

Revue d'histoire maritime

25

Tempère – 979-10-231-1916-9

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 Lempis (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

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
CLEA, Sorbonne Université / université de Lyon

Au XVII^e siècle, les Espagnols sillonnent régulièrement les océans Atlantique et Pacifique. Tous les ans, à bord des galions du roi, des marins, des soldats, des officiers de guerre et de mer, ainsi que des passagers – marchands, missionnaires, officiers de la Couronne – voyagent pendant de longs mois afin d’atteindre les nouveaux mondes. Ces hommes, reclus dans l’espace confiné des navires, anxieux de voir la terre tant désirée, laissent filer les heures et les jours et attendent inexorablement. Le voyage se caractérise en effet par l’attente¹.

Deux flottes, celle de la Nouvelle-Espagne et celle de la Terre-Ferme, permettent de relier Séville à Veracruz dans la baie de Campêche (actuel Mexique) et à Carthagène-des-Indes (actuelle Colombie)². Ces deux voies de navigation dans l’Atlantique, que l’on appelle la *carrera de Indias*³, assurent le lien nourricier entre la Péninsule et les Indes occidentales, ainsi qu’on appelle l’Amérique à cette époque ; mais pour les hommes qui souhaitent se rendre au Pérou, une fois gagné le continent américain, il leur faut traverser à pied l’isthme de Panama, puis s’embarquer sur les navires de la flotte de la mer du Sud afin de rejoindre le port de Callao en longeant les côtes des actuels Colombie, Équateur et Pérou avant de pouvoir s’installer à Lima⁴. Pour les plus intrépides, une dernière voie de navigation relie l’Amérique à l’Asie. C’est le galion de Manille, également appelé la *nao de China*, qui traverse le Pacifique en partant du port d’Acapulco

- 1 Michel Mollat du Jourdain, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX^e-XVI^e siècles)*, Paris, Hachette, 1983, p. 217.
- 2 Pierre et Huguette Chauau, *Séville et l’Atlantique (1504-1650)*, Paris, SEVPEN, 1955-1960, t. I-VIII.
- 3 Clarence Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos* [1939], México, Fondo de Cultura Económica, 1979, p. 75.
- 4 Bibiano Torres Ramírez & Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, CSIC, 1987.

afin d'ancrer dans la baie de Manille aux Philippines⁵. Ainsi, au XVII^e siècle, les Espagnols se déplacent à travers le monde et relient grâce aux flottes – des convois de navires marchands et militaires – les différentes parties du continent américain à l'Europe et à l'Asie. Les conditions de navigation sont d'autant plus éprouvantes que les voyages sont longs. Si pour relier Séville à l'Amérique il faut compter deux à trois mois – mais en s'arrêtant pour se ravitailler en fruits, eau, viande, et bois aux Canaries, aux Caraïbes ou sur la côte américaine avant d'atteindre le port d'attache –, pour rejoindre les Philippines, il faut bien compter à l'aller deux à trois mois sans escale, et au retour quatre voire cinq ou six mois⁶. Ce sont donc des jours, des semaines, des mois pendant lesquels les hommes doivent occuper leur temps libre de diverses manières. Ils s'adonnent par exemple au jeu et jouent aux cartes ou aux dés – ce qui ne manque pas de faire éclater des conflits –, ils discutent entre eux, jouent parfois de la musique, et exceptionnellement, lorsque le calendrier religieux l'impose, ils célèbrent la Semaine sainte ou le Corpus Christi par exemple. Ce sont des moments d'union religieuse et festive agrémentés de processions, de représentations théâtrales, parfois de simulacres de corridas ou encore de concours de poésie. La vie en mer est alors rythmée par ces activités qui, le temps d'une traversée, viennent rompre la monotonie du voyage.

Afin d'étudier les expressions de la violence et de la joie sur les galions espagnols du XVII^e siècle, plusieurs sources documentaires ont été mobilisées : des procès instruits en mer par le général de la flotte⁷ et à terre devant les autorités de l'Inquisition⁸ ainsi que des récits de voyageurs, la plupart du temps de missionnaires⁹. À travers l'étude de ces sources, nous nous interrogerons sur les conditions de vie en huis clos à bord des vaisseaux espagnols du XVII^e siècle

5 Pour le galion de Manille, voir l'ouvrage fondateur de William Lytle Schurz, *El galeón de Manila* [1939], Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992 ; voir également Gemma Araneta-Cruz, *El galeón de Manila. Un mar de historias*, México, Consejo Cultural Filipino-Mexicano, 1997, ou encore ce catalogue d'exposition avec des articles très récents sur la liaison entre Manille et la Nouvelle-Espagne : Marina Alfonso Mola, *Tornaviaje. La Nao de China y el Barroco en México (1565-1815)*, Puebla, Gobierno del Estado de Puebla/Museo Internacional del Barroco, 2016.

6 Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, Paris, PUPS, coll. « Iberica », 2009, p. 67-75.

7 Ce sont les *Autos de oficio* conservés dans les Archives générales des Indes (AGI) à Séville, dans la section « Contratación (Cont.) ». D'autres procès instruits à terre, en Amérique, par le général de la flotte, sont également conservés à l'AGI dans la sous-section « Escribanía de Cámara » de la section « Justicia ».

8 Il s'agit de procès maintenant conservés dans les Archives générales de la nation du Mexique (AGN), contenus dans la section « Inquisición » mais dont les résumés ont été envoyés et qui sont maintenant conservés, en Espagne, aux Archives historiques nationales (AHN) à Madrid.

9 Ils ont principalement été consultés aux archives romaines de la Société de Jésus (ARSI) à Rome, mais encore à Madrid à la Real Academia de la Historia (RAH).

et sur les singularités de la vie en mer¹⁰. Constituent-elles un environnement particulier qui s'éloigne de toutes les structures connues à terre ou, au contraire, reproduisent-elles les schémas dominants de la société espagnole du XVII^e siècle ?

Il faut tout d'abord comprendre que sur les galions du roi, des navires militaires qui encadrent et protègent les navires marchands qui se rendent au Nouveau Monde, la vie est strictement réglementée. Des ordonnances sont édictées à chaque départ de flotte afin que les officiers de marine et de guerre – le général de la flotte, l'amiral et les capitaines de navire – fassent respecter la loi. En 1626, sur les galions de la *carrera de Indias*, don Gerónimo Gómez de Sandoval, général de la flotte, fait lire à haute voix le règlement à bord¹¹. Réunis sur le pont, les matelots, les officiers, les militaires et les passagers sont prévenus de manière explicite : blasphèmes, jurons et insultes sont strictement interdits sur le navire¹². Personne, par exemple, ne doit « prononcer en vain le nom de Dieu ». Les paroles grossières sont prohibées – mais lues et prononcées à haute voix pour l'occasion – telles que « cocu » ou « salaud » ! Et si d'aventure l'un des matelots, soldats, officiers ou passagers devait enfreindre les ordonnances, de terribles châtements lui seraient infligés : les fers ou la peine de galère.

VIOLENCE

Le cadre coercitif étant exposé, il faut maintenant souligner un aspect essentiel : traverser les océans constitue une expérience singulière et hors normes. Les hommes qui s'embarquent vont devoir faire face à des conditions de vie éprouvantes, à la rudesse des comportements mais également à la promiscuité. Sur un galion, le confinement des hommes, au milieu des bêtes et des marchandises, est en effet une réalité à laquelle personne ne peut échapper – ils sont des centaines à voyager sur un navire, de 200 à 400 personnes sur des embarcations jaugeant de 400 à 600 voire pour certaines 800 tonneaux¹³. Les marins et les passagers disputent ainsi leur place aux vivres, aux gréments, aux armes, aux ballots de marchandises mais encore aux animaux. Des bêtes voyagent en effet en compagnie des hommes afin de subvenir à leurs besoins alimentaires. Ainsi des poules, des porcs, des vaches ou encore des

10 Nous avons utilisé pour rédiger cet article des informations que nous avons déjà en partie publiées dans notre ouvrage, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or* (op. cit.), ainsi que des articles que nous citerons.

11 Voir la traduction que nous avons proposée de ces ordonnances dans Gilbert Buti & Alain Cabantous (dir.), *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, PUR, 2016, p. 40-41.

12 Sur le blasphème voir, Alain Cabantous, *Histoire du blasphème en Occident (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Albin Michel, 1998.

13 Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la Plata (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, 1990, p. 26 ; Enrique Manera Regueyra, *El buque en la Armada española*, Madrid, Sílex, 1981, p. 166.

brebis s'entassent-ils dans les entreponts et attendent d'être sacrifiées lors de la traversée. Le jésuite Antonio Sepp, qui voyage de Cadix à Buenos Aires, dénombre par exemple sur son vaisseau 600 poules, 280 brebis et 150 porcs¹⁴! Sur le galion de Manille¹⁵, un officier de la Couronne explique, à son grand désarroi, que les officiers ont fait embarquer des veaux, des porcs, des moutons et des poules que ces derniers n'ont même pas eu l'obligeance de partager lors de leurs repas¹⁶. L'espace vital, réduit et partagé entre les hommes et les bêtes, est de plus envahi par d'autres petits animaux indésirables cette fois-ci, les parasites. Des rats, des poux, des puces, des cafards prennent place dans les embarcations et provoquent de véritables fléaux ou encore d'innombrables maux. Le même officier de la Couronne mentionne par exemple ces petites bêtes, qui en nombre infini, venimeuses ou non, s'immiscent dans les cabines et grimpent la nuit dans les lits. Il en perd son sommeil car il se fait piquer et mordre, souffre et endure dit-il un véritable tourment¹⁷. La vermine s'immisce dans les moindres recoins, ainsi Gemelli Careri, un voyageur italien embarqué à la fin du XVII^e siècle sur le galion de Manille, évoque « ces petits animaux qui s'engendrent dans le biscuit et qui sont si vifs, que non seulement, en très peu de temps, ils courent dans les cabines, les lits et les plats que l'on mange, mais s'attachent insensiblement à la chair¹⁸ ». Antonio Vázquez de Espinosa relate quant à lui l'épouvantable invasion de rats qui dévorent les vivres et attaquent les poules et les perroquets en cage¹⁹. Même les passagers de haut rang sont donc condamnés à vivre en présence de ces animaux indésirables dans des conditions insalubres²⁰ : la traversée représente une terrible épreuve²¹. L'un d'entre eux compare de fait cette expérience en mer à une véritable mortification²². Les missionnaires jésuites tiennent d'ailleurs des propos de la même teneur dans leurs récits de

14 Ce récit publié en 1696 et rédigé par le jésuite Antonio Sepp est contenu dans Werner Hoffman, *Relación de viaje a las misiones jesuíticas*, Buenos Aires, Eudeba Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1971, p. 125.

15 Les galions qui traversent le Pacifique jaugent parfois plus de 800 tonneaux et peuvent transporter de 400 à 600 passagers. Voir Luis María Lorente Rodríguez, « El galeón de Manila », *Revista de Indias*, n° 15, 1944, p. 113.

16 AHN, *Diversos*, leg. 33, doc. 42 (anonyme, XVII^e siècle), f° 11.

17 *Ibid.*, f° 16.

18 Giovanni Francesco Gemelli Carreri, *Voyage autour du monde* (1698), dans *id.*, *Le Mexique à la fin du XVII^e siècle vu par un voyageur italien*, éd. Jean-Pierre Berthe, Paris, Calmann-Lévy, 1968, p. 54.

19 Antonio Vázquez de Espinosa, *Tratado del viaje y navegación de este año de 1622 que hizo la flota de Nueva España* cité par B. Velasco, « La vida en alta mar en un relato del Padre Antonio Vázquez de Espinosa », *Revista de Indias*, n° 143-144, 1976, p. 319-320.

20 Les conditions de vie insalubres sont le lot de tous les voyageurs. Voir à ce propos, Antoni Maczak, *Viajes y viajeros en la Europa moderna* [1978], Barcelona, Omega, 1996, p. 139-148.

21 Sur les conditions de vie des passagers des flottes espagnoles au XVI^e siècle, voir, José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias*, Madrid, Alianza Editorial, 1983.

22 AHN, *Diversos*, leg. 33, doc. 42, (anonyme, XVII^e siècle), f° 13.

voyage. Le père Antonio Sepp insiste non seulement sur la présence des bêtes, mais également sur l'étroitesse de sa cabine où il ne peut ni se tenir droit ni marcher debout et encore moins étirer les jambes dans son lit²³. Reclus dans les galions, de véritables forteresses flottantes faites de bois et de fer, les passagers vivent dans des conditions d'enfermement singulières et paradoxales car, comme le rappelle Marcus Rediker, il y a bien peu d'espace sur les navires mais tellement en dehors²⁴. Si les plus aisés voyagent à l'abri des regards dans de minuscules cabines qui sont édifiées avec des planches de bois sommairement montées, les plus humbles, des passagers de basse extraction sociale, voyagent et dorment quant à eux, à même le pont, avec les marins et les soldats, qui regroupés entre compagnons, « *ranchos* », mangent assis sur leur coffre ou sur le pont et dorment étendus sur une petite natte ou recroquevillés dans les cordages.

Dans ces conditions, il est naturel que la promiscuité engendre des conflits. Certains passagers conscients des risques préfèrent souffrir en silence plutôt que de déclencher des altercations ; le danger guette et ils savent que la moindre futilité peut déstabiliser l'ordre précaire. L'un d'eux écrit par exemple qu'il est préférable, afin d'éviter toute violence, de rester impassible et d'endurer son sort, de se contenir et de ne rien dire²⁵. Pour lui, ces conditions de navigation sont une offense faite à son honneur, mais il préfère se taire plutôt que de subir des violences physiques²⁶. Certains cependant n'ont pas la même présence d'esprit et vont laisser libre cours à leur agressivité lorsque la situation leur paraîtra intolérable. En 1621, un drame de cette nature se produit. De simples propos moqueurs vont dégénérer et donner lieu à un assassinat²⁷. Andrés de Castañeda, soldat de profession, navigue sur le galion la *Nuestra Señora del Rosario*. Comme bien d'autres gens d'armes, il entretient des relations difficiles avec les gens de mer – les inimitiés sont avérées entre ces deux corps de métier qui doivent cohabiter sur les galions du roi, les uns œuvrant à la bonne marche du navire, les autres patientant le temps d'un possible conflit armé²⁸. Alors que le soldat Castañeda descend dans l'entrepont du navire, des marins, et notamment Tomás Hernández, commencent à se moquer de lui. Du fait de sa calvitie, ils l'appellent « tête de billot », ce qui naturellement l'offense. Il s'énerve et menace de rouer de coups celui qui oserait proférer à nouveau de tels propos.

23 Werner Hoffman, *Relación de viaje a las misiones jesuíticas*, op. cit., p. 125.

24 Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World (1700-1750)*, Cambridge, CUP, 1987, p. 159.

25 AHN, *Diversos*, leg. 33, doc. 42 (anonyme, xvii^e siècle), f^o 12.

26 *Ibid.*

27 AGI, Escribanía, Justicia de Cámara, leg. 572C, « Contra Tomas Hernandez marinero por aver muerto a Andres de castañeda soldado, Portobelo, julio de 1621, Thomas de Larraspuru, galeón *Nuestra Señora del Rosario* ».

28 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias (siglo XVI)*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1992, p. 224.

Voilà qui incite le marin Hernández à renouveler sa pique. Castañeda s'empare alors d'un bâton pour le frapper, mais le marin Hernández sort un couteau de ses vêtements et l'enfonce dans le ventre de son adversaire... Andrés de Castañeda s'écroule et prononce ces mots : « Mon Dieu ! je viens de me faire éventrer²⁹ ! » Ce drame témoigne de l'agressivité latente qui ne demande qu'à s'exprimer lors de ces longues et épuisantes traversées, mais également des inimitiés entre matelots et soldats. Ces derniers, embarqués afin de défendre les vaisseaux, gênent la plupart du temps les marins dans leurs manœuvres et les altercations sont donc monnaie courante³⁰.

Si les tensions entre marins et soldats sont assez fréquentes, elles éclatent parfois entre passagers et membres d'équipage. Trop proches, trop longtemps, les hommes sont à bout de nerfs. Condamnés à écouter les quolibets des passagers, certains matelots laissent éclater leur colère. C'est ce qui se produit en 1611, à bord du navire la *Nuestra Señora de los Remedios*, lorsque des railleries donnent à nouveau lieu à un meurtre³¹. Les cloisons du navire sont fines et le passager Domingo de Mendoza s'ennuie et ne sait comment faire passer les heures. Cabotin, il décide de prendre du bon temps et de plaisanter avec le timonier³². Depuis sa cabine, il crie à travers la cloison : « Mon frère tiens bon la barre » – littéralement, « tiens-la bien fort », et l'on devine facilement le sous-entendu sexuel exprimé³³. La plaisanterie ne fait pas sourire le marin qui, offensé, réplique et le traite de scélérat. Voici la parole injurieuse qui envenime la plaisanterie. À ce mot, le passager traite alors le timonier de porc qui ferait mieux de se taire, mais le marin en profite et réitère son insulte. La tension monte et le passager Domingo de Mendoza ne peut plus se contenir : il quitte son lit, entre dans la timonerie et en ressort quelques instants plus tard muni d'un couteau ensanglanté. Le marin Francisco Romero s'écroule et crie, désespéré : « Ah ! on m'a tué³⁴ ! » Il est saisissant de constater à quel point de simples railleries peuvent dégénérer en rixe puis en meurtre. Que de tensions en mer pour arriver à de telles situations paroxystiques. Il est certain que les hommes, fatigués par l'attente, soumis aux rudes conditions maritimes ou épuisés par le travail physique ne peuvent pendant plusieurs mois se contenir. Le dénouement de cette altercation est sordide, mais c'est une réalité des voyages en mer au XVII^e siècle. La violence

29 « *Dios que me ha desbarrigado.* »

30 Voir sur la violence en général voir, Robert Muchembled, *L'Invention de l'homme moderne. Culture et sensibilités en France du XV^e au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1988, p. 23.

31 AGI, Justicia, Escribanía de Cámara, leg. 38B, « La Habana, 1611, sobre la muerte de Francisco Romero artillero por un pasajero Domingo de Mendoza. Galeón Capitana Nuestra Señora de los Remedios, don Jerónimo de Portugal y Córdoba, General desta Armada. »

32 Dans notre ouvrage, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or* (op. cit., p. 212-213), nous avons déjà analysé ce procès entamé suite au meurtre de Francisco Romero.

33 « *Gobernala fuerte.* »

34 « *Ay me han muerto.* »

est présente et demande à s'exprimer ; soulignons cependant qu'à terre, en ville ou à la campagne, c'est une réalité très prégnante également³⁵.

La simple présence des uns irrite parfois tellement les autres que de simples rancœurs se transforment en de violents conflits. C'est notamment ce qu'il se passe en 1658 à bord du galion le *San Felipe*. Le soldat Luis de Pariguela est aux fers car il a eu une altercation avec un porte-drapeau³⁶. Reclus, il fait passer le temps en jouant aux dés avec un compagnon d'infortune. Juan del Trigo, le porte-drapeau, mécontent et sans doute désireux d'humilier celui qui l'a offensé, s'approche d'eux, les regarde jouer et se met à chanter. La réaction est immédiate, le soldat lui demande de quitter les lieux sur-le-champ – en réalité d'aller, lui dit-il, « se faire voir » –, demande à laquelle Juan del Trigo n'accède pas, naturellement. C'est à ce moment que l'agressivité verbale atteint son paroxysme. Le porte-drapeau est traité de cocu, et d'une métaphore liée au thème de l'adultère, le soldat menace encore de le tuer en utilisant une corne – comprenez de cocu comme celle qu'il est censé porter. Des propos outranciers sont échangés entre les deux hommes et les parties intimes finissent par être mentionnées ; la joute verbale se conclut d'ailleurs de la sorte : le porte-drapeau enjoint le soldat de l'embrasser sur ses parties. Les mots ne suffisent plus à calmer l'agressivité qui les anime et seul un meurtre a finalement raison de leur querelle. L'arme utilisée est petite et tranchante, une dague, qui, certainement plus incisive que les injures du porte-drapeau, met un terme à la vie du soldat. Il faut souligner qu'à cette époque la violence est ordinaire, le meurtre et la mort font partie du quotidien de chacun³⁷. Un honneur sali, une vengeance réparatrice et l'équilibre social du vaisseau se déchire le temps d'un assassinat.

La violence naît également des rapports hiérarchiques conflictuels entre les hommes³⁸. Il n'est pas rare en effet que des altercations qui opposent un subalterne à un supérieur voient le jour³⁹. Souvent, le même schéma se

35 Comme le rappelle cependant Robert Muchembled, à terre dans les villes, la violence est également très présente. Il écrit « violence partout, violence de tous, violence toujours. Le style de vie urbain engendrait une extraordinaire agressivité ». Voir son ouvrage, *Culture populaire et culture des élites dans la France moderne (XV^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Flammarion, 1978, p. 151.

36 AGI, Cont., Auto de oficio, leg. 114B : « En la mar. Muerte. El fiscal de la Real Justicia contra el alférez Juan del Trigo por la muerte de Luis de Pariguela que fue muerto, año de 1658 ».

37 José Luis Bermejo Cabrero, « Duelos y desafíos en el derecho y en la literatura », dans Francisco Tomás y Valiente (dir.), *Sexo barroco y otras transgresiones premodernas*, Madrid, Alianza Editorial, 1990, p. 109-126.

38 Marcus Rediker rappelle qu'à bord des navires anglais, l'autorité maritime est organisée en fonction des rôles de chacun et de la division du travail. Il en va de même sur les navires espagnols. Voir, Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, op. cit., p. 205-227.

39 Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del océano*, op. cit., p. 210-216.

reproduit, un homme occupant une fonction supérieure intime à un autre de lui obéir tandis que ce dernier refuse. La violence fait alors irruption, et, pour assouvir leur besoin de supériorité, certains officiers emploient la violence afin de se faire entendre. En 1635, à bord du navire le *San Juan Bautista*, un conflit de cette nature est en train de se nouer⁴⁰. Lorsque le contremaître demande au matelot Antonio Rodríguez, qui joue aux cartes, d'aller caler les mâts de hune, le marin, peu enclin à abandonner sa partie, lui répond pour le faire patienter ou tout simplement pour l'agacer : « J'arrive mon maître dès que j'aurai fini cette main⁴¹. » Naturellement, la nonchalance et le peu d'obéissance provoquent chez son supérieur une certaine colère et des mots déplacés. Le contremaître lui ordonne de se lever et l'invective : « Que votre âme aille au diable », lui dit-il. Le marin choisit alors de lui répondre de manière ironique et lui demande : « Mais enfin, pour quelle raison, votre grâce, envoyez-vous mon âme au diable ? » Inutile de préciser que ces paroles déclenchent une altercation violente dont l'issue sera dramatique. Le marin s'enfuit poursuivi par le contremaître furieux qui, tout d'abord, le frappe avec des cordages puis, hors de lui, lui enfonce un couteau dans le dos. Ainsi la violence naît-elle également des tensions que provoquent les rapports hiérarchiques, certains utilisant des paroles blessantes ou ironiques en guise de riposte, d'autres la force et la violence.

Le jeu est également à l'origine de bien des conflits. Les ordonnances pourtant ne cessent de réitérer les interdictions, mais rien n'y fait, les jeux de cartes et de dés sont très prisés. Sur les galions, marins, soldats mais encore officiers et passagers s'y adonnent avec passion. Le jeu est en effet un exutoire, il permet de se mesurer à un adversaire de façon virtuelle, de le défier et de le combattre sans armes⁴². Souvent cependant, la perte d'argent – car on mise en dépit des interdictions – trouble plus que de raison les hommes. Le jeu, un affrontement virtuel, provoque alors des réactions agressives et des propos injurieux. Les paroles des joueurs, souvent puisées dans des registres interdits, leur permettent d'exprimer leur profond mécontentement et d'assouvir leur fureur. Pedro Durán l'illustre bien. Excédé d'avoir perdu, il jette à la mer les cartes de ses compagnons. Ces derniers le réprimandent alors, mais qu'importe, le capitaine Pedro Durán est sous l'emprise de la colère et il rétorque à ses compagnons de jeu qu'ils feraient bien d'aller voir Dieu⁴³, entendez le diable⁴⁴. Irrespect et impertinence caractérisent ce blasphème

40 AGI, Cont., Auto de oficio, leg. 604C, « Auto criminal en el puerto de Cádiz ante el general de flota don Antonio de Oquendo, año de 1635 ».

41 Voir la traduction que nous proposons de ce procès dans *Être marin en Europe occidentale*, op. cit., p. 61-62.

42 Robert Muchembled, *Culture populaire*, op. cit., p. 126.

43 « *Váyanse con Dios.* »

44 AGI, Cont., Auto de oficio, leg. 63B, n° 5, ramo 2, « Auto criminal contra el Capitan Pedro Durán sobre y en razon de lo en la cabeza de processo contenido. Juez el Señor Capitan General,

qui traduit simplement un état d'énervement. Dans l'Espagne chrétienne du XVII^e siècle, les références blasphématoires ne signalent pas systématiquement des déviances morales, au contraire, elles indiquent davantage une autre sensibilité face à la religion. Comme l'explique Solange Alberro, elles jaillissent de la colère et révèlent en négatif des convictions religieuses⁴⁵. Ces délits mineurs langagiers restent finalement très fréquents et largement associés au jeu. Dans son dictionnaire de la langue espagnole, Sebastián de Covarrubias le fait d'ailleurs remarquer, et, à l'article consacré au mot *dés* (*dados*), il souligne que personne ne devrait y jouer, car, écrit-il, si les soldats et les jeunes gens en sont coutumiers, ils y perdent leur temps, leur fortune, leur honneur et leur vie⁴⁶. Juan Escalante de Mendoza dans son *Itinéraire de navigation*, conscient lui aussi du problème, recommande aux marins de préférer des livres de doctrine au jeu⁴⁷... Pieuse recommandation ! Il espère que les hommes d'équipage tireront profit de leur lecture au lieu de perdre leur argent, de proférer des jurons ou de provoquer des disputes. Peine perdue, sur les coffres, les hommes d'équipage inlassablement s'amuse et se distraient. Le porte-drapeau Damián de Castro joue ainsi, tranquillement assis, sur le coffre du marin Francisco Romero, ce qui n'est pas pour plaire à ce dernier⁴⁸. Romero lui demande de se lever, mais celui-ci, absorbé par le jeu, non seulement ne le laisse pas prendre ses affaires, mais l'insulte et le traite de vaurien (*pícaro*). Lorsque les hommes vivent « en regard », comme dans les vaisseaux espagnols, le pouvoir de la parole devient tout-puissant et les insultes offensent les plus humbles. Aussi Francisco Romero ne songe-t-il pas un instant à accepter les propos injurieux que l'on vient de lui adresser. Blessé et souhaitant réparer l'affront, il dépose une plainte auprès du général contre le porte-drapeau Damián de Castro « qui lui a très mal parlé ». L'honneur est un bien du peuple, il n'est pas l'apanage des grands⁴⁹, et le marin refuse qu'un supérieur lui parle de façon humiliante.

Le jeu mais également l'alcool favorisent des altercations et des propos blasphématoires très imagés. Pour ces hommes dont les conditions de vie sont difficiles, proférer des paroles impies sous l'emprise du vin leur permet

galeón *Nuestra Señora del Rosario*, año de 1598 ».

45 Solange Alberro, *Inquisition et Société au Mexique (1571-1700)*, Mexico, CEMCA, 1988, p. 90.

46 Sebastián Covarrubias, *Tesoro de la lengua Castellana o Española*, Madrid, Luis Sánchez Impresor, 1611, f° 296.

47 Carlos Alberto González Sánchez, « Misión náutica. De libros, discursos y prácticas culturales en la Carrera de Indias en los siglos XVI y XVII », *Cuadernos de Historia Moderna*, no « Anejo XIII: La memoria del mundo: clero, erudición y cultura escrita en el mundo ibérico (siglos XVI-XVIII) », 2014, p. 73.

48 AGI, Cont., Auto de oficio, leg. 91 : « Auto criminal a bordo ante el general don Gabriel de Chaves, flota de Nueva España, año de 1624 ».

49 Arlette Farge, « Familles. L'honneur et le secret », dans Philippe Ariès & Georges Duby (dir.), *Histoire de la vie privée. De la Renaissance aux Lumières*, Paris, Éditions du Seuil, 1986, t. III, p. 589.

d'exprimer leur rancœur. En 1601, le pilote Francisco de Garfíos⁵⁰, qui a bu, déclare qu'il « renie Dieu et Sa toute-puissance, car il ne fallait pas lui mentir : Dieu était une putain et sa mère une pute authentique⁵¹ ». Les paroles prononcées, alors qu'il est ivre, n'indiquent pas pour autant un refus catégorique de la religion catholique. Si elles remettent en cause les contours infranchissables du divin chrétien, elles dévoilent également l'importance de la religion. Ces propos blasphématoires, « une immixtion intolérable du profane le plus vil à l'intérieur de l'espace sacré⁵² », révèlent davantage un besoin de franchir les limites dressées entre sacré et profane. En remettant en cause les symboles religieux par ces paroles choquantes, le pilote blasphémateur s'accorde une individualité remarquable. Il affirme ainsi son identité en transgressant les normes sociales et religieuses, ce qui lui vaut cependant d'être condamné par l'Inquisition à abjurer *de levi*. Juan López de Ybarra, un marin de la flotte de la Nouvelle-Espagne, incarne également ce schéma protestataire. Il profère des blasphèmes de façon provocatrice et, lorsqu'il entend dire qu'un matelot est originaire de Santa María⁵³, il gesticule et prononce ces paroles douteuses en expliquant que « ses parties honteuses sont aussi de Santa María » en les prenant dans ses mains et en les appelant par leurs noms vulgaires⁵⁴. Par son comportement burlesque et irrévérencieux, le marin revendique en fin de compte un droit à la différence et exprime un besoin de franchir les limites que la morale religieuse et l'ordre instauré en mer contraignent.

De fait, les insultes qui font référence au corps, au sexe notamment, sont nombreuses⁵⁵. À nouveau, la transgression assouvit le besoin de franchir des limites tout en provoquant une libération provocatrice. Dans une société corsetée par les mœurs rigides qu'impose l'Église, transgresser ces interdits permet d'exprimer une haine souvent contenue. L'interdit est dépassé, les insultes constituent alors un exutoire, ce qui parfois permet d'en rester là. La confrontation ne donne pas systématiquement lieu à une rixe, l'échange de propos injurieux permettant aux hommes de s'affronter sans utiliser les armes. C'est une façon de canaliser la tension, du moins dans un premier

50 AHN, Inquisición, libro 1064. Tribunal de México – Relaciones de Causas de fe : « Por blasfemos, contra Francisco de Garfíos Abrego, piloto, año de 1601 », f° 229.

51 *Ibid.*, « Reniego de Dios y de todo su poder y que no le mentassen a Dios porque era un puto y su madre una puta probada ».

52 Nous repreneons cette formulation d'Alain Cabantous extraite de son ouvrage, *Histoire du blasphème en Occident (xvi^e-xix^e siècle)*, *op. cit.*, p. 11.

53 AHN, Inquisición, libro 1066. Tribunal de México – Relaciones de Causas de fe : « Relación de causas despachadas en la Inquisición de México. Año de 1585 ».

54 *Ibid.*

55 Philippe Haudrière rappelle que sur les navires français qui traversent l'océan Indien, la société masculine a recours à des actes d'insubordination qui ont également, et fréquemment, une connotation sexuelle. Voir son ouvrage, *Les Compagnies des Indes orientales. Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600-1858)*, Paris, Desjonquères, 2006, p. 145.

temps, d'échanger des propos peu plaisants au lieu d'en venir aux mains. À terre comme en mer, les mêmes comportements, afin de laisser éclater la colère ou de transgresser les limites, sont donc adoptés.

Parfois l'agressivité s'exprime d'une autre manière, si d'ordinaire elle se manifeste lors d'un affrontement verbal ou physique entre deux individus, elle peut parfois toucher des symboles religieux. C'est ce qu'il va se produire à la fin du XVI^e siècle lors d'une navigation sur l'océan Pacifique. Le père Juan Cobo accompagné de Luis Gandullo, tous deux augustins, vont devoir faire face à une situation déconcertante : une Vierge et un Christ poignardés lors d'une traversée très éprouvante⁵⁶. Le cadre est le suivant, les eaux du Pacifique sont déchaînées, les vagues assaillent le navire, le vent fait hurler les gréements, l'équipage est terrorisé. Le pilote, désespéré et à grand renfort de cris, supplie alors les augustins d'immerger des reliques pour calmer la fureur de l'océan et du ciel... Ils s'exécutent, prient, immergent les ossements sacrés et attendent. Dans leur récit, le ciel d'une noirceur effroyable finit par s'éclaircir et les éléments par s'apaiser. Le navire continue sa route en direction des Philippines, les hommes cependant sont exténués et pour se détendre certains jouent. Les augustins en sont quelque peu inquiétés : le jeu est la source de tous les vices pensent-ils, et de fait, une anecdote va le confirmer. Sur leur vaisseau, un marin, qui vient de perdre le peu qu'il possédait, entre dans une terrible colère. À l'abri des regards, il ouvre son coffre et pour décharger son agressivité, il en retire un rosaire duquel une petite figurine pend. Elle représente d'un côté la Vierge à l'Enfant, de l'autre le visage du Christ. Il va commettre, aux yeux de l'Église et des hommes de son époque, un acte sacrilège. Les augustins qui l'ont écouté en confession relatent la scène : « Et comme si Mère et Fils étaient coupables de sa folie, il enfonça dans la figurine un couteau de boucher qui transperça la poitrine de la Vierge et en ressortit par le visage du Christ⁵⁷. » Ce type de comportement reste extrêmement rare dans la documentation consultée, il témoigne cependant d'une autre forme de violence. Elle s'exerce à l'encontre des symboles religieux... car si des reliques peuvent apaiser les éléments, pour quelle raison la Vierge et son Fils ne pourraient-ils aider ce matelot à gagner, du moins, lui venir en aide afin de ne pas tout perdre ?

Les religieux, témoins de cette agressivité verbale ou physique, ne manquent pas de juger les marins avec un certain mépris. Les augustins du récit précédent

56 Fray Diego Aduarte, *Historia de la Santa Provincia del Santo Rosario de Filipinas, Japón y China* [première édition et impression à Manille, 1640], Zaragoza, Domingo Gascon Infanzon, 1693, f° 83-87.

57 « Como si Madre, y Hijo, tuvieran la culpa de su locura; la dió [a la imagen] una puñalada con un cuchillo carnicero, que passando a la Virgen por los pechos atravesó el rostro del Señor. » (*Ibid.*, f° 86.)

sont par exemple déconcertés et désemparés face au comportement des hommes. Les matelots, apeurés lors de la tempête, ne devraient-ils pas craindre tout autant la colère de Dieu au lieu d'adopter des mœurs licencieuses et de jouer à tout va⁵⁸? Le carme Antonio Vázquez de Espinosa est plus dur encore. Son jugement est tranché et sans appel. Il décrit les marins comme des hommes enclins aux blasphèmes, toujours prêts à jurer, pleins de rancœurs et de mauvaises intentions. Ce sont selon lui des pécheurs invétérés⁵⁹. Les jésuites sont bien souvent du même avis, cependant ils utilisent les mauvais penchants qu'ils décèlent chez les gens de mer pour mettre en œuvre leur projet missionnaire. Ils tentent en effet de réformer les mœurs sur les navires du roi et entament lors des traversées des processus de conversion. Ils éradiquent, du moins s'en vantent-ils dans leurs récits, les paroles injurieuses et les blasphèmes. Ils édifient équipage, officiers et passagers, et proposent des sermons poignants sur le pont des embarcations⁶⁰. Ils lisent encore à haute voix la vie des saints et sèment dans les esprits des matelots de pieuses pensées, ces derniers dédaignant – écrivent les jésuites – les ouvrages profanes au profit de catéchismes ou autres récits hagiographiques... En 1612, passagers marchands et marins, aux dires d'un missionnaire qui écrit une lettre annuelle, ressemblent davantage à de pieux religieux puisqu'ils se mettent à lire dans tous les recoins du navire des vies de saints que les jésuites leur prêtent⁶¹!

JOIES PIEUSES

Les intentions des missionnaires sont claires, ils souhaitent sur les océans convertir les hommes. Comme dans les villages les plus reculés, ils tentent de réformer les mœurs, d'instruire les « rustres », d'apaiser les conflits et donc de les éloigner du diable. En effet, lorsque la violence éclate, ils l'attribuent au démon qui, s'emparant des hommes, les pousse à se battre⁶². Ainsi lors d'une traversée

58 *Ibid.*

59 Antonio Vázquez de Espinosa, *Tratado del viaje y navegación, op. cit.*, p. 334.

60 Delphine Tempère, « Cette étape passée sous silence : la mission jésuite en mer au XVII^e siècle », dans Nicolas Balutet, Paloma Otaola & Delphine Tempère (dir.), *Contrabandista entre fronteras. Mélanges offerts au professeur Hugues Didier*, Paris, Publibook, 2010, p. 165-182 ; *id.*, « Conversion, évangélisation et miracles sur les océans. La vie religieuse en mer au XVII^e siècle à travers l'œuvre des missionnaires jésuites », dans Pierre Ragon (dir.), *Nouveaux Chrétiens. Nouvelles chrétientés*, Nanterre, Presses universitaires de Nanterre, 2014, p. 313-328.

61 ARSI, *Novi Regni et Quit*, 12-1. *Litterae annuae*, 1605-1652, « Relacion escripta por los padres que vinieron de España de su navegacion y sucessos. 1611-1612 », f^o 101.

62 Sur le diable et les espaces océaniques, voir Alain Cabantous, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1990, p. 33-34 et Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *El hombre frente al mar*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996, p. 66.

de l'océan Pacifique, les jésuites constatent que les marins laissent éclater leur colère et en viennent aux mains car le démon s'est immiscé en eux⁶³. Si le diable s'empare des plus faibles et les conduit à agir de façon violente, les jésuites en contrepoint peuvent alors tenter d'apaiser les hommes... À bord du galion de Manille, en 1643, le jésuite Bobadilla œuvre auprès des gens de mer. Sa traversée, semblable à une mission menée à terre, paraît idyllique⁶⁴. Les hommes sont édifiés et aucune violence ne fait irruption à bord du navire en dépit des nombreux marins, soldats et passagers de toutes nationalités embarqués⁶⁵. De plus, les jeux de hasard, à en croire le missionnaire, disparaissent, pas un seul blasphème ni juron n'est prononcé... Ce récit, destiné à être lu en Europe, offre sans nul doute une vision idéale du voyage où les tentations du diable ont toutes disparu grâce aux actions des jésuites. Les missionnaires se dépeignent certes de façon idéale, sous les traits de médiateurs qui résolvent les conflits et apaisent les craintes, mais à n'en point douter, leur présence sur les navires rassérène, et d'autant plus lorsqu'ils célèbrent des fêtes sur les galions⁶⁶.

Il est surprenant de lire dans les récits de voyage qu'ils ont rédigés la description de ces moments d'union festive et religieuse qu'ils organisent sur les océans. Ils vont permettre aux hommes, loin de leur paroisse et de leur église, de vivre des moments d'allégresse qui – comme au village ou à la ville – permettent d'atténuer les tensions et de canaliser les rancœurs. Tout est mis en œuvre pour recréer sur les galions les conditions propices à de tels événements. Des lumières, des tissus, des tableaux viennent orner un autel dressé sur le pont des navires, des instruments de musique sont sortis des coffres, des processions s'ébranlent sur le pont des galions et des pièces de théâtre sont même représentées. Thomas Gage est par exemple témoin de la célébration sur l'océan Atlantique de la fête de saint Ignace. Il explique que pour l'occasion un portrait du saint est accroché et que la musique, jouée en son honneur, provoque un effet merveilleux⁶⁷. Gage est sensible à la rivalité qui existe entre les ordres espagnols et il remarque naturellement que les dominicains embarqués sur le même galion fêtent quelques jours plus tard, avec plus d'éclat encore, leur saint fondateur. Ils

63 RAH, Colección Cortés, leg. 9-2677, « Navegación de las Philipinas a las islas Marianas, Manila, 29 de junio de 1684 », f° 3.

64 Sur ce récit qui relate le voyage de Bobadilla, voir notre article : « L'épreuve du voyage en mer pour les missionnaires jésuites : souffrances et émotions de passage », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 121, n° 3, Didier Boisson (dir.), « Heurs et malheurs des voyages. XVI^e-XVII^e siècle », 2014, p. 177-197.

65 ARSI, Philipp., 11, « Relacion de viaje del padre Bobadilla, México-Filipinas, Filipinas, Manila, 6 de agosto de 1643 », f° 235-239.

66 Sur les navires français des Indes orientales, des cérémonies religieuses sont également organisées. Voir Philippe Haudrère, *Les Compagnies des Indes orientales*, op. cit., p. 123.

67 Thomas Gage, *Nueva relacion que contiene los viages de Thomas Gage de la Nueva España* [première édition en anglais, 1651], Paris, Libreria de Rosa, 1838, p. 39-40.

rivalisent avec les jésuites et agrémentent la célébration religieuse de lumières qui scintillent, de musique, d'ornements variés et de mets que les jésuites sont même conviés à déguster⁶⁸ ! Après le repas, une œuvre théâtrale est par ailleurs représentée, il s'agit d'une *comedia* de Lope de Vega – jouée sur le pont du navire par des soldats, des passagers et des religieux – qui émerveille les spectateurs dont Gage fait partie. Il écrit : « La représentation fut brillante, les décors très réussis en dépit de la scène réduite qu'offrait le navire, il n'aurait pas été possible de faire mieux dans le meilleur théâtre de la cour de Madrid⁶⁹. » Le théâtre occupe en effet une place de choix dans les festivités religieuses espagnoles⁷⁰. Lorsque des jésuites naviguent le long des côtes du Pérou en 1628 afin d'atteindre le port de Callao, une représentation théâtrale a ainsi lieu. Le père Buisa, soucieux, cependant, de la bienséance nécessaire, fait en sorte que la pièce ne comporte aucune action indécente : le sujet est de toute façon grave et tragique, la vie de saint François Xavier à qui soldats et passagers veulent rendre hommage⁷¹. Des saynètes (*entremeses*) sont également jouées sur le navire du vice-roi qui se rend à Carthagène-des-Indes en 1640. Ces petites pièces théâtrales sont représentées à l'occasion de la célébration du Corpus Christi, fête qui sera encore agrémentée de musique et d'un concours de poésie, ce qui, selon le récit de Cristóbal Gutiérrez de Medina, fait de la journée un moment à la fois joyeux et pieux⁷². Les fêtes organisées permettent en effet aux hommes de s'unir lors de ces moments de détente marqués du sceau de la religion. Comme à terre, les hommes utilisent donc le théâtre qui est un divertissement très prisé aussi bien des élites que du peuple. Marie-Isabelle Rodríguez-Delafond fait d'ailleurs un parallèle entre la représentation théâtrale et les sermons à l'époque moderne. Elle rappelle : à l'église comme au théâtre, les Espagnols assistent avec délectation aux deux spectacles⁷³. Les religieux en mer utilisent donc les mêmes ressorts émotionnels que procurent le théâtre et les sermons car ils espèrent attendrir et convertir les humbles matelots⁷⁴, en assumant aisément, comme le rappelle Alain Cabantous, cette cohabitation entre profane et

68 *Ibid.*, p. 40.

69 *Ibid.*

70 Marcelin Defourneaux, *La Vie quotidienne en Espagne au Siècle d'or*, Paris, Hachette, 1964, p. 148.

71 ARSI, Peru Historia, 20, « *Itinerario del padre Alonso de Buisa, año de 1628* », f° 19.

72 Cristóbal Gutiérrez de Medina, *Viaje del Virrey marqués de Villena*, éd. don Manuel Romero de Terreros, México, UNAM, 1947, p. 27-28.

73 Marie-Isabelle Rodríguez-Delafond, « Prédication selon les premiers jésuites. Le pouvoir de la parole *ad majorem dei gloriam* », dans Annie Molinié, Alexandra Merle & Guillaume Araceli (dir.), *Les Jésuites en Espagne et en Amérique. Jeux et enjeux du pouvoir (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, PUPS, coll. « Iberica », 2007, p. 258.

74 Carmen Bernand, « Le chamanisme bien tempéré. Les Jésuites et l'évangélisation de Nouvelle-Grenade », *Mélanges de l'École française de Rome*, vol. 101, n° 2, 1989, p. 806.

sacré⁷⁵. Comme à terre, les hommes se réjouissent et s’amusent donc lors de la célébration de ces fêtes religieuses⁷⁶.

L’une des manifestations les plus surprenantes de ces festivités religieuses organisées en mer reste cependant la tauromachie, du moins la représentation de simulacres de corridas. Lors de la fête de la Saint-Jean, le dominicain Fernández Navarrete navigue sur l’océan Atlantique et relate cet étrange événement. La journée se déroule de façon dévote – célébration d’une messe, sermons – mais également divertissante. Il reconnaît en effet avoir beaucoup ri lorsqu’un jeune mulâtre « bien fait et habillé pour l’occasion » s’est élancé sur son cheval fictif « deux mousses attachés par les épaules » contre un taureau « qui n’était pourvu que de deux pattes ». C’est un moment d’allégresse, le dominicain dans son récit se réjouit d’ailleurs d’avoir éprouvé et partagé cette profonde joie avec les membres d’équipage⁷⁷. Seul l’aspect cocasse de la situation divertit ainsi les marins et les passagers, et la tauromachie, qui est souvent associée aux fêtes religieuses en Espagne⁷⁸, apparaît donc sous des aspects burlesques en mer. Alors qu’il s’agit à terre d’un moment solennel où l’homme affronte l’animal, sur les galions, c’est le ridicule et la joie qui l’emportent⁷⁹. Pour la fête de la Croix en 1640, des hommes se griment encore et parodient un combat tauromachique, ce qui, selon l’auteur du récit, provoque la plus grande joie chez les marins et officiers du navire⁸⁰. Ce détournement de la course de taureaux offre à n’en point douter un divertissement de choix à l’équipage qui se laisse aller au rire et au défolement. Sur les galions, face aux conditions de vie particulières – la promiscuité, l’enfermement, les périls menaçant à tout moment –, les fêtes permettent d’oublier un temps les multiples sources de tension et d’angoisse.

Ces réjouissances sont toujours organisées dans le cadre de fêtes religieuses, nous l’avons vu, la Saint-Ignace ou le Corpus Christi par exemple, mais en plus de leurs fonctions d’exutoire social, elles s’inscrivent naturellement dans un

75 Alain Cabantous, *Entre fêtes et clochers. Profane et sacré dans l’Europe moderne (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Fayard, 2002, p. 38.

76 Marcelin Defourneaux, *La Vie quotidienne en Espagne, op. cit.*, p. 147-156 ; Bartolomé Bennassar, *L’Homme espagnol. Attitudes et mentalités du XVII^e-XIX^e siècle* [1975], Paris, Hachette, 1992, p. 125.

77 Domingo Fernández Navarrete, *Tratados históricos, políticos, ethicos y religiosos de la Monarquía de China*, Madrid, Imprenta Real/Juan García Infançon, 1676, f^o 293.

78 Bartolomé Bennassar, *L’Homme espagnol, op. cit.*, p. 126.

79 À bord des vaisseaux portugais, des représentations théâtrales et des simulacres de corridas ont également lieu. On lit dans le récit de voyage de Manuel Godinho Cardoso : « Et pour que ne manquent pas les réjouissances toujours associées à cette fête [la Fête-Dieu], les responsables avaient organisé, non sans ingéniosité, un simulacre de course de taureaux », *Le Naufrage du Santiago sur les « Bancs de la Juive » (Bassas da India. 1585)*, trad. Philippe Billé & Xavier Castro, Paris, Chandeigne, 2006, p. 46.

80 Cristóbal Gutiérrez de Medina, *Viaje del Virrey marqués de Villena, op. cit.*, p. 28.

contexte de contre-Réforme. Si elles permettent aux hommes de s'unir et de se réjouir, elles ont pour principales fonctions d'exalter les dogmes catholiques. Un prolongement évident se produit alors sur les océans tandis que les Espagnols relient l'Europe à l'Amérique et l'Asie. Sur terre ou en mer, là où ils se trouvent, et même pendant leurs déplacements, ils créent des liens religieux et instaurent des pratiques entre les différentes parties du monde. La célébration de la Semaine sainte en 1612, à bord des navires qui se rendent à Carthagène-des-Indes, est à ce titre emblématique⁸¹. Les jésuites qui l'organisent rivalisent d'ingéniosité afin de reproduire, avec le faste qu'il impose, un tel événement en mer. Gonzalo de Lyra décrit par le menu détail, dans une lettre annuelle adressée à Rome, le déroulement de cette semaine de festivités. À la lecture du document, il est surprenant de constater à quel point l'organisation de la Semaine sainte – le déroulement des offices et des processions ainsi que les effets recherchés – s'apparente à celle connue en Espagne au xvii^e siècle⁸². Le jésuite expose tout d'abord la façon dont la procession du dimanche des Rameaux se déroule : des branches de palme, bénies avant l'embarquement, sont portées par des hommes munis également de cierges allumés comme il est d'usage en Espagne. Il décrit ensuite le mardi de la Semaine sainte, lorsqu'un père revêt son habit sacerdotal et chante la Passion face aux marins, officiers et passagers du navire. Enfin, il relate le décorum dans lequel cette fête qui se déroule sur plusieurs jours a lieu. Un autel est dressé à la poupe du navire, juste au-dessus des « appartements » du capitaine. Orné de tissu en soie rouge avec des franges en or, agrémenté de rameaux bénis, rehaussé de bijoux en or et en argent, illuminé de cierges, l'autel est superbe. En son centre un coffre contenant des reliques du *Lignum Crucis* est déposé, plusieurs peintures religieuses sont également disposées autour. L'auteur du récit, soucieux, sans doute, de donner un peu plus de crédit à cette description presque irréelle, souligne qu'un tel faste en mer semble un don de la providence divine⁸³ – même s'il précise que des passagers de haut rang ont en fait sorti de leurs malles des tableaux ou encore de riches étoffes⁸⁴. Le Vendredi saint s'ensuit et, comme en Espagne⁸⁵, la procession se déroule de nuit. Les hommes chantent en chœur et prient sur leur vaisseau alors que des cierges ont été allumés et que le navire brille

81 ARSI, *Novi Regni et Quit*, 12-1, *Litterae annuae*, 1605-1652, *Relacion escripta*, *op. cit.*, f° 102.

82 Voir à propos de cette procession, notre article à paraître, « Circulation des stratégies de conversion et d'évangélisation des missionnaires jésuites sur les océans au xvii^e siècle », dans Jean-Claude Muller & Karl-Heinz Arenz (dir.), *Mission, acculturation et histoire globale. À propos de la production de la mondialité depuis 1500*, Luxembourg, Les Amis de l'Histoire, MMXII.

83 ARSI, *Novi Regni et Quit*, 12-1, *Litterae annuae*, 1605-1652, *Relacion escripta*, *op. cit.*, f° 102.

84 *Ibid.*

85 Alain Cabantous, *Histoire de la nuit (xvii^e-xviii^e siècle)*, Paris, Fayard, 2009, p. 197.

de mille et une lumières. On sait grâce aux travaux d'Alain Cabantous que la nuit, considérée comme le temps de l'incontrôle et des pratiques délictueuses⁸⁶, fait l'objet à l'époque moderne d'une sacralisation. L'Église entreprend en effet d'encadrer les pratiques religieuses nocturnes et ce processus passe, entre autres, par la captation symbolique de la lumière. Les ressorts émotionnels consistent en fait à utiliser le clair-obscur lors de célébrations religieuses afin de renforcer leur impact. Sont alors savamment mises en scène l'obscurité – rappelant le péché – et la lumière, qui doit mener le fidèle à la conversion⁸⁷. Il est finalement exceptionnel de constater que ces nouvelles pratiques, mises en œuvre à terre, se reproduisent également sur les navires du roi. Les effets escomptés sont les mêmes, en mer cependant ils sont davantage spectaculaires. Au milieu des flots, lorsque l'obscurité du ciel et de la mer enveloppe le navire et les hommes, les lumières rarement autorisées doivent de nuit produire un effet étonnant. En 1612, sur le navire l'*Almiranta*, on apprend qu'une centaine de cierges a ainsi été allumée pour la procession nocturne. Quel sentiment d'étrangeté doit s'emparer des hommes, sur les mers, éloignés de tous mais unis lors de cette célébration religieuse baroque. Dans le récit, on lit que marins et soldats pour cette procession solennelle décident par ailleurs de se couvrir le visage d'un tissu noir et de faire acte de pénitence en portant de lourdes chaînes ou encore des croix en bois fabriquées pour l'occasion⁸⁸. La procession pénitentielle se déplace lentement de la poupe à la proue du vaisseau puis revient sur ses pas. À l'image du cortège processionnaire en Espagne – où les autorités défilent dans un ordre respectant la hiérarchie sociale et religieuse⁸⁹ –, la procession rassemble dans un premier temps l'équipage en pénitents, puis les militaires, les passagers et les officiers de haut rang et enfin, à la tête du cortège, l'évêque qui voyage sur le vaisseau et qui célèbre l'office. La procession est à la fois communautaire et hiérarchique, elle reproduit d'une part les structures de la société et elle renforce d'autre part, comme le rappelle Jean Delumeau, le sentiment de réconfort et de communion entre les hommes⁹⁰. La nuit, propice à ce jeu de lumière, qui donne tout son éclat à la procession, permet sans aucun doute d'exacerber les sentiments de piété. La procession en mer apparaît ici dans toute sa splendeur baroque où lumières, mais également musique et prières émeuvent les fidèles.

86 *Ibid.*, p. 141.

87 *Ibid.*, p. 226.

88 ARSI, *Novi Regni et Quit*, 12-1, *Litterae annuae*, 1605-1652, *Relacion escripta*, *op. cit.*, n° 104.

89 Marcelin Defourneaux, *La Vie quotidienne en Espagne*, *op. cit.*, p. 133.

90 Jean Delumeau, *Rassurer et protéger. Le sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Paris, Fayard, 1989, p. 117.

En 1620, Gerónimo Pallas relate la fête de la Croix sur son navire qui vogue en direction de la Nouvelle-Espagne. Les mêmes procédés sont mis en place : un autel est tout d'abord richement décoré et dressé ; aux représentations religieuses (tableaux, estampes, gravures) qui y sont déposées, s'ajoutent des poèmes religieux dont les vers sont mis en peinture (*jeroglíficos*), et exposés⁹¹. Des lumières, par ailleurs en grand nombre sur les mâts, les gréements et les hunes, illuminent les galions. Lorsque la nuit tombe, la flotte semble alors s'embraser selon le jésuite qui décrit cette célébration de la fête de la Croix. Il a le sentiment, dit-il, de voir s'élever sur les ondes que forment les vagues de l'océan deux montagnes de feu : les navires l'*Almiranta* et la *Capitana* ont en effet pour l'occasion allumé cierges, bougies, fanaux... Ces artifices baroques de séduction et d'émerveillement des publics se mettent en place d'une façon admirable sur les océans quoique le danger menace, le risque d'incendie est très important d'autant plus lorsque des fusées sont allumées et jetées ! Pallas estime d'ailleurs que la divine providence les a épargnés, car au milieu des vagues de l'océan, sur leur embarcation faite de bois, recouverte de goudron et calfeutrée d'étoupe, tous les ingrédients sont réunis pour qu'un incendie se produise⁹²...

Lors de ces fêtes religieuses que la lumière vient sublimer, et après l'émotion et le recueillement, l'allégresse s'empare des hommes. En 1691, le père Antonio Sepp célèbre le jeudi gras en compagnie des membres de son navire ; des jambons conservés jusqu'alors sont dégustés, de la musique accompagne de plus le banquet au son d'un théorbe et de chants religieux⁹³. La fête de l'Annonciation est également célébrée sur son embarcation, et l'après-midi, les marins organisent une sorte de bal sur le pont du navire au son d'un tambour et d'une flûte⁹⁴. Les rituels festifs accompagnés de musique et de danse se reproduisent en mer, ainsi l'ambivalence entre célébrations religieuses et profanes⁹⁵ connaît un prolongement sur les embarcations espagnoles. Comme en Espagne, l'association de fêtes sacrées et de danseurs perdure. La même force anime donc les hommes pour laisser libre cours à leurs émotions et célébrer une religion qui leur apporte un sentiment d'appartenance communautaire sur ces mers lointaines.

91 Gerónimo Pallas, *Misión a las Indias* [1620], t. II, p. 96, manuscrit conservé aux ARSI mais transcrit et mis en ligne sur www.archivodelafrontera.com, consulté le 19 avril 2018.

92 À terre, lors des processions, comme le souligne Alain Cabantous, « la fête processionnaire entretient le lien et la confusion entre profane et sacré ». Il rappelle ainsi que des jeux, des feux d'artifice, des courses et des danses agrémentent la fête religieuse et lui accordent donc en plus une dimension festive. Voir son ouvrage, *Entre fêtes et clochers*, *op. cit.*, p. 39.

93 Werner Hoffman, *Relación de viaje a las misiones jesuíticas*, *op. cit.*, p. 136.

94 *Ibid.*, p. 148.

95 Bartolomé Bennassar, *L'Homme espagnol*, *op. cit.*, p. 130. Des célébrations religieuses, comme le Corpus Christi ou les transferts de reliques, sont ainsi prétexte à la danse en Espagne.

À bord des galions espagnols du XVII^e siècle, des fêtes sont célébrées et la joie retentit. L'équipage, le temps de ces instants privilégiés, est alors uni et se divertit. Pourtant, nous l'avons vu, des tensions éclatent également, des insultes sont proférées et des meurtres se produisent. Faut-il pour autant y voir un trait caractéristique des conditions de vie particulières auxquelles doivent faire face, marins, officiers et passagers ? Il est certain que la présence du danger, l'enfermement et la promiscuité augmentent de manière évidente la possibilité d'un affrontement verbal ou physique. Les hommes vivent certes une expérience particulière, mais il semble important de souligner qu'ils reproduisent sur les océans des rituels, des pratiques, des façons de se comporter qui sont propres à leur époque. La vie dans l'Espagne du XVII^e siècle n'est pas plus douce à terre qu'en mer⁹⁶. Sur un galion, les différentes classes sociales sont réunies le temps d'une traversée et les conflits qui d'ordinaire ont lieu dans la taverne, dans les rues de la ville ou dans les campagnes, se déroulent sur le pont du navire. Le galion est un véritable microcosme où tout s'exacerbe. Les tensions hiérarchiques, les heurts verbaux, les blasphèmes prononcés – que nous avons pu répertorier dans les différents procès consultés – témoignent finalement d'une réalité propre à l'Espagne ou à l'Amérique de cette époque. Les tensions et rancœurs demandent à s'exprimer et quand le jeu ne suffit plus comme exutoire, c'est la raison du plus fort qui l'emporte. La violence est une des caractéristiques de l'époque moderne ; un honneur sali, une parole injurieuse prononcée et la possibilité d'un meurtre se profile. Comme à terre, nous l'avons également vu, la justice est rendue. Le général instruit des procès, condamne, il représente l'autorité royale sur les océans Atlantique et Pacifique. Et c'est là l'une des particularités de la vie en mer à bord des galions espagnols. Dans la mesure où des convois maritimes et militaires sont organisés afin de défendre les vaisseaux marchands, sur les navires du roi, les structures sociales, juridiques et coercitives se reproduisent et s'adaptent au contexte maritime. De même, la présence de l'Église se maintient sur les flots. Lors de ces traversées océaniques, des missionnaires voyagent et emploient leur temps à convertir les hommes et les espaces en christianisant les âmes et la mer⁹⁷. Ils revêtent les embarcations d'une dimension sacrée et lors des célébrations religieuses, ils s'emploient à rassembler marins, officiers et passagers afin de les unir et de communier loin de leur église et de leur famille. Ils recréent ainsi en mer les structures communautaires, festives et religieuses qui offrent aux hommes, piété, joie et défoulement, tout en instaurant une régulation de la vie sociale en mer. Finalement, la vie sur les galions du roi, au XVII^e siècle, apparaît

96 Bartolomé Bennassar le rappelle : « Pendant des siècles, l'Espagne fut un pays où la violence se déchaîna », *ibid.*, p. 182.

97 Sur la transformation de la perception des contrées hostiles, et notamment la mer, voir Alain Cabantous, *Entre fêtes et clochers*, *op. cit.*, p. 163-182.

comme un prolongement des structures sociales et religieuses espagnoles de l'époque. Les sources consultées conditionnent naturellement nos conclusions, mais il est évident que loin, sur les océans, les Espagnols tissent des liens entre les différentes parties du monde et recréent, même lors de leurs traversées, les structures sociales et les modèles de comportements de l'époque qu'ils transposeront ensuite en Amérique et en Asie.

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