



ESSAI HISTORIQUE

MAGELLAN



CLASSIQUE

STEFAN ZWEIG

Magellan

[Magellan](#)

[PRÉFACE](#)

[NOTE DE L'AUTEUR](#)

[CHAPITRE PREMIER. NAVIGARE NECESSE EST](#)

[CHAPITRE II. MAGELLAN AUX INDES \(Mars 1505 - juin 1512\).](#)

[CHAPITRE III. MAGELLAN SE LIBÈRE \(Juin 1512 - octobre 1517\).](#)

[CHAPITRE IV. LA RÉALISATION D'UNE IDÉE \(20 octobre 1517 - 22 mars 1518\).](#)

[CHAPITRE V. UNE VOLONTÉ À L'ASSAUT DE MILLE OBSTACLES \(22 mars 1518 - 10 août 1519\).](#)

[CHAPITRE VI. LE DÉPART \(20 septembre 1519\).](#)

[CHAPITRE VII. VAINES RECHERCHES \(20 septembre 1519 - 1er avril 1520\).](#)

[CHAPITRE VIII. LA MUTINERIE \(2 avril 1520 - 7 avril 1520\).](#)

[CHAPITRE IX. LE MOMENT DRAMATIQUE \(7 avril 1520 - 28 novembre 1520\).](#)

[CHAPITRE X. MAGELLAN DÉCOUVRE SON ROYAUME \(28 novembre 1520 - 7 avril 1521\).](#)

[CHAPITRE XI. LA MORT AVANT LE TRIOMPHE FINAL \(7 avril 1521 - 27 avril 1521\).](#)

[CHAPITRE XII. LE RETOUR SANS CHEF \(27 avril 1521 - 6 septembre 1521\).](#)

[CHAPITRE XIII. LES MORTS ONT TOUJOURS TORT](#)

[Page de copyright](#)

Magellan

Stefan Zweig

PRÉFACE

Les livres peuvent naître des sentiments les plus divers : l'enthousiasme ou la reconnaissance, l'indignation, le chagrin, la colère. Parfois c'est par besoin de s'expliquer à soi-même des hommes ou des événements qu'on prend la plume, parfois c'est par vanité, par simple désir de gain ou encore pour se feindre. Les auteurs devraient toujours savoir les raisons qui ont déterminé le choix de leur sujet. En ce qui concerne ce livre, je sais parfaitement pourquoi je l'ai écrit : il est né d'un sentiment peu courant, mais très énergique, la honte.

Voici comment cela s'est produit. J'eus, il y a dix-huit mois, l'occasion, désirée depuis longtemps, d'aller en Amérique du Sud. Je savais qu'au Brésil je verrais quelques-uns des plus beaux sites du monde et qu'en Argentine m'était réservée une rencontre incomparable avec des camarades intellectuels. Cette certitude à elle seule rendait le voyage extrêmement agréable, sans compter un certain nombre d'autres facteurs favorables : une mer calme, la détente complète sur un navire rapide et spacieux, où l'on se sent détaché de tous les liens et ennuis ordinaires de l'existence. Tout cela contribuait à faire de cette traversée un repos admirable dont je jouissais sans mesure. Mais brusquement, c'était le septième ou le huitième jour, j'éprouvai comme une sorte d'impatience. Toujours le même ciel bleu, la même mer bleue et calme ! Soudain j'eus l'impression que les heures coulaient trop lentement. Je souhaitais en moi-même d'être déjà arrivé, et tout d'un coup cette jouissance tiède et indolente du néant m'oppressa. J'étais fatigué de voir les mêmes visages et la monotonie du service du bord, avec sa calme précision, me devint

intolérable. Avance ! Avance ! Plus vite ! Plus vite ! Vraiment ce beau et confortable navire fendant les flots avec rapidité me paraissait aller trop doucement !

À peine m'étais-je rendu compte de cet état d'esprit que j'en fus confus. Comment, me dis-je, oses-tu avoir de telles pensées ? Tu voyages dans les conditions les meilleures qui se puissent imaginer, tu disposes de tout le luxe possible ; s'il fait froid le soir dans ta cabine il te suffit de tourner une clef et l'air est immédiatement réchauffé ; si le jour le soleil est trop chaud, tu n'as qu'un pas à faire pour actionner le ventilateur et dix pas plus loin une piscine t'attend ; à table tu peux commander n'importe quel plat et n'importe quelle boisson, tout est là en abondance ; tu peux, si tu le veux, t'isoler et lire, de même que tu as à bord des jeux, de la musique et de la société autant que tu en désires ; tu as à ta disposition toutes les commodités, tu jouis de la plus grande sécurité ; tu sais où tu vas, à quelle heure tu arriveras et qu'on t'accueillera avec cordialité ; et de même on sait à Londres, à Paris, à Buenos-Aires et à New-York à quel point exact du globe se trouve ton navire. Tu n'as qu'un petit escalier à monter, vingt pas à faire et une étincelle obéissante bondit de l'appareil de télégraphie sans fil et porte ton message à n'importe quel endroit de la terre : au bout d'une heure à peine tu as la réponse. Rappelle-toi dans quelles conditions on voyageait autrefois. Compare cette traversée avec celles des audacieux navigateurs qui découvrirent ces mers immenses. Essaie de te représenter comment ils se lançaient, sur leurs malheureux cotres, dans l'inconnu, ignorants de la route à suivre, perdus dans l'infini, sans cesse exposés aux dangers et aux intempéries, aux souffrances de la faim et de la soif. Pas de lumière la nuit, comme boisson l'eau saumâtre des tonneaux et l'eau de pluie, rien d'autre à manger que le biscuit dur comme de la pierre et le lard salé et rance, souvent même manquant de cette pauvre nourriture pendant de longs jours ! Pas de lit ni de couchette, une chaleur infernale, un froid impitoyable et de plus la conscience qu'ils étaient seuls, absolument seuls

dans cet immense désert d'eau. Pendant des mois, des années, personne chez eux ne savait où ils se trouvaient et eux-mêmes souvent ignoraient où ils allaient. La faim voyageait avec eux, la mort les entourait sous mille formes sur mer et sur terre, le danger qui les menaçait venait à la fois de l'homme et des éléments. Personne, ils le savaient, ne pouvait leur venir en aide, aucune voile ne viendrait à leur rencontre dans ces mers inconnues, personne ne pourrait les sauver de la détresse et du malheur, ou, en cas de naufrage, faire connaître leur mort. Je n'eus qu'à me souvenir de ces premiers voyages des conquérants de la mer pour avoir honte de mon impatience.

Une fois éveillé, ce sentiment m'obséda durant toute la traversée, et la pensée de ces héros anonymes ne m'abandonna plus un seul instant. J'éprouvai le désir d'en savoir davantage sur ces hommes, sur ces premiers voyages dans les mers inexplorées dont le récit avait déjà excité mon intérêt lorsque j'étais enfant. Je me rendis dans la bibliothèque du bord et pris au hasard quelques ouvrages traitant de ce sujet. Entre tous les exploits de ces hardis conquistadors celui qui fit la plus forte impression sur moi fut le voyage de Ferdinand Magellan, qui partit de Séville avec cinq pauvres cotres pour faire le tour de la terre – la plus magnifique odyssée, peut-être, de l'histoire de l'humanité que ce voyage de deux cent soixante-cinq hommes décidés dont dix-huit seulement revinrent sur un des bâtiments en ruines, mais avec la flamme de la victoire flottant au sommet du grand mât. Ces livres cependant ne m'apprenaient pas grand'chose sur Magellan, en tout cas pas suffisamment pour moi. Aussi, à mon retour en Europe, je poursuivis mes recherches, étonné du peu de renseignements donnés jusqu'ici sur son exploit extraordinaire et surtout de constater à quel point ce qui avait été dit était peu sûr. Et comme cela m'est déjà arrivé plusieurs fois je compris que le meilleur moyen de m'expliquer à moi-même quelque chose qui me paraissait inexplicable était de le décrire et de l'expliquer à d'autres. C'est ainsi que ce livre a pris naissance, je puis le dire sincèrement, à ma propre surprise. Car en faisant le récit de cette odyssée de la façon la plus fidèle possible d'après les documents qu'il m'a été donné de rassembler j'ai eu

constamment le sentiment de raconter une histoire que j'aurais inventée, d'exprimer l'un des plus grands rêves de l'humanité. Car il n'y a rien de supérieur à une vérité qui semble invraisemblable. Dans les grands faits de l'histoire, il y a toujours, parce qu'ils s'élèvent tellement au-dessus de la commune mesure, quelque chose d'incompréhensible ; mais ce n'est que grâce aux exploits incroyables qu'elle accomplit que l'humanité retrouve sa foi en soi.

NOTE DE L'AUTEUR

Le nom de l'homme qui a entrepris le premier voyage autour du monde ne nous a pas été transmis en moins de quatre ou cinq formes différentes. Dans les documents portugais le grand navigateur est appelé tantôt Fernão de Magalhais, tantôt Fernão de Magalhães. Lui-même, après être passé au service de l'Espagne, signait tantôt Magahllanes, tantôt Maghellanes, et les cartographes ont ensuite latinisé cette forme espagnole en Magellanus. Lorsque j'eus à choisir pour ce livre une orthographe unique, je me décidai pour la forme internationale depuis longtemps admise de Magellan, et ce par analogie avec ce qui s'était fait pour Christophe Colomb, que nous n'appelons pas non plus Cristoforo Colombo ou Christobal Colon. De même le monarque qui lui permit d'entreprendre son voyage est généralement désigné ici sous le nom devenu célèbre de Charles-Quint, quoiqu'à l'époque de l'expédition de Magellan il ne fût encore que Carlos I^{er} roi d'Espagne.

CHAPITRE PREMIER. NAVIGARE NECESSE EST

Au commencement étaient les épices. Du jour où les Romains, au cours de leurs expéditions et de leurs guerres, ont goûté aux ingrédients brûlants ou stupéfiants, piquants ou enivrants de l'Orient, l'Occident ne veut plus, ne peut plus se passer d'« espiceries », de condiments indiens dans sa cuisine ou dans ses offices. La nourriture nordique, en effet, restera fort avant dans le moyen âge d'une fadeur, d'une insipidité inimaginables. Il faudra du temps encore avant que des fruits du sol, aujourd'hui de consommation générale, tels que la pomme de terre, le maïs et la tomate trouvent droit de cité en Europe ; le citron manque pour assaisonner les aliments, le sucre pour les adoucir ; on ignore le thé et le café, ces délicieux toniques. Les princes et les grands eux-mêmes s'abandonnent à leur bestiale gloutonnerie pour tromper la fastidieuse monotonie des plats. Mais, ô surprise : un grain d'épice, une ou deux pincées de poivre, un naci séché, un soupçon de gingembre ou de cannelle ajoutés au mets le plus grossier suffisent à flatter le palais d'une saveur excitante et imprévue. Toute une gamme délicieuse de tons et de demi-tons culinaires vient subitement s'intercaler entre les tonalités rudimentaires de l'acide et du doux, du relevé et du fade, et bientôt les papilles barbares de l'homme du moyen âge n'arrivent plus à se rassasier de ces stimulants nouveaux. On n'apprécie vraiment un plat que s'il est poivré à l'excès et s'il vous emporte la bouche ; on met du gingembre même dans la bière et on aromatise si généreusement le vin avec des épices en poudre que la moindre gorgée vous brûle le gosier comme du feu liquide. Mais ce n'est pas seulement de

la multitude des épices pour sa cuisine dont a besoin l'Occident ; les femmes réclament en quantités toujours plus grandes de nouveaux parfums à l'Arabie : le musc lascif, l'ambre entêtante, la suave essence de rose ; l'église catholique elle aussi a besoin de ces produits orientaux et en consomme une quantité de plus en plus grande ; en effet, pas un des milliards de grains d'encens qui brûlent dans le balancement des encensoirs des églises sans nombre d'Occident n'a poussé sur le sol européen ; il a fallu les importer tous d'Arabie par des voies maritimes et terrestres interminables. Non moins nécessaires sont aux apothicaires leurs fameux « spécifiques indiens » : l'opium, le camphre, la précieuse gomme ; ils savent depuis longtemps par expérience que la clientèle douterait de l'efficacité d'un baume ou d'une drogue si ces mots magiques : *arabicum* ou *indicum* ne figuraient pas en lettres bleues sur leurs flacons de porcelaine. Tout ce qui est oriental a sans cesse exercé sur l'Europe, à cause de son éloignement, de sa rareté, de son exotisme, et peut-être aussi en raison de sa cherté, une sorte de suggestion, de fascination. Arabe, persan, hindou, ces attributs sont au moyen âge (comme au XVIII^e siècle l'étiquette « origine française ») synonymes d'exquis, excellent, raffiné, délicieux et précieux. Aucun article n'est aussi demandé que « l'épicerie » et l'on dirait que l'étrange et mystérieux parfum de ces fleurs orientales a grisé de sa magie l'âme de l'Europe.

Mais précisément parce qu'elles jouissent d'une pareille faveur, les denrées indiennes restent coûteuses et ne cessent d'augmenter de prix. Aujourd'hui que les tableaux monétaires sont pratiquement inutilisables, il est à peu près impossible d'en retracer exactement la courbe toujours ascendante. Cependant pour se faire une idée approximative de la valeur insensée qu'atteignent les épices qu'on veuille bien se rappeler qu'au début du XI^e siècle ce même poivre que l'on trouve aujourd'hui à profusion sur toutes les tables et qu'on gaspille ni plus ni moins que si c'était du sable se vendait au grain et valait son pesant d'argent. Il présentait une telle

stabilité monétaire que beaucoup d'États et de villes comptaient avec lui comme avec un métal précieux ; il permettait d'acquérir des terres, de payer une dot, d'acheter un droit de bourgeoisie ; beaucoup de princes et de cités établissaient leurs tarifs douaniers par quantités de poivre, et lorsqu'au moyen âge on voulait dire d'un homme qu'il était immensément riche on le traitait de « sac à poivre ». Par ailleurs, le gingembre, l'écorce d'orange et le camphre se pesaient sur des balances d'apothicaire et de joaillier, opération qui se pratiquait portes et fenêtres soigneusement closes, de crainte qu'un courant d'air n'emportât une parcelle de la précieuse poudre. Si absurde que nous paraisse aujourd'hui cette surévaluation, elle s'explique d'elle-même dès qu'on examine les difficultés et les risques du transport. L'Orient se trouve alors à une distance incommensurable de l'Occident. Quels obstacles, quels dangers, les vaisseaux, les caravanes et les convois ne doivent-ils pas surmonter en chemin en ces temps de guerres et de pirateries ! Quelle n'est pas l'odyssée du plus infime grain, de la moindre fleur, entre le vert arbuste de l'archipel malais et le port final, le comptoir de l'épicier européen ! Aucune de ces épices n'a en soi rien de bien rare. Aux antipodes, à Tidore, à Amboina, à Banda, à Malabar, le cannelier, le giroflier, le muscadier et le poivrier croissent et prospèrent comme chez nous les chardons. Dans l'archipel malais, un quintal d'aromates ne coûte pas plus cher qu'une pincée en Occident. Mais la marchandise doit passer par une infinité de mains avant d'atteindre par delà les mers et les déserts le dernier acheteur, le consommateur. La première manipulation, comme toujours, est la plus mal payée ; l'esclave malais qui cueille les fleurs fraîches et sur son dos bronzé les porte au marché dans un faisceau d'écorce n'a pour tout salaire que sa peine. Son maître, lui, en tire déjà un profit ; un marchand musulman lui achète sa charge et la transporte sur un frêle prao en huit et dix jours, voire plus, sous un soleil de plomb, des Moluques à Malacca (non loin de l'actuel Singapour). C'est ici qu'une première araignée a tendu sa

toile. Le maître du port, le sultan de Malabar, exige un tribut du trafiquant pour le transbordement des marchandises. Ce n'est qu'une fois la taxe acquittée que l'odorante récolte pourra être chargée sur une nouvelle jonque, plus grande cette fois ; puis, déployant ses rames ou sa voile carrée, le petit bâtiment glisse lentement d'un port à l'autre de l'Inde : ce sont alors des mois de navigation monotone et d'interminables stationnements par calme plat, sous un soleil de feu et un ciel sans nuages ; c'est parfois aussi la fuite soudaine devant les typhons ou les corsaires. Cette traversée de deux ou trois mers tropicales n'est pas seulement exténuante, elle est aussi infiniment dangereuse ; un navire sur cinq devient presque infailliblement la proie des tempêtes ou des pirates. Mais Cambagda est enfin dépassée, Ormuz, le port du golfe Persique, ou Aden, celui de la mer Rouge, sont atteints, et avec eux les portes de l'Arabie heureuse ou de la Perse. Le nouveau mode de transport qui s'offre à présent n'est pas moins épuisant ni moins périlleux. Les chameaux en longues files patientes attendent par milliers dans ces ports de transit ; sur un signe de leur maître, ils plient docilement le genou et on hisse sur leur dos les ballots de poivre et de muscade. D'un pas lent et balancé, les vaisseaux du désert emportent leur fardeau à travers l'océan de sable. Après un voyage de plusieurs mois, les caravanes arabes amènent la marchandise soit à Beyrouth ou à Trébizonde, en passant par Bassorah, Bagdad et Damas – noms évocateurs des Mille et une Nuits ! – soit au Caire, par la route de Djedda. Ces pistes interminables sont fort anciennes et étaient déjà familières aux marchands au temps des Pharaons et des Bactriens. Malheureusement, les pirates bédouins les connaissent fort bien aussi ; une agression audacieuse anéantit souvent d'un seul coup le fruit de plusieurs mois d'efforts. Ce qui a échappé aux Bédouins et aux tempêtes de sable passe par les mains de brigands officiels, les émirs du Hedjaz, les sultans d'Égypte et de Syrie qui prélèvent un tribut considérable sur chaque chamelée, sur chaque sac. On évalue à cent mille ducats les droits de transit annuellement perçus sur le

trafic des épices par un seul de ces forbans : le sultan d'Égypte. Maintenant, supposons Alexandrie et les bouches du Nil atteintes sans encombre ; là encore, un ultime profiteur, et non des moindres, guette sa proie : la flotte vénitienne. Depuis le perfide anéantissement de sa rivale Byzance, la petite république a le monopole du commerce des épices orientales. Au lieu de transporter la denrée plus loin, on l'amène directement au Rialto, où les facteurs allemands, flamands et anglais l'achètent aux enchères. Puis des chariots aux roues robustes emportent à travers les neiges et les glaces des cols alpins ces mêmes fleurs qui deux ans plus tôt s'épanouissaient au soleil des tropiques. Finalement, la marchandise parvient au détaillant et à la clientèle.

Les aromates, comme le dit mélancoliquement Martin Behaim dans sa fameuse *Pomme de Terre* de 1492, passent par une douzaine de mains avant de toucher le consommateur. Cependant s'ils sont douze à se partager les profits de ce commerce l'affaire n'en reste pas moins extrêmement intéressante pour chacun d'eux. Malgré tous ses risques et ses dangers, le trafic des épices au moyen âge reste de beaucoup le plus fructueux de tous les trafics, vu le faible volume de la marchandise. Qu'importe si sur cinq navires quatre coulent avec leur cargaison – l'expédition de Magellan nous fournit un exemple de ce genre –, si sur deux cent soixante-cinq hommes deux cents ne reviennent pas : le marchand, lui, y trouve son compte ! Qu'un seul de ces vaisseaux, le plus petit des cinq, revienne au bout de trois ans chargé d'épices, les gains compenseront largement les pertes, car, au XV^e siècle, le moindre sac de poivre vaut infiniment plus qu'une vie humaine. Et comme alors – comme de tout temps, du reste – l'homme n'était pas avare de son existence et qu'un furieux besoin d'aromates se faisait sentir, rien d'étonnant que ce calcul s'avérât toujours juste ; les palais de Venise, ceux des Fugger et des Welser ont été presque uniquement édifiés avec les bénéfices du commerce des aromates.

Mais les gros profits suscitent inévitablement l'envie. Toute prérogative est considérée par le voisin comme une injustice. Depuis longtemps les Génois, les Français, les Espagnols voient d'un œil jaloux l'habile Venise drainer cette marée d'or dans le Canale Grande et regardent avec plus de colère encore du côté de l'Égypte et de la Syrie, où l'Islam dresse une barrière infranchissable entre les Indes et l'Europe. Aucun navire chrétien n'a le droit de croiser dans la mer Rouge, aucun marchand chrétien ne peut même la traverser ; tout le négoce entre les Indes et les « roumis » passe nécessairement par les mains des « mouros », des commerçants turcs et arabes. Ce qui a non seulement pour effet de renchérir inutilement la marchandise vis-à-vis de l'acheteur européen, de sevrer le commerce occidental d'une partie de ses bénéfices, mais encore de faire émigrer vers l'Orient tout le stock de métal précieux, puisque les produits européens n'atteignent pas, à beaucoup près, la valeur d'échange des coûteuses denrées indiennes. Cette situation incite de plus en plus vivement l'Occident à se soustraire à l'onéreux et humiliant contrôle, et un beau jour les énergies se groupent. Une croisade est décidée. Les croisades ne sont pas simplement (comme des esprits romantiques les ont souvent dépeintes) une tentative mystico-religieuse en vue d'arracher les lieux saints aux infidèles ; cette première coalition européo-chrétienne représente aussi le premier effort logique et conscient ayant pour but de briser la barrière qui ferme l'accès de la mer Rouge et d'ouvrir les marchés orientaux à l'Europe, à la Chrétienté. L'entreprise ayant échoué, l'Égypte n'ayant pu être enlevée aux musulmans et l'Islam continuant d'occuper la route des Indes, il fallait nécessairement que s'éveillât le désir de trouver un nouveau chemin, libre, indépendant. L'intrépidité qui poussa Colomb vers l'ouest, Bartholomeu Diaz et Vasco de Gama vers le sud, Cabot vers le nord, vers le Labrador, est née avant tout de l'ardente volonté de découvrir des voies maritimes franches de toute servitude et d'abattre en même temps l'insolente hégémonie de l'Islam. Dans les grandes inventions et

découvertes l'élan spirituel, moral, fait toujours fonction de force accélératrice ; mais, la plupart du temps, l'impulsion réalisatrice décisive n'est due qu'à des facteurs matériels. Sans doute la hardiesse des idées de Colomb et de Magellan aurait suffi à enthousiasmer les rois et leurs conseillers ; mais jamais personne n'eût financé leurs projets, jamais les princes ni les spéculateurs ne leur eussent équipé une flotte si on n'avait eu en même temps la perspective de récupérer au centuple les dépenses. Derrière les héros de cette époque se cachent les forces agissantes, les commerçants, l'impulsion première elle-même a eu des causes essentiellement pratiques. Au commencement étaient les épices.

*

* *

Il est toujours merveilleux dans le cours de l'histoire de voir le génie d'un individu communier avec le génie de l'heure, un homme comprendre clairement le désir de son époque. Parmi les pays d'Europe, il en est un qui n'a pu jusqu'ici accomplir sa part de la mission européenne : le Portugal, qui vient de se libérer de la domination maure dans de longues et interminables luttes. Mais depuis qu'il a remporté la victoire et conquis définitivement son indépendance, le dynamisme magnifique de ce peuple jeune et passionné demeure inutilisé, ce besoin naturel d'expansion, inhérent à toutes les nations ascendantes, ne trouve d'abord aucune soupape d'échappement. Le Portugal s'appuie sur toutes ses frontières à l'Espagne, son alliée, sa sœur ; pays petit et plutôt pauvre, il ne pourrait se développer que du côté de la mer, par le commerce et la colonisation. Malheureusement sa situation géographique est la plus défavorable de toutes les nations maritimes de l'Europe, ou du moins semble telle. Car l'océan Atlantique, qui le borde à l'ouest, passe, d'après la géographie ptoléméenne (la seule qui fût autorité pendant tout le moyen âge), pour une

nappe d'eau illimitée et infranchissable ; non moins impraticable est la route du Sud, le long de la côte africaine, puisqu'il est impossible, toujours selon Ptolémée, de contourner en bateau ce pays inhospitalier et inhabitable qui touche au pôle antarctique et est relié sans la moindre fissure à la *terra australis*. D'après l'ancienne géographie, le Portugal, parce qu'en dehors de la seule mer navigable, la Méditerranée, occupe parmi les nations maritimes de l'Europe la position la plus défavorable qui soit. Rendre possible cette soi-disant impossibilité et essayer si, selon la parole de l'Écriture, les derniers ne pourraient pas devenir les premiers, sera l'idée à laquelle un prince portugais vouera son existence. Si Ptolémée, ce *geographus maximus*, ce « pape de la géographie » s'était grossièrement trompé ? Si cet océan, dont les vagues puissantes amènent parfois de l'ouest sur les côtes du Portugal d'étranges morceaux de bois (qui viennent pourtant de quelque part !) n'était pas infini, mais conduisait vers des pays nouveaux et inconnus ? Si l'Afrique était habitable au delà des tropiques et si l'on pouvait atteindre par mer l'océan Indien ? Alors le Portugal, parce que situé si loin à l'ouest, serait le véritable tremplin de toutes les découvertes, le mieux placé sur la route des Indes ; il serait non plus déshérité par l'océan mais prédestiné plus qu'aucune nation d'Europe aux voyages sur mer. Transformer le Portugal, ce petit pays impuissant, en une puissance maritime, et l'océan Atlantique, considéré jusque-là comme un obstacle, en un moyen de communication a été en substance le rêve de toute la vie de l'Infant Henrique, celui que l'Histoire a surnommé à tort et à raison le Navigateur. À tort, parce qu'en dehors d'une brève expédition militaire contre Ceuta il n'est jamais monté sur un navire et qu'il n'existe pas de livre, de traité de navigation signé de sa main. À raison, car il a consacré toute sa fortune à la marine et aux marins. Ayant fait ses preuves tout jeune pendant la guerre contre les Maures au siège de Ceuta (1412) et en même temps un des hommes les plus riches de son pays, ce fils et neveu de rois portugais et anglais pouvait prétendre briller dans les plus hautes

sphères ; toutes les cours l'invitent, l'Angleterre lui offre un haut commandement. Mais cet étrange rêveur choisit comme forme d'existence la féconde solitude. Il se retire sur le cap Sacrez, l'ancien « promontoire sacré » des Anciens. C'est de là qu'il prépare, durant près de cinquante ans, le voyage aux Indes et la grande offensive contre la *mare incognitum*.

Qui a donné à ce hardi penseur l'audace de prétendre, à l'encontre des plus hautes autorités de son temps en matière de cosmographie, que l'Afrique n'était pas un continent soudé au pôle, mais parfaitement contournable et ouvert vers les Indes ? Mystère. Toutefois le bruit courait encore (Hérodote et Strabon le mentionnent) qu'à l'époque lointaine des Pharaons une flotte phénicienne avait descendu la mer Rouge et était revenue inopinément deux ans plus tard par les Colonnes d'Hercule (le détroit de Gibraltar). Peut-être aussi l'Infant avait-il appris d'un marchand d'esclaves maure qu'il existait au delà de la « Libya deserta », du Sahara sablonneux, un « pays de richesse », un « bilat ghana ». Effectivement l'actuelle Guinée se trouve déjà indiquée sous ce nom avec beaucoup d'exactitude sur une carte dressée en 1150 par un cosmographe arabe pour le roi normand Roger II. Il se pourrait donc qu'Henrique fût mieux renseigné sur la géographie de l'Afrique par un bon service de renseignements que les géographes patentés qui ne juraient que par les codices de Ptolémée et récusait les œuvres de Marco Polo et d'Ibn Battuta comme des impostures.

Ce qui fait surtout la grandeur morale d'Henrique, c'est d'avoir reconnu, en même temps que l'importance du but, l'énormité de la tâche, d'avoir su noblement se résigner à ne jamais voir son rêve s'accomplir, parce qu'il fallait déjà plus que le cours d'une vie humaine pour en préparer la réalisation. Car comment entreprendre un voyage du Portugal aux Indes sans connaître la mer et sans vaisseaux ? On ne conçoit pas, à l'époque où Henrique se met au travail, combien les notions géographiques et nautiques de l'Europe sont rudimentaires. Pendant les sombres siècles

d'ignorance et d'abrutissement qui suivirent la chute de l'empire romain, le moyen âge a oublié tout ce que les Phéniciens, les Grecs, les Romains savaient en cosmologie. L'expédition d'Alexandre jusqu'aux confins de l'Afghanistan et même de l'Inde est tenue pour légendaire ; les excellentes cartes, les globes des Romains sont perdus, leurs chaussées jalonnées de bornes milliaires, qui pénétraient jusqu'au cœur de l'Angleterre et de la Bithynie, sont oubliées ; on a désappris à voyager, la joie de découvrir est morte, la science de la navigation est retombée en enfance : sans cartes et sans boussole, sans but vaste ni hardi, de frêles esquifs pratiquent un timide et mesquin cabotage de port en port, avec la crainte continuelle des tempêtes ou des pirates, plus redoutables encore. Au milieu d'une pareille décadence de la cosmographie et avec d'aussi pitoyables embarcations il est impossible de dompter les océans et de conquérir les empires d'outre-mer. Il faudra tout d'abord reconstituer par un long, très long sacrifice ce que des siècles d'indifférence ont laissé se perdre. Et Henrique, dont la gloire est de l'avoir compris, est résolu à vouer sa vie à cette entreprise.

*

* *

Seuls quelques murs en ruine subsistent encore de l'ancien château que le prince Henrique avait fait construire sur le cap Sacrez et qu'un ingrat héritier de sa science, Francis Drake, pilla et détruisit. À travers les ombres et les voiles de la légende, il est difficile de discerner de quelle façon l'Infant a élaboré ses vastes plans de conquêtes. D'après les récits, un peu romancés, peut-être, de ses chroniqueurs intimes, il fit tout d'abord venir une foule de livres et de cartes de tous les coins du monde et appela auprès de lui des savants arabes et juifs. Tout capitaine, tout marin qui rentrait de voyage fut interrogé ; leurs rapports, leurs communications furent consignés dans des archives privées ; en même temps une série

d'expéditions étaient organisées. Sans arrêt on s'attacha au perfectionnement de l'art de la construction navale ; aux antiques « barcas », aux barques de pêche non pontées, véritables « naos » comptant dix-huit hommes d'équipage, succèdent en quelques années de robustes cotres de quatre-vingts et cent tonnes, capables de tenir la mer par gros temps. Ce nouveau et excellent modèle de bateau nécessite à son tour un nouveau type de marins : au pilote s'adjoint un « maître de l'astrologie », un spécialiste de la navigation, qui sait lire les portulans, calculer la déclinaison astrale et tracer les méridiens. Théorie et pratique s'unissent dans une collaboration féconde. Ainsi émerge peu à peu, systématiquement, une race de navigateurs et de découvreurs dont l'avenir s'annonce glorieux. De même que Philippe de Macédoine laisse à son fils Alexandre son irrésistible phalange pour conquérir le monde, de même Henrique lègue au Portugal la flotte la plus moderne, la meilleure de son époque, les plus habiles nautoniers pour vaincre l'océan.

Mais il appartient au destin tragique des précurseurs de mourir au seuil de la terre promise sans la voir. Henrique n'a pas assisté à une seule de ces grandes découvertes qui ont conféré l'immortalité à son pays. L'année de sa mort (1460) on n'a encore obtenu aucun résultat tangible dans le domaine géographique. La fameuse découverte des Açores et de Madère ne fut en réalité qu'une redécouverte (le Portolano Laurentino les signale déjà en 1315). Les « naos » se sont timidement risqués sur la côte occidentale de l'Afrique, mais en un demi-siècle ne sont pas encore descendus jusqu'à l'Équateur ; un trafic peu glorieux a commencé, la traite des noirs : autrement dit, on enlève en masse les nègres sur la côte du Sénégal pour les vendre sur le marché d'esclaves de Lisbonne ; on trouve aussi un peu de poussière d'or : ces maigres et insignifiants débuts sont tout ce qu'Henrique a vu de l'œuvre qu'il a conçue. En réalité le résultat décisif est cependant déjà acquis. Le grand progrès pour la marine portugaise ne réside pas en effet dans la distance parcourue, mais dans l'influence

morale, dans l'accroissement du goût des entreprises et dans la destruction d'une fable dangereuse. À travers les siècles, les gens de mer racontaient tout bas que passé le cap « Non » la navigation était impossible. Au delà commençait immédiatement « la mer verte des ténèbres » ; malheur au navire qui s'aventurait dans ces parages mortels ! Sous ces latitudes, l'ardeur du soleil faisait bouillir la mer ; les bordages et les voiles prenaient feu aussitôt et le chrétien qui osait pénétrer dans « le pays de Satan », lequel était désolé comme un paysage lunaire, était métamorphosé sur-le-champ en nègre. Les marins éprouvaient une terreur si insurmontable pour tout voyage le long de la côte africaine que le pape, pour procurer à Henrique des hommes en vue de ses premières expéditions, dut promettre aux volontaires pleine et entière rémission de leurs péchés. Aussi quel triomphe lorsque Gil Eannes double en 1434 ce cap « Non », soi-disant infranchissable, et peut écrire à propos de la Guinée que le grand savant Ptolémée n'était qu'un vieux radoteur, « car, dit-il, la navigation y est aussi facile que chez nous et le pays est en outre d'une beauté et d'une richesse extrêmes ». Ainsi le point mort est dépassé. Le Portugal n'a plus besoin de faire d'efforts pour constituer ses équipages ; amoureux d'aventures et aventuriers accourent de tous les pays pour se mettre à son service. Chaque nouveau voyage couronné de succès enhardit les navigateurs ; une nouvelle race d'hommes jeunes et intrépides éclôt soudain, auxquels l'aventure est plus chère que la vie. *Navigare necesse est, vivere non est necesse*, le vieil adage des marins a retrouvé son empire sur les esprits. Et toutes les fois qu'une génération ferme et résolue se met au travail l'univers se transforme.

C'est pourquoi la mort d'Henrique ne représente qu'une pause avant le grand élan. À peine l'énergique roi Joao II est-il monté sur le trône qu'il se produit un essor qui dépasse toute attente. Ce qui n'avancait jusque-là qu'avec la lenteur de l'escargot marche maintenant à pas de géant. Hier encore, on s'émerveillait d'avoir, en douze ans, franchi les quelques

centaines de milles qui séparent Lisbonne du cap Bojador et, en douze autres années de lente progression d'avoir réussi à atteindre le cap Vert : aujourd'hui un bond en avant de cent, de cinq cents milles n'a plus rien d'extraordinaire. Nous seuls, qui avons assisté à la conquête de l'air, qui, au début du siècle, nous extasions à la pensée qu'un aéroplane parti du Champ de Mars avait pu tenir l'air trois, cinq, dix kilomètres et qui avons vu plus tard survoler continents et océans, nous seuls, peut-être, sommes capables de comprendre l'intérêt passionné, l'enthousiasme vibrant avec lequel l'Europe accueille les brusques succès du Portugal. En 1471, l'Équateur est atteint ; en 1484, Diego Cam débarque à l'embouchure du Congo ; en 1486, le rêve prophétique d'Henrique s'accomplit : un navigateur portugais, Bartholomeu Diaz, touche à la pointe sud de l'Afrique le cap de Bonne-Espérance, baptisé d'abord par lui, sans doute à cause des tempêtes qu'il y essuie, « Cabo tormentoso ». Mais bien que l'ouragan ait déchiré sa voilure et brisé ses mâts, le hardi conquistador continue sa route. Il est déjà en vue de la côte occidentale, d'où les pilotes musulmans pourraient facilement le conduire aux Indes, lorsque son équipage se révolte : c'est assez pour cette fois. Le cœur ulcéré, Bartholomeu Diaz doit faire demi-tour, renonçant par la faute d'autrui à la gloire d'être le premier Européen à avoir frayé la route des Indes, et c'est un autre Portugais, Vasco de Gama, qu'à cette occasion Camoëns glorifie dans des vers immortels. Comme toujours, le pionnier, l'initiateur infortuné est oublié au profit du réalisateur plus heureux. Toutefois l'acte décisif est effectué. Pour la première fois, la configuration géographique de l'Afrique se trouve précisée, Ptolémée reçoit un démenti formel : il existe bien une route maritime des Indes. Les disciples et les héritiers d'Henrique ont réalisé le rêve de sa vie vingt-six ans après la mort de leur maître.

Le monde tourne maintenant des regards étonnés et envieux vers cet insignifiant petit peuple de marins, relégué à l'extrême pointe de l'Europe.

Pendant que les grandes puissances, la France, l'Allemagne, l'Italie s'entre-déchirent dans des guerres stupides, leur frère cadet, le Portugal, décuple, centuple son champ d'action. Rien ne peut plus entraver son formidable essor. Il est devenu du jour au lendemain la première nation maritime du monde, il a acquis par son activité non seulement de nouvelles provinces mais même de véritables continents. Dix ans encore, et le plus petit État d'Europe pourra prétendre posséder et régir un territoire plus vaste que l'empire romain au temps de sa plus grande extension.

Il est évident qu'en essayant de réaliser des prétentions aussi exagérément impérialistes le Portugal ne tardera pas à épuiser ses forces. Un enfant prévoirait qu'un pays aussi minuscule, qui ne compte guère au total plus d'un million et demi d'habitants, ne saurait à lui seul occuper, coloniser, gouverner, ni même seulement monopoliser commercialement l'Afrique, l'Inde et le Brésil tout entiers, ni surtout se défendre éternellement contre la jalousie des autres nations. Une seule goutte d'huile ne peut suffire à rendre étale une mer démontée, un pays grand comme la main soumettre des pays cent fois plus étendus. Raisonnablement, l'expansion illimitée du Portugal représente une absurdité, une donquichotterie de la plus dangereuse espèce. Mais ce qui est héroïque est toujours déraisonnable, irrationnel. Chaque fois qu'un homme ou un peuple s'impose une mission qui dépasse sa mesure, ses forces se haussent à un niveau insoupçonné. Jamais peut-être une nation ne s'est aussi magnifiquement synthétisée dans une période glorieuse que le Portugal à la fin du XV^e siècle : il possède tout à coup non seulement un Alexandre, des Argonautes en Albuquerque, Vasco de Gama et Magellan, mais un Homère en Camoëns, un Tite-Live en Barros. Des savants, des architectes, de grands commerçants lui naissent spontanément. Comme la Grèce au temps de Périclès, l'Angleterre sous Élisabeth, la France sous Napoléon, ce peuple réalise son idée profonde sous une forme universelle et la met en évidence aux yeux du monde.