

Revue d'histoire maritime

25

Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8

Le navire à la mer

Revue d'histoire maritime

25

Le navire à la mer

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2018

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN : 979-10-231-0609-1

PDF complet – 979-10-231-1910-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1911-4

Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1

Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8

Harrold – 979-10-231-1914-5

Nuttall – 979-10-231-1915-2

Tempère – 979-10-231-1916-9

Stanton – 979-10-231-1917-6

Borde – 979-10-231-1918-3

Villiers – 979-10-231-1919-0

Knab-Delumeau – 979-10-231-1920-6

Chaussade – 979-10-231-1921-3

Jubelin – 979-10-231-1922-0

Chaline – 979-10-231-1923-7

Schaub – 979-10-231-1924-4

Varia. Le Bouédec – 979-10-231-1925-1

Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8

Varia Barey – 979-10-231-1927-5

Hommage à Huetz de Lempis – 979-10-231-1928-2

Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9

Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5

Chronique Galano – 979-10-231-1931-2

Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (24) était consacré à la « gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours ».

Le prochain numéro (26) aura pour thème « Financer l'entreprise maritime ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER LE NAVIRE À LA MER

Le navire à la mer, un défi pour l'historien	
Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski.....	13
Navires à la mer: sources espagnoles et portugaises de l'époque moderne	
Carla Rahn Phillips.....	19
« Britannia's voices »: une histoire orale de la formation des officiers au Britannia Royal naval college	
Jane Harrold	33
La pirogue, retour vers le futur. Histoire et revitalisation du patrimoine maritime du pacifique	
Peter Nuttall.....	49
Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII ^e siècle	
Delphine Tempère.....	69
Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge	
Charles D. Stanton.....	89
Pratiques et comportements des pêcheurs boulonnais d'après les rapports de mer (vers 1850-1950)	
Christian Borde.....	101
Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept ans à la guerre d'indépendance	
Patrick Villiers	117

La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) Isabelle Knab-Delumeau	127
Tentative de reconstitution de la chaîne opératoire de la réparation navale du VII ^e siècle av. J.-C. au VII ^e siècle apr. J.-C. Hélène Chaussade.....	143
Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'atlantique du début de l'époque moderne Alexandre Jubelin.....	159
Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII ^e siècle Olivier Chaline.....	171
Le problème de la lutte contre les avaries dans la marine de guerre des États-Unis : les innovations et leur mise en œuvre pendant la période de l'entre-deux-guerres Jeremy P. Schaub	187

VARIA

Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation aux XVII ^e -XVIII ^e siècles Gérard Le Bouëdec	211
Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime(XVIII ^e siècle) Edern Olivier-Jégat.....	239
L'école navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre? Lieutenant Morgane Barey	255

HOMMAGE

Nécrologie Christian Huetz de Lemps (1938-2017)	275
---	-----

CHRONIQUES

HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES. Les fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la ligue d'Augsbourg(1688-1697) Caroline Le Mao	283
POSITIONS DE THÈSE. La carte nautique et ses usages (vers 1830 – vers 1880) Isabelle Knab-Delumeau	287
COMPTE RENDU DE SOUTENANCE DE THÈSE. Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI ^e -XV ^e siècle) Lucie Galano.....	293
Comptes rendus.....	305

Le navire à la mer

NAVIRES À LA MER :
SOURCES ESPAGNOLES ET PORTUGAISES
DE L'ÉPOQUE MODERNE

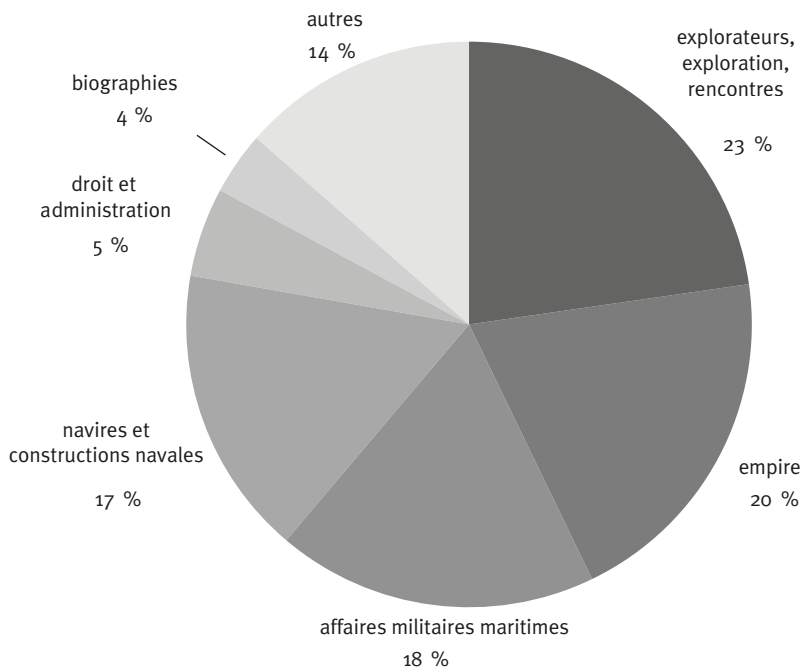
Carla Rahn Phillips

Professor Emerita of History, University of Minnesota, Twin Cities

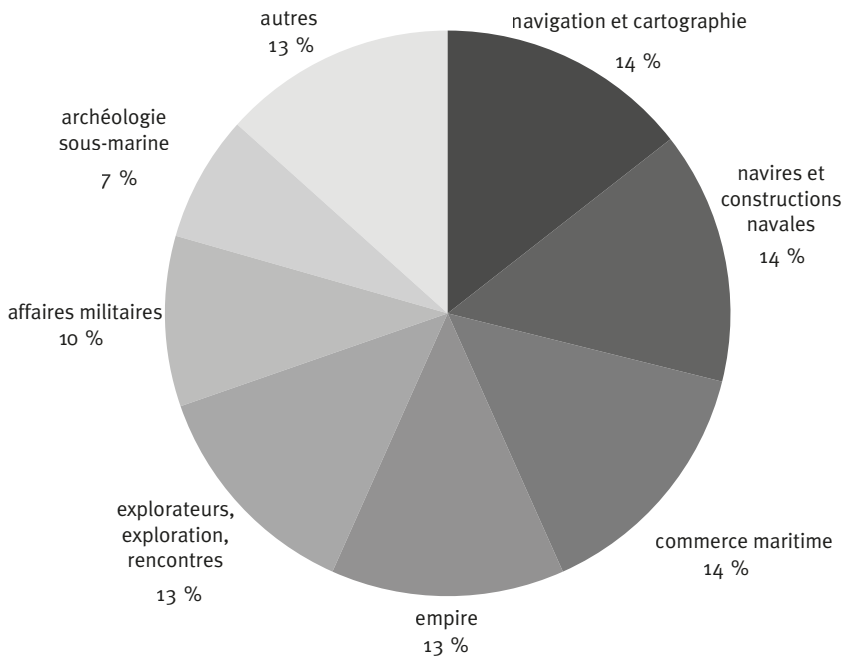
L'histoire maritime ibérique peut remonter jusqu'à l'Antiquité, lorsque des marchands et d'autres navigateurs de Carthage, de Grèce et de Rome établirent des comptoirs dans la Péninsule. À l'époque moderne, la navigation assura les liens essentiels entre l'Espagne et le Portugal d'une part, leurs empires outre-mer de l'autre. Pour me faire une meilleure idée de cette longue histoire, il y a deux décennies de cela, je recensai les ouvrages d'histoire navale et maritime espagnole publiés au cours du xx^e siècle¹. Les supports bibliographiques et les listes de livres et d'articles permirent de repérer plus de 1 300 références, ce qui parut un échantillon représentatif de ce domaine (fig. 1). Il y a peu, j'en ai ajouté 300 autres à ma première enquête, ainsi que près de 300 livres et articles sur le Portugal, à titre de comparaison (fig. 2), même si je n'ai pas autant approfondi la production portugaise. Ce relevé a permis une bonne vue d'ensemble de plusieurs thèmes, dans les sources publiées comme dans la littérature appuyée sur les archives.

Les ouvrages portant spécifiquement sur les navires à la mer ne sont pas aussi nombreux que ce que l'on pourrait espérer. Les études sur les bateaux et la construction navale mettent l'accent sur l'évolution des formes, l'origine des matières nécessaires au chantier, le coût, les constructeurs, les lieux de production, etc. La bureaucratie royale a tenu des états méticuleux de la prévision et de la construction des navires bâtis pour la Couronne, mais ces documents officiels sont bien moins détaillés sur la vie à la mer de ces bateaux. Même ainsi, l'information concernant les navires et leur construction peut livrer des détails aidant à comprendre comment ils fonctionnaient une fois qu'on mettait à la voile. D'autres thèmes généraux d'histoire maritime espagnole ou portugaise peuvent aussi nous instruire sur le navire à la mer. Les travaux sur les

1 Carla Rahn Phillips, « Spain », dans John B. Hattendorf (dir.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Newport (Rhode Island), Naval War College Press, 1994, p. 325-343.



1. Ouvrages sur l'histoire maritime espagnole moderne (environ 1 600 titres)



2. Ouvrages sur l'histoire maritime portugaise (environ 300 titres)

découvreurs et les découvertes donnent souvent des détails sur la vie à bord. On peut dire la même chose à propos des données obtenues grâce à l'archéologie sous-marine. Les traités sur la navigation et la cartographie contiennent souvent des commentaires sur ce que faisaient pilotes, officiers et matelots. En outre, l'histoire des batailles navales, sujet traditionnel d'histoire maritime, peut également apporter des détails sur le navire à la mer. Beaucoup de thématiques plus vastes sont susceptibles de renfermer une information utile. En élargissant les thématiques, on trouvera d'utiles informations. Le mieux est de partir de l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History*, organisée alphabétiquement par thème, avec une ample bibliographie pour chaque article². Le troisième tome comporte plusieurs sections concernant le Portugal, incluant la littérature maritime et les chroniques des découvertes. Les articles dus à George Winus et à A. J. R. Russell-Wood sont particulièrement utiles si on étudie la vie en mer. Le quatrième tome fournit l'équivalent pour l'Espagne avec notamment des textes d'Elizabeth B. Davis et de Ricardo Padrón. Chacun des quatre tomes contient des articles dus à des spécialistes renommés sur les principaux découvreurs portugais et espagnols et leurs voyages.

Dans mon relevé antérieur des travaux d'histoire maritime espagnole, je ne pus utiliser que de manière superficielle l'énorme apport de la *Revista General de Marina (RGM)*, fondée en 1877. Au cours du xx^e siècle, quelque onze mille articles y sont parus, dont beaucoup sur la période moderne. Pour en donner un classement, j'ai eu recours à diverses tables, plusieurs d'entre elles ayant été réalisées pour le centenaire de la revue en 1977³. Depuis, internet a révolutionné les recherches bibliographiques dans les ressources de la *RGM*⁴. Afin de répondre à l'intérêt croissant pour ce domaine, en 1983 la *Revista de Historia Naval* a été fondée par l'Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid. Les sommaires des deux revues sont disponibles sur internet *via* le site du ministère de la Défense espagnol ainsi que depuis le site académique Dialnet

- 2 John B. Hattendorf (dir.), *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, New York/Oxford, OUP, 2007, 4 tomes.
- 3 *La Revista General de Marina y su proyección histórica*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1990. On y trouve dix articles commandés en 1977 pour le centenaire de la *RGM*, chacun portant sur une décennie de publications. Il y a aussi un index informatique de ce qui a été publié dans la *RGM*, dû à Fernando Alonso Castellanos, « Indización de la *Revista General de Marina* mediante un sistema automático: el índice rotado de títulos. Utilidades », p. 57-68.
- 4 L'index et les textes complets de beaucoup d'articles sont désormais en ligne, y compris pour les numéros les plus récents. On y accède par plusieurs sites et les adresses URL changent de temps à autre. Le plus simple est de taper « Revista General de Marina indice » dans un moteur de recherche. La base de données « Historical Abstracts » indique aussi beaucoup d'articles publiés dans la *RGM* à la fin du xx^e siècle et donne des résumés en anglais.

avec un décalage de trois ans⁵. Aujourd'hui, il y a plusieurs autres revues et bulletins spécialisés liés à cet institut, tout comme une série de monographies sur divers sujets maritimes. Les sujets traités dans une décennie donnée sont vastes et les anniversaires d'événements historiques à caractère maritime suscitent un intérêt particulier. Sans surprise, les diverses publications liées à la marine espagnole mettent l'accent sur d'éminents commandants et sur la guerre sur mer. Toutefois, histoire navale et histoire maritime ne sont pas nettement distinguées en Espagne, surtout pour la période moderne. Nombreux sont les livres et les articles traitant de l'ensemble de l'expérience maritime espagnole, si bien que les revues liées à l'Instituto de Historia y Cultura Naval publient régulièrement des articles dépassant ce que ces appellations pourraient avoir d'exclusif.

22

Parmi les publications que j'ai relevées en détail il y a plus de vingt ans, 80 % avaient été rédigées par des Espagnols, les auteurs étrangers ne s'intéressant en général qu'à ce qui concernait leur propre pays. Par exemple, la malheureuse Armada envoyée contre l'Angleterre en 1588 a, de manière prévisible, inspiré les auteurs anglais. Le temps passant, toutefois, davantage de non-Ibériques se sont intéressés de manière générale aux histoires maritimes de l'Espagne et du Portugal à l'époque moderne. Dans les deux pays, il y a une vieille tradition d'officiers de marine devenus historiens maritimes. Par exemple, dans l'Espagne des XVII^e et XVIII^e siècles, plusieurs hommes remarquables en ont fourni le modèle aux générations ultérieures. Le capitaine de frégate Timoteo O'Scanlan y Lacy (1774-1831)⁶ rédigea un traité sur la construction navale⁷ ainsi qu'un dictionnaire maritime en usage dans la marine espagnole pendant quatre décennies⁸; il reste aujourd'hui encore un instrument de recherche essentiel pour les historiens. Le capitaine de vaisseau Martín Fernández de Navarrete (1765-1844) a publié nombre de travaux historiques et supervisé un très gros effort de publication de documents relatifs à l'histoire maritime tirés des archives d'État et des collections privées. Pendant plus d'un siècle, les volumes de Navarrete ont été des sources indispensables pour toute personne

5 Les diverses publications sont accessibles sur le site général du ministère de la Défense espagnol, www.armada.mde.es. Pour Dialnet, voir : <https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=1182>.

6 Son père dont il reçut son prénom, Timoteo O'Scanlan (1726-1800), était un chirurgien militaire irlandais fixé en Espagne où il devint chirurgien en chef de la marine. Mónica Amenedo Costa, « Timoteo O'Scanlan: Vida pública y privada en el Ferrol ilustrado », *Revista Garoza*, n° 10, septembre 2010, p. 9-22.

7 Timoteo O'Scanlan, *Cartilla práctica de construcción naval*, Madrid, Imprenta Nacional, 1829.

8 *Id.*, *Diccionario marítimo español* [1831], Madrid, 1974, 2003, téléchargeable sur internet. Voir aussi Julio Fernández Guillén Tato, « El *Diccionario Marítimo* de 1831 », *Revista General de Marina*, vol. 174, 1968, p. 3-13.

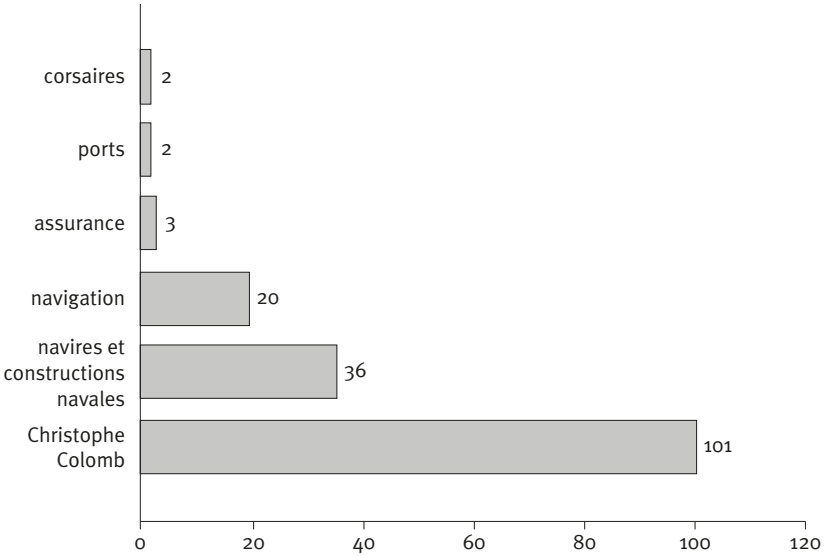
étudiant l'histoire maritime de l'Espagne⁹. Depuis 2007, le moteur de recherche PARES a rendu possible la mise en ligne de la plupart de ces documents, beaucoup étant téléchargeables¹⁰. Dans la génération suivant celle de O'Scanlan et de Navarrete, le capitaine de vaisseau Cesáreo Fernández Duro (1830-1918) a publié plus de 400 titres, en plus d'avoir eu une belle carrière militaire¹¹. Ces pionniers furent suivis par d'autres officiers et historiens au xx^e siècle tant en Espagne qu'au Portugal et la tradition se perpétue aujourd'hui. Il y a aussi dans les deux pays une appréciable minorité de femmes publiant en histoire navale et maritime. En outre, elles tiennent souvent des positions clés dans les archives, pas seulement navales.

Les marins, en Espagne comme au Portugal, ne sont pas les seuls à faire de l'histoire maritime. Nombre d'auteurs qui publient n'ont aucun lien avec la marine de leur pays respectif mais ont fait leur doctorat d'histoire dans diverses universités. De même, les archéologues sous-marins, un domaine en pleine expansion, ne sont pas non plus nécessairement des marins, même s'ils travaillent fréquemment avec les branches navales du ministère de la Défense espagnol ou du ministère de la Mer portugais.

Les 1 328 livres et articles de mon relevé précédent couvraient une grande série de sujets et de périodes. Sans surprise, ceux sur Christophe Colomb dominaient de très haut la production sur le xv^e siècle – 101 publications sur 145 (fig. 3). La majorité d'entre eux parurent en 1942 et 1992, soit les 450^e et 500^e anniversaires de la première traversée de l'Atlantique par Colomb. La *RGM* a aussi beaucoup publié sur Colomb. La plupart du temps, ce fut sur sa vie et sur les conséquences de ses voyages, mais il y a aussi à prendre sur l'existence à bord. Le journal de son voyage de 1492 est une source bien utile. Une autre est formée

- 9 Par exemple, Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv: con varios documentos inéditos concernientes á la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*, Madrid, Imprenta Real, 1825-1837, 5 tomes. Navarrete fit aussi recopier les sources sur l'histoire maritime dispersées entre plusieurs dépôts d'archives. Les 32 volumes de manuscrits recopiés qui en sont résultés sont au Museo Naval à Madrid. Voir Vicente Vela, *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1946, ainsi que l'édition facsimilé, *Colección de documentos y manuscritos compilados por Fernández de Navarrete* (Nendeln, Liechtenstein, 1971, 32 tomes) facilement accessible dans les bibliothèques universitaires.
- 10 Portal de Archivos Españoles, www.pares.mcu.es. Développé sur plusieurs décennies, PARES est régulièrement mis à jour, à mesure que des documents sont résumés et numérisés. PARES ne comprend que des documents tirés des archives publiques d'État : l'Archivo General de Simancas (AGS), l'Archivo General de Indias (AGI) à Séville, l'Archivo Histórico Nacional (AHN) et la Biblioteca Nacional de España (BNE) à Madrid, l'Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCV) et l'Archivo de la Real Chancillería de Granada (ARCG).
- 11 Par exemple, Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1894-1903, 9 tomes. Tous les tomes sont disponibles sur le site du Ministerio de Defensa, http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/mardigital_revistas/prefLang_es/05_a-cesareo-fernandez-duro.

par l'ensemble des procédures entre la famille de Colomb et la Couronne. Car dans les pièces produites, les témoignages donnent souvent des détails sur ses voyages. Le cinquième centenaire a donné lieu à d'excellentes nouvelles éditions de ces documents et de beaucoup d'autres¹².



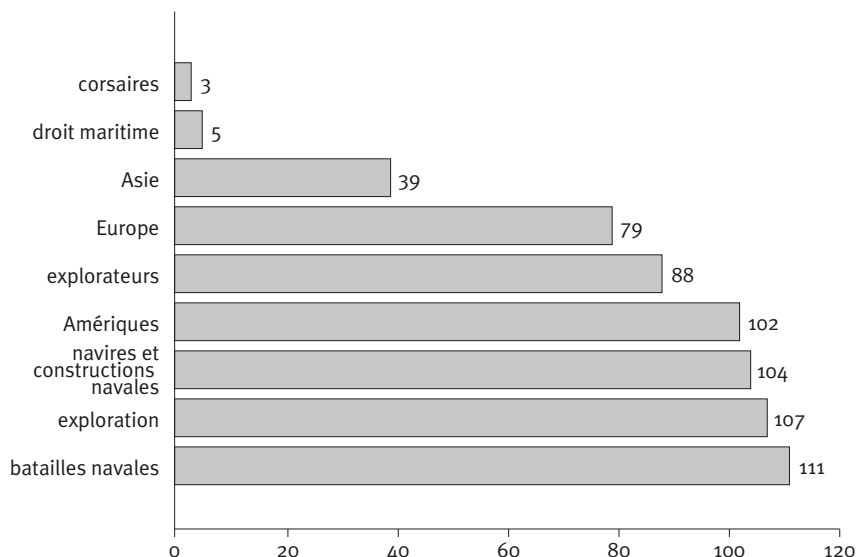
3. Sujets sur le xv^e siècle

Le graphique indique les sujets les plus fréquemment traités parmi les 145 livres et articles publiés au xx^e siècle concernant l'histoire navale et maritime espagnole. Beaucoup d'entre eux abordent plusieurs de ces thèmes.

Au cours du xv^e siècle, l'Espagne a atteint l'apogée de sa puissance, avec de nombreux territoires en Europe, un vaste empire en pleine expansion dans l'hémisphère occidental et aussi des avant-postes en Asie. Livres et articles traitant totalement ou partiellement de ce siècle font plus du quart des 1 328 références de ma précédente étude, soit quelque 373 (fig. 4). Environ 27 % des publications sur le xv^e siècle portent sur des aspects maritimes de l'empire espagnol. Le voyage de Magellan vers l'Asie en 1519 et d'autres moins connus aussi à travers le Pacifique ont également retenu l'attention. Livres et articles sur le Pacifique, l'Asie et cet avant-poste espagnol que furent les Philippines comptent pour 10 %. La *RGM* a aussi publié beaucoup de titres portant sur les explorations (22 %) et sur le Pacifique (25 %). Nombre de récits de voyage de première main comportent des commentaires sur la vie à bord. Un des plus

¹² Oliver Dunn & James E. Kelley, *The Diario of Christopher Columbus's First Voyage to America*, Norman, Oklahoma, University of Oklahoma Press, 1989 ; William D. Phillips, Jr., Anne-Marie Wolf & Mark D. Johnston, *Testimonies from the Columbus Lawsuits*, Turnhout, Brepols, 2000.

intéressants est la fameuse lettre écrite par un bureaucrate espagnol lettré qui alla avec sa famille d'Espagne à Saint-Domingue en 1573. Sa description – certes exagérée – des inconforts de la vie à bord nous offre un rare aperçu de ce qu'était un navire à la mer, avec son équipage et ses passagers¹³.



4. Sujets sur le XVI^e siècle

Le graphique indique les sujets les plus fréquemment traités parmi les 373 livres et articles publiés au XX^e siècle concernant l'histoire navale et maritime espagnoles. Beaucoup d'entre eux abordent plusieurs de ces thèmes.

Le 400^e anniversaire de la bataille de Lépante (1571) a inspiré au moins une douzaine d'ouvrages scientifiques consacrés à cet événement et de nombreux autres travaux en parlent parmi d'autres affrontements navals méditerranéens. Souvent, on trouve dans ces récits d'utiles informations sur les ordres de bataille et les routines du bord. Le monarque espagnol Habsbourg, Philippe II, revendiqua en 1580 le trône de Portugal, à la mort de son neveu Sébastien I^{er} en 1578. La disparition de Sébastien, l'avenir incertain du Portugal et de son empire ainsi que l'inquiétude devant la puissance des Habsbourg poussèrent un certain nombre de rivaux à défier l'Espagne. Les attaques en pleine paix de Francis Drake contre des territoires espagnols et portugais entre 1577 et 1580, au cours de son tour du monde, visaient pour une part à asseoir des

13 Carla Rahn Phillips, *Life at Sea in the Sixteenth Century: The Landlubber's Lament of Eugenio de Salazar*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1987. Le rapport de Salazar en espagnol est reproduit dans Cesáreo Fernández Duro (dir.), *Disquisiciones náuticas*, t. II, 1876-1881, Madrid, 1996, p. 178-200, 6 tomes. Les *Disquisiciones* contiennent aussi plusieurs récits de première main sur la vie en mer, en intégralité ou sous forme d'extraits.

revendications anglaises sur le commerce des Amériques et à y prendre pied. En réplique, Philippe II envoya une puissante armada au Brésil et vers le détroit de Magellan en 1581 afin d'affermir la loyauté de ses sujets portugais et de fortifier ce passage contre d'autres incursions. Les sources sur cette armada contiennent une documentation considérable sur les expériences acquises dans l'Atlantique Sud¹⁴.

De manière similaire les travaux publiés lors du 400^e anniversaire de la flotte espagnole envoyée contre l'Angleterre en 1588 offrent souvent d'informations sur les navires à la mer. Avant et, après 1988, une série de colloques internationaux ont rassemblé des historiens espagnols et britanniques afin de réexaminer différents aspects de la campagne de l'armada, faisant évoluer le débat d'un nationalisme simpliste vers une compréhension approfondie des navires, des armes, des hommes et des tactiques. Nombre de publications de qualité sont issues de ces rencontres, mais pas seulement. L'Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid, par exemple, a subventionné une série de monographies sur beaucoup d'aspects de cette campagne : les navires, les soins médicaux, les affaires politiques, les armes, les tactiques, etc.

En plus des conflits internationaux, les flottes atlantiques de l'Espagne approchaient de leur apogée à la fin du xvi^e siècle, avec plus de cent cinquante gros navires engagés dans ce trafic chaque année. Ils étaient répartis par la Casa de Contratación de Séville entre deux flottes, celle en direction de la Nouvelle-Espagne – Mexique et Caraïbes –, celle vers la Tierra Firme – le nord de l'Amérique du Sud. Le galion et la *nao* continuèrent à être les principaux navires des flottes atlantiques, capables de transporter des armes et des passagers aussi bien qu'une cargaison, même si les galions escortant les navires marchands étaient plus lourdement armés que les *naos* de commerce. Parmi les nombreuses publications sur le système atlantique espagnol, la plus impressionnante est sans doute l'étude en douze tomes due à Pierre et Huguette Chaunu et qui apporte une grande richesse de renseignements sur les navires, leurs officiers et leurs équipages¹⁵.

La première décennie du xvii^e siècle voit une détente dans les conflits entre l'Espagne, la France, l'Angleterre et les Pays-Bas. Il en a résulté un fréquent désintérêt de l'historiographie maritime. Les spécialistes réalisent désormais qu'une décennie et plus de paix a permis au gouvernement Habsbourg de réfléchir aux tailles idéales et aux types de navires pour le commerce de l'Espagne avec ses Indes – *carrera de Indias* – dans l'Atlantique et à celui du Portugal avec l'Asie

14 Carla Rahn Phillips, *The Struggle for the South Atlantic. The Armada of the Strait (1581-1584)*, London, The Hakluyt Society, 2016.

15 Pierre Chaunu & Huguette Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1560)*, Paris, A. Colin, 1955-1959, 8 tomes.

– *carreira da Índia*. Les mêmes monarques Habsbourg régnant sur le Portugal et l'Espagne, les affaires maritimes pouvaient être considérées ensemble, même si les deux empires demeuraient séparés. En Espagne de nouveaux règlements, en 1607, 1613 et 1618, fixèrent les dimensions que devaient suivre les constructeurs de navires, avec pour effet de forcer les chantiers privés à produire des bâtiments que le gouvernement pourrait commander et affréter pour des usages militaires. La Couronne subventionna aussi la discussion sur ce que devait être le navire idéal pour les voyages portugais dans l'Atlantique Sud et l'océan Indien¹⁶. Même si ces débats portaient sur les navires eux-mêmes plus que sur leur vie à la mer, ils eurent d'importantes implications pour les rapports hommes-tonnages et sur la manœuvre des bâtiments. La construction navale changea peu au cours du XVII^e siècle, après l'activité de ces deux premières décennies, même si les navires pour l'océan avaient tendance à être de dimensions croissantes.

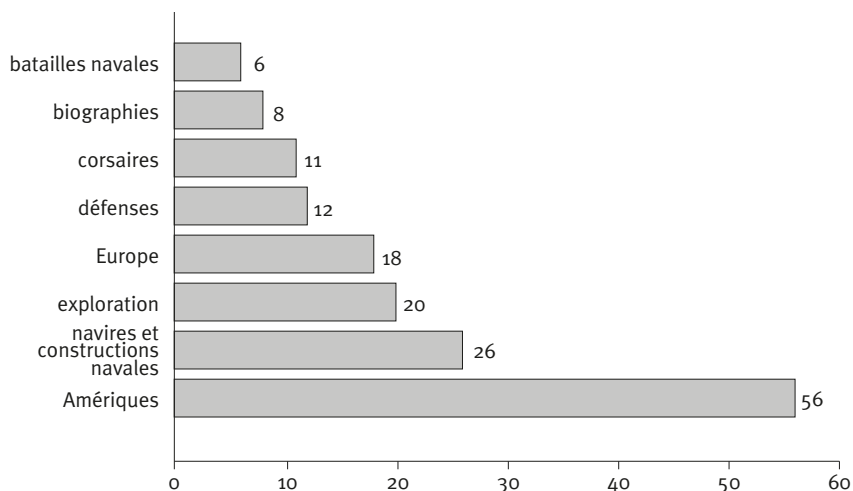
Comme il sied à un pionnier des découvertes par mer, l'histoire maritime du Portugal du XV^e au XVII^e siècles se concentre sur les voyages ultramarins le long des côtes d'Afrique et autour du cap de Bonne-Espérance vers l'Inde. Environ 13 % des livres et articles recensés pour le Portugal portent sur les découvertes et les découvreurs, beaucoup d'entre eux étant des témoignages de première main. Certaines des relations de voyage portugais les plus intéressantes se trouvent dans un genre rendu populaire au XVIII^e siècle par Bernardo Gomes de Brito. En 1735-1736, il publia douze récits de naufrages dans deux tomes traduits en anglais sous le titre *The Tragic History of the Sea*¹⁷. Même si Gomes de Brito écrivait au XVIII^e siècle, les voyages dont il parlait avaient eu lieu à l'apogée de la *carreira da Índia* entre 1552 et 1602 et poursuivaient une vivace tradition de témoignages de voyageurs individuels. Par exemple, le jésuite Jerónimo de Lobo écrivit sur ses quinze années de navigation dans l'Atlantique, la mer Rouge et celle d'Arabie au XVII^e siècle¹⁸. *The Oxford Encyclopedia of Maritime*

16 Carla Rahn Phillips, « Ships and Men for the Portuguese “Carreira da Índia”: The View from Madrid in 1614 », dans Jesús M. Usunáriz Garayoa (dir.), *Historia y humanismo. Estudios en honor del Profesor Dr. D. Valentín Vázquez de Prada*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2000, t. II, p. 225-237.

17 Bernardo Gomes de Brito, *História trágico-marítima, em que se escrevem chronologicamente os naufragios que tiveram as naus de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegação da Índia*, Lisboa, Officina da Congregação do Oratorio, 1735-1736. Il en existe plusieurs éditions modernes, dont celle de Charles R. Boxer (dir. et trad.), *The Tragic History of the Sea, 1589-1622: Narratives of the Shipwrecks of the Portuguese East Indiamen, São Thomé (1589), Santo Alberto (1593), São João Baptista (1622), and the Journeys of the Survivors in South East Africa*, London, The Hakluyt Society, 1959 ; ainsi que Charles R. Boxer (dir. et trad.), *Further Selections from The Tragic History of the Sea, 1559-1565: Narratives of the Shipwrecks of the Portuguese East Indiamen Aguia and Garça (1559), São Paulo (1561) and the misadventures of the Brazil-ship Santo António (1565)*, London, The Hakluyt Society, 1968.

18 Jeronimo Lobo, *The Itinerario of Jeronimo Lobo*, trad. Donald M. Lockhart, éd. M.G. da Costa et C. F. Beckingham, London, The Hakluyt Society, 1984.

History examine plusieurs publications de ce genre qui incluent des journaux de navigation en bonne et due forme, des lettres, des rapports officiels, parmi d'autres formes de communication¹⁹. 15 % des titres portugais recensés portent sur la navigation et la cartographie. Luís de Albuquerque et Armando Cortesão furent en ce domaine deux des auteurs majeurs du xx^e siècle²⁰. Plus récemment, Francisco Contente Domingues et Jorge de Matos ont poursuivi la tradition²¹. Lire attentivement leurs travaux peut améliorer la compréhension de la vie à bord et de la manœuvre du navire.



5. Sujets sur le xvii^e siècle

Le graphique indique les sujets les plus fréquemment traités parmi les 130 livres et articles publiés au xx^e siècle concernant l'histoire navale et maritime espagnole. Beaucoup d'entre eux abordent plusieurs de ces thèmes.

Nombre de publications sur l'Espagne du xvii^e siècle se concentrent sur les voyages commerciaux allant vers l'empire espagnol et en revenant ainsi que sur ceux d'exploration (fig. 5). Sur les 130 publications de mon recensement concernant le xvii^e siècle, 56 (43 %) parlent des Amériques et deux autres douzaines des explorations. Leur sujet peut être aussi étroit que le voyage d'un seul marin ou aussi vaste que les stratégies poursuivies par l'Espagne dans le

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Voir par exemple W. G. L. Randles, « Luís de Albuquerque and the History of Nautical Science in Portugal », dans *Luís de Albuquerque historiador e matemático. Homenagem de amizade a um homem de ciência*, Lisboa, Chaves Ferreira Publicações, 1998.

²¹ Par exemple, Francisco Contente Domingues, *Os navios do mar Oceano. Teoria e empiria na arquitetura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004 ; Jorge Semedo de Matos, « A navegação: os caminhos de uma ciência indispensável », dans Francisco Bethencourt & Kirti Chaudhuri (dir.), *História da Expansão Portuguesa*, t. II, *A Formação do Império (1415-1570)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998, p. 72-87.

Pacifique. Même si le commerce atlantique est globalement sur le déclin et en dépit d'une série de guerres européennes, l'Espagne parvient à maintenir ses flottes pour protéger les navigations commerciales vers l'Amérique et transporter les passagers dans un sens ou un autre. Beaucoup de ces derniers ont relaté leurs expériences dans des lettres publiées par la suite²². L'économie espagnole péninsulaire et son commerce américain montrent d'indiscutables signes de reprise vers 1680. Celle-ci est accompagnée d'une attention renouvelée du gouvernement aux flottes des Indes et par plusieurs traités sur l'architecture navale avec des implications quant à la taille des navires et au commandement des équipages²³.

En 1700, les Bourbons de France héritèrent du trône d'Espagne lorsque les Habsbourg de Madrid s'éteignirent et d'autres puissances européennes entrèrent en guerre afin de bloquer celle croissante des Bourbons. Les combats terrestres de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713) ont davantage retenu l'attention que les batailles navales. Du côté Bourbon, l'Espagne supporta le plus gros des actions maritimes, d'ailleurs limitées puisque la France avait une marine déclinante et que l'Espagne avait à défendre ses colonies des incursions anglaises²⁴. Les tensions de la guerre et la restructuration concomitante de la bureaucratie espagnole par le gouvernement de Philippe V de Bourbon ont rendu la documentation incomplète sur les combats navals. Après plus d'une décennie de lutte, les Bourbons ont conservé le trône espagnol mais au prix de tous les territoires espagnols d'Italie et de Gibraltar, cette fois sur le sol d'Espagne. Une fois installés, les Bourbons ont poursuivi une vigoureuse politique de réforme administrative qui a inclus la résurrection de la marine. Philippe V (1700-1746), Ferdinand VI (1746-1759), Charles III (1759-1788) et une succession de ministres capables ont vu leurs efforts facilités par l'expansion démographique et économique qui saisit presque tout le siècle. Les voyages espagnols d'exploration ont reçu un nouvel élan sous les Bourbons et 38 publications de mon précédent relevé reflètent cette activité (fig. 6). Ceux dans le Pacifique sont évoqués dans 33 (16 %) des travaux sur le XVIII^e siècle. Les expéditions d'Alessandro Malaspina, un marin italien au service de l'Espagne, en 1789-1794 se détachent nettement. En 1989, aiguillonnés par le bicentenaire

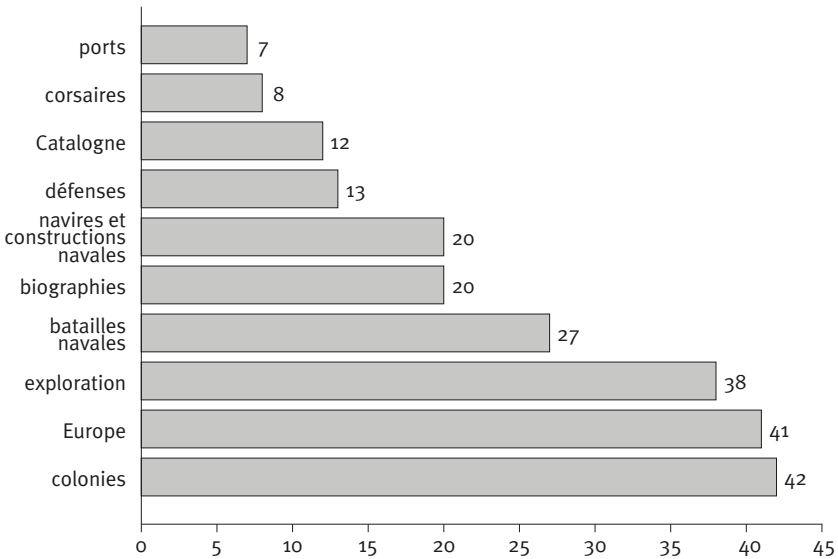
22 James Marvin Lockhart & Enrique Otte, *Letters and People of the Spanish Indies, Sixteenth Century*, Cambridge/New York, CUP, 1976 ; Enrique Otte et Guadalupe Albi Romero, *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*, México, Fondo de Cultura Económica, 1993.

23 Par exemple, Antonio Gaztañeta y de Iturrizalza, *Proporciones de las medidas mas essempriales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra*, Madrid, Phelipe Alonso, 1720, qui repose sur son travail à la fin du XVII^e siècle.

24 John B. Hattendorf, *England in the War of the Spanish Succession: A Study of the English View and the Conduct of Strategy (1702-1712)*, New York, Garland, 1987 ; Carla Rahn Phillips, *The Treasure of the San José: Death at Sea in the War of the Spanish Succession*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007/Madrid, Marcial Pons, 2010.

de l'expédition de Malaspina, les auteurs de 17 publications en ont examiné les différents aspects, notamment le comportement des navires à la mer. Le journal de voyage de Malaspina est ainsi particulièrement intéressant²⁵.

30



6. Sujets sur le XVIII^e siècle

Le graphique indique les sujets les plus fréquemment traités parmi les 206 livres et articles publiés au XX^e siècle concernant l'histoire navale et maritime espagnole. Beaucoup d'entre eux abordent plusieurs de ces thèmes.

Les publications de sources, notamment les récits de voyages individuels, offrent une information directe sur le navire à la mer. Les archives espagnoles et portugaises conservent une grande quantité de ces relations, certaines publiées, les autres non. Les archives espagnoles sont particulièrement riches et la base PARES déjà signalée indique la localisation et donne un résumé de beaucoup de documents, en fournissant même parfois une version numérisée. Au Portugal, bien des relations de voyages vers l'Afrique, l'Asie et le Brésil ont été détruites en 1755 lors du tremblement de terre de Lisbonne et de l'incendie et du raz-de-marée qui suivirent. Néanmoins, le Centro de Estudos Historicos de l'Universidade Nova de Lisboa a compilé sur un site internet la documentation disponible, ce qui inclut les sources sur les voyages de découverte et le commerce²⁶. Wikipédia

²⁵ Alejandro Malaspina, *Diario de viaje*, Madrid, Editorial El Museo Universal, 1984.

²⁶ http://www2.fcsh.unl.pt/ceh/ferramentas_fontes_primarias.html. Sur ce site, il faut consulter les entrées *Ferramentas de trabalho*, *Fontes primárias* et *Expansão*. Les documents sont en portugais, même si la langue des requêtes peut être modifiée.

présente une base de données sur l'histoire maritime portugaise²⁷. Chacune de ces ressources en ligne offre un point de départ vers les sources.

Pour localiser les sources dans les archives espagnoles, certains mots clés sur PARES font surgir bien des documents utiles : par exemple, pour trouver des rapports de première main rédigés par les différents officiers du bord, on peut taper *almirante* (numéro 2 de la marine espagnole), *capitánes de mar y guerra*, *capitán general* (le commandant suprême de la flotte), *escribano* (écrivain), *maestre* (le maître de navire) ou *piloto*. Aussi bien les maîtres que les pilotes dans la *carrera de Indias* étaient obligés de fournir des relations détaillées du voyage à la Casa de Contratación à leur retour²⁸. Les écrivains ont souvent rédigé en même temps qu'ils produisaient tous les documents officiels et les rapports nécessaires au cours du voyage, ce qui était leur tâche principale.

Les relations des voyages espagnols peuvent être trouvées dans PARES en utilisant une grande variété de mots clés tels que *armadas y flotas*, *derroteros*, *descubrimientos*, *diarios de navegación*, *flota de Nueva España*, *flota de Tierra Firme*, *navegación*, *relacion de viaje*, *viaje*, etc. Une récente recherche à partir de *relacion de viaje* a conduit à 65 récits de voyages importants conservés à l'Archivo de Indias (AGI), section du patronat, tous numérisés et disponibles en ligne. La même recherche a donné 39 résultats dans la section *Indiferente* des AGI qui contient aussi un nombre d'informations intéressant. On peut aussi entrer le nom d'un découvreur. En plus des relations, chaque voyage a donné lieu à divers comptes pour l'équipement (*pertrechos*), le grément (*jarcia*), les munitions (*munitiones*), le carénage (*carena*), l'alimentation (*raciones* ou *bastimentos*), des listes de marins (*marineros*), de soldats (*soldados*), d'artilleurs (*artilleros*) et d'officiers (*oficiales*) présents à bord de chaque navire. Selon les centres d'intérêt du chercheur, ils peuvent fournir beaucoup d'informations bienvenues sur le navire à la mer.

Quand on a affaire à des prix, à des salaires ou à d'autres comptes, il est important de connaître les valeurs et équivalents des monnaies en usage en un lieu et un temps donnés en étant conscient que ces documents comptables étaient souvent tenus indifféremment en chiffres romains et arabes, parfois en utilisant simultanément les uns et les autres. Chaque ligne dans un compte tenu par un notaire espagnol, par un écrivain ou tout autre scribe était en dehors du texte et le même montant était répété en chiffres romains ou arabes à droite. Tant que dura l'union des couronnes d'Espagne et de Portugal, les comptes portugais furent tenus ainsi. Lorsqu'on étudie les relations de voyages

²⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Category:Maritime_history_of_Portugal.

²⁸ Un décret royal de 1575 fit d'une pratique répandue une obligation légale ; AGI, Indiferente, *legajo*, 1956, libro 1, f° 266r-266v.

ou de naufrages aussi bien au Portugal qu'en Espagne, ou bien les comptes de construction navale, de réparations et de carénage, il est utile de connaître les noms des diverses parties du navire et le rôle joué par chacune pour maintenir l'intégrité de la coque. C'est fort de cette connaissance que le chercheur peut estimer la nature et l'importance des dommages subis par un navire à la mer. Les dictionnaires historiques aussi bien que maritimes ou généraux sont indispensables à toute recherche sérieuse²⁹. Une compétence raisonnable en paléographie est également essentielle pour travailler sur archives, et il existe diverses ressources imprimées ou en ligne pour progresser³⁰.

Finalement, étudier les navires espagnols et portugais à la mer n'est pas aussi simple que d'autres aspects de l'histoire maritime, les batailles navales par exemple. Pourtant, une grande variété de sujets peut fournir d'importants détails sur la vie d'un navire à l'époque moderne.

Traduit de l'anglais par Olivier Chaline

29 Pour l'espagnol, voir Timoteo O'Scanlan, *Diccionario marítimo*, *op. cit.* Certains dictionnaires de l'époque moderne sont disponibles en format papier comme en ligne, tel celui de Sebastián de Covarrubias Orozco, *Tesoro de la Lengua Castellana o Española* (Madrid, Luis Sanchez, 1611) ainsi que le *Diccionario de la Real Academia Española*. Pour le portugais, voir Humberto Leitão & José Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 2^e édition, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar-Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974 ; María Alexandra Tavares Pico, *A Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460*, Lisboa, Sociedade de Língua Portuguesa, 1963 ; Hensley C. Woodbridge, « A Tentative Bibliography of Portuguese Nautical Dictionaries, Glossaries and Word Lists », *The Mariner's Mirror*, vol. 39, n° 4, 1953, p. 283-288. On trouve aussi plusieurs dictionnaires nautiques portugais en ligne mais ils donnent de préférence la terminologie récente.

30 Par exemple, The Online Spanish Paleography, outil créé par le Dominican Studies Institute, City University of New York : www.spanishpaleographytool.org. Bien des bibliothèques universitaires ont des manuels de paléographie espagnole dans leurs collections. Parmi ceux toujours disponibles, celui de Tomás Marín Martínez, *Paleografía y diplomática* (Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia [UNED], 1991, 2 tomes) est particulièrement utile, avec en outre un volume de planches et de transcriptions : Blas Casado Quintanilla, *Láminas de la cátedra de paleografía y diplomática*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), 1997. Pour la paléographie portugaise, voir Avelino de Jesus da Costa, *Album de paleografía e diplomática portuguesas* (5^e édition, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1990), et du même auteur *Normas Gerais de Transcrição e Publicação de Documentos e Textos Medievais e Modernos* (3^e édition, Coimbra, Instituto Paleografia e Diplomática, 1993).

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart