réunion au Founders' Hall. Ainsi que les participants l'exposèrent au Conseil privé de la reine Elizabeth I<sup>re</sup> dans leur requête, « leur souci de développer les échanges commerciaux de la patrie n'était pas moindre que celui des marchands néerlandais d'œuvrer à la prospérité de leur république... Pour sauver l'honneur du pays et pour le progrès du commerce... projeter un voyage aux Indes orientales dans l'année<sup>19</sup>. »

Un quart des souscripteurs et sept des quinze premiers administrateurs de l'entreprise étaient des dirigeants de la Compagnie du Levant. Redoutant à juste titre que les Néerlandais n'aient ruiné leurs investissements existants dans le commerce des épices, ils fournirent non seulement un tiers des fonds, mais la plupart des navires et des bureaux où se tinrent les premières réunions. À l'origine, la « Compagnie des Marchands de Londres pour le commerce

avec les Indes orientales » fut donc une émanation de la Compagnie du Levant, et un moyen pour ses actionnaires à la fois d'étendre leurs activités en Extrême-Orient grâce au développement d'une route maritime, et de réunir le plus de capital possible<sup>20</sup>.

Voilà pourquoi Smythe et ses associés avaient décidé de fonder une nouvelle compagnie et de l'ouvrir à tout souscripteur prêt à contribuer, plutôt que d'accroître simplement leur monopole. Car à la différence de la Compagnie du Levant, avec son conseil d'administration composé de cinquante-trois souscripteurs étroitement liés, l'East India Company fut d'emblée conçue comme une société par actions, ouverte à tous les investisseurs. À cause de l'énormité des frais et des risques, Smythe et ses associés avaient conclu que « le commerce en des lieux si reculés ne peut être l'affaire que d'une société par actions<sup>21</sup> ». Après tout, les coûts seraient astronomiques. Les denrées convoitées étaient extrêmement chères, et leur transport nécessitait de gigantesques navires qui requéraient de nombreux membres d'équipage, et la protection d'artilleurs et de mousquetaires professionnels. Même si tout se déroulait comme prévu, il n'y aurait en outre aucun retour sur investissement avant plusieurs années.

L'idée de créer une société par actions fut l'une des innovations les plus géniales et les plus révolutionnaires de l'Angleterre des Tudors. L'étincelle avait jailli du creuset des guildes médiévales où marchands et artisans pouvaient unir leurs ressources pour entreprendre des projets qu'aucun d'entre eux n'avait les moyens de réaliser individuellement. Mais la grande différence, avec une société par actions, était la possibilité pour celle-ci de faire appel à des investisseurs passifs qui disposaient des liquidités nécessaires pour contribuer à un projet, sans s'impliquer

personnellement dans sa réalisation. Les actions pouvaient être achetées et revendues par n'importe qui, prendre de la valeur ou en perdre en fonction de la demande et de la réussite du projet.

Cette société serait « une entité commerciale et politique » : en tant que compagnie, elle aurait donc une existence juridique et une forme d'immortalité financière lui permettant de survivre à la mort de ses actionnaires, « de même que la Tamise reste la Tamise bien que les parties qui la composent changent sans cesse », comme l'écrivit le juriste William Blackstone<sup>22</sup>.

Quarante ans plus tôt, en 1553, une précédente génération de marchands londoniens avait entrepris de fonder la première compagnie à charte : la Compagnie de Moscovie – ou, sous le nom magnifique qu'elle portait à l'origine, la Compagnie des Marchands Aventuriers pour la Découverte de Régions, Territoires, Îles et Contrées Inconnues<sup>23</sup>. Elle avait initialement pour but d'explorer une idée lancée par des géographes qui, croyant que leur monde était une île entourée d'un océan, en déduisaient qu'il devait exister, en plus de celle du cap de Bonne-Espérance, une route septentrionale vers les épices et l'or de l'Extrême-Orient – route échappant à la rivalité ibérique.

Même si les administrateurs de la Compagnie de Moscovie conclurent rapidement que cette route septentrionale n'existait pas, leurs recherches avaient permis la découverte d'une route terrestre directe jusqu'à la Perse via la Russie, où ils se livrèrent à un commerce lucratif. Avant que les conquêtes de la Turquie ottomane ne coupent cette route en 1580, ils purent envoyer six convois vers Ispahan et les autres grandes villes marchandes de la région, et dégager des bénéfices substantiels<sup>24</sup>.

En 1555, la Compagnie de Moscovie avait enfin reçu sa charte royale énonçant ses privilèges et responsabilités. Deux autres compagnies à charte, celle de Turquie et celle de Venise, apparurent en 1583 et s'associèrent en 1592 pour former la Compagnie du Levant. La même année fut fondée la Sierra Leone Company, spécialisée dans le commerce des esclaves. L'East India Company suivait donc une voie assez fréquentée, et sa charte royale aurait dû s'appliquer sans complications. De plus, la reine, qui voulait pouvoir s'appuyer sur la City en cas de rébellion du turbulent Robert Devereux, comte d'Essex, s'était montrée étonnamment réceptive à cette requête<sup>25</sup>.

Or un contrordre venu de la cour et du Conseil privé suspendit presque aussitôt la formation de la Compagnie et les préparatifs du voyage. Les négociations de paix avec l'Espagne après la mort du roi Philippe II en 1598 progressaient, et les lords, « trouvant plus bénéfique... d'assurer la paix que de la voir compromise » par une querelle, décidèrent que les aventuriers ne devaient « pas procéder plus avant en la matière cette année-là ».

Les marchands, dont aucun n'appartenait à la noblesse, et qui avaient donc peu de représentants influents à la cour, ne purent que patienter. Une année durant, il sembla que l'ambitieux projet de fonder une compagnie anglaise pour commercer avec l'Orient resterait à l'état de chimère.

Ce ne fut qu'en 1600, les négociations de paix avec l'Espagne ayant échoué pendant l'été, que le Conseil privé changea d'avis et s'autorisa à insister sur le caractère universel de la liberté de navigation en mer, ainsi que sur le droit de chaque nation à envoyer des navires partout où elle le souhaitait. Le 23 septembre, près d'un an jour pour jour après la rédaction de leur requête, les signataires reçurent enfin le feu vert : « Il plaît à Sa Majesté qu'ils

mettent leur projet à exécution... et mènent ledit voyage à bien », leur dit-on<sup>26</sup>.



Le 31 décembre 1600, dernier jour de la première année du nouveau siècle, le « Gouverneur et la Compagnie des Marchands de Londres pour le commerce avec les Indes orientales », un groupe de deux cent dix-huit hommes, reçut la charte royale<sup>27</sup>.

Les pouvoirs qu'elle offrait s'avèrent bien plus étendus que les signataires de la requête ne s'y attendaient sans doute, ou ne l'espéraient. En même temps que l'exemption des droits de douane sur leurs six premiers voyages, elle leur accordait pour quinze ans le monopole britannique sur « le commerce avec les Indes orientales » – une zone mal définie, bientôt vue comme celle qui incluait tous les échanges et le trafic maritime entre le cap de Bonne-Espérance et le détroit de Magellan –, ainsi que le pouvoir presque absolu de gouverner les nouveaux territoires et de lever des armées. La formulation était suffisamment ambiguë pour permettre aux futures générations d'administrateurs de l'East India Company de placer tous les sujets anglais en Asie sous leur autorité, de battre monnaie, d'élever des fortifications, de légiférer, de faire la guerre, de mener une politique étrangère indépendante, d'ouvrir des tribunaux, de punir et d'emprisonner, d'implanter des colonies. Non sans raison, un critique et pamphlétaire se plaignit plus tard que l'on eût concédé à la Compagnie un monopole sur « près des deux tiers du Monde du commerce<sup>28</sup> ». Et même s'il allait falloir deux siècles et demi

pour que cette éventualité se concrétise, la formulation de la charte ouvrait dès le départ la porte à une transformation de l'East India Company en un pouvoir impérial, exerçant sa souveraineté sur les peuples et les territoires<sup>29</sup>.

Durant l'année qui s'était écoulée, les marchands aventuriers n'avaient pas chômé. Ils étaient allés sur les quais de Deptford « voir plusieurs navires », dont l'un, le *May Flowre*, deviendrait célèbre grâce à un voyage dans la direction opposée<sup>30</sup>. Quatre vaisseaux avaient été achetés et laissés en cale sèche pour une remise en état. Comme le temps pressait, on accorda aux ouvriers un fût de bière quotidien « afin de mieux les retenir de quitter leur travail pour courir boire ». Le bâtiment dont la Compagnie comptait faire son navire amiral, le *Scourge of Malice* – un ancien vaisseau corsaire de neuf cents tonneaux, conçu spécialement pour piller les cargaisons espagnoles dans les Caraïbes –, fut rebaptisé le *Red Dragon*, ce qui évoquerait un peu moins la piraterie.

Très vite, les marchands avaient commencé à acheter non seulement de quoi remplir les cales, mais aussi de nouveaux mâts, ancres et cordages, et à dresser des inventaires détaillés de leurs équipements : « ancres à touer », « pavillons », « tous gréements dormants et courants », « haubans bons ou bâtards, une solide bonnette » et « 1 grande hausse d'amarrage ». Il y aurait aussi besoin d'armement : « 40 mousquets, 24 piques... 13 sacqueboutes, 2 arquebuses, 25 barils de poudre », sans oublier les « Écouvillons, Bourroirs et Affûts » pour les canons<sup>31</sup>.

Ils s'employèrent également à commander les tonnes, énormes tonneaux qui seraient emplis de « bière, 170 tonnes ; de porc, 40 tonnes ; 12 tonnes de Flocons d'avoine, une tonne de graines de moutarde, une tonne de riz... des biscuits bien secs... du bon poisson... bien séché », ainsi

que « 120 bœufs » et « 60 Tonnes de cidre ». Pendant ce temps-là, les financiers du groupe entreprirent de réunir pour 30 000 livres\* d'or et d'argent, de même que diverses marchandises qui seraient vendues à l'arrivée – du fer, de l'étain, du drap anglais –, qu'ils présentaient comme un « investissement » et dont ils espéraient qu'elles seraient échangées contre le poivre d'Indonésie, les noix muscade, les clous de girofle, le macis, la cardamome et autres épices, ainsi que les bijoux qu'ils souhaitaient rapporter<sup>32</sup>.

Il y eut un dernier contretemps. En février 1601, le commissaire aux comptes Smythe, génial président de la Compagnie naissante, fut brièvement incarcéré à la Tour de Londres pour complicité de rébellion avec le bouillonnant comte d'Essex<sup>33</sup>. Malgré tout, deux mois seulement après la remise officielle de la charte royale, le 13 février 1601, le *Red Dragon* remis en état quitta son mouillage de Woolwich et traversa les brumes hivernales de la Tamise, suivi de près par une escorte de trois vaisseaux plus petits, le *Hector*, le *Susan* et l'*Ascension*. À la barre, toujours sévère mais instruit par l'expérience, se tenait Sir James Lancaster. Ses précédentes mésaventures lui ayant servi de leçon, il emportait du jus de citron pour son équipage afin de prévenir le scorbut, et un armement suffisant – pas moins de trente-huit canons – pour affronter tout rival qui croiserait sa route<sup>34</sup>.

Le voyage commença si mal que c'en fut presque comique. Au sortir de l'estuaire de la Tamise, le vent tomba et, humiliation suprême, la flotte resta deux mois encalminée dans la Manche, en vue de Douvres. Mais le vent se leva enfin et en septembre elle avait franchi le cap de Bonne-Espérance, où elle s'arrêta pour se ravitailler.

\* Plus de 3 millions de livres actuelles.