

**Stanisław Grzybowski**

*L'Ecole Normale Supérieure de Cracovie*

## **Le temps des voyages lointains**

Le retour inattendu et clandestin de Sébastien Cabot, quide-majeur de Charles V, en Angleterre, pays de sa jeunesse, a donné un élan nouveau à l'expansion commerciale et coloniale anglaise<sup>1</sup>. Elu gouverneur d'une compagnie marchande, Cabot introduisit dans ses règlements la tenue d'un journal de voyage, modelé sur les journaux maritimes de la Méditerranée, mais obligatoires aussi pendant les voyages sur terre<sup>2</sup>. Le siècle suivant verra l'élaboration de centaines de journaux, dont les plus intéressants furent recueillis et publiés dans les collections fameuses de Richard Hakluyt et de Samuel Purchas. Les textes bien écrits, peu formalisés, individuels et sincères, sont des sources précieuses pour l'analyse de la mentalité des explorateurs, l'analyse de leur sensibilité temporelle.

La première question qui se pose est celle du problème de la mesure: temps des cloches, ou temps des horloges, selon l'expression célèbre de Jacques Le Goff? Ni l'un, ni l'autre. C'est le temps des clepsydes, „hour glasses”, pas seulement les mesures traditionnelles de temps des voyages maritimes, mais aussi des marchandises offertes par la Compagnie de Moscovie aux Moscovites barbares<sup>3</sup>. Moins exactes, mais aussi moins fragiles, les clepsydes servent à mesurer le temps en heures pleines ou en demi-heures. Sur terre, c'est bien connu, c'est le temps naturel que l'on mesure. Par exemple: un diplomate polonais en mission à Constantinople possédait dans ses bagages deux montres précieuses, cadeaux du roi au sultan, mais il

ne parle que de matin, midi, soir<sup>4</sup>. Car c'est le soleil qui règle le voyage sur terre, c'est le vent qui mesure le rythme du voyage sur l'océan.

La mesure du temps – et le temps aussi comme mesure de l'espace – c'est le temps de l'homme. Passons au temps de la nature. C'est l'opposition entre le jour et la nuit, le printemps et l'hiver qui compte pour le voyageur. En Europe médiévale, on ne voyage pas pendant la nuit, on ne navigue pas pendant l'hiver. La navigation côtière n'est pas possible dans les ténèbres, les vents d'hiver sont extrêmement dangereux. Ce n'est pas la peur, contrairement à ce que nous montre dans son livre fameux mais discutable Jean Delumeau, c'est une prévoyance raisonnable. Fernand Braudel souligne justement l'impatience des navigateurs méditerranéens du XV<sup>e</sup> siècle vers la fin de l'hiver, et ses conséquences souvent tragiques. Mais l'expansion océanique permet aux voyageurs de se familiariser avec les ténèbres et le froid: loin de la côte, c'est aussi moins de risque.

D'abord, c'est une peur nouvelle qui naît d'une expérience nouvelle, d'une navigation nocturne. Voici un exemple tiré du journal de Frobisher:

Thus we continued all that dismall and lamentable night plunged in that perplexity, looking for instant death<sup>5</sup>.

La peur, la panique nocturne même, sont d'abord un phénomène fréquent, mais souvent justifié par un accident imprévu: les feux de St.Elme, la perte de l'ancre, etc. L'expérience suscite la réflexion, la prudence. Enfin l'expérience corsaire, l'espoir de butin, profite aux actions nocturnes, d'abord de façon défensive – le premier cas connu est la débâcle de John Hawkins en 1568 –, plus tard en attaquant les villes espagnoles d'Amérique pendant la nuit. Les notes dans les journaux maritimes – ou plutôt corsaires – sont maintenant pleines de courage, voire de témérité insolente, et enfin de traits de désappointement: les Espagnols ont appris l'art de se battre dans les ténèbres de la nuit. Les peurs nocturnes sont vaincues définitivement.

Parallèlement, la peur de l'hiver. Elle commence par une tragédie polaire en 1553, quand Sir Hugh Willoughby décide en septembre d'interrompre son voyage à cause du mauvais temps, et de passer l'hiver dans une baie de Laponie du Nord: une précaution trop timide, comme atteste le journal trouvé à côté des cadavres gelés par les pêcheurs moscovites, au printemps suivant. Mais le même hiver, Richard Chancellor pénétra jusqu'à Archangelsk et inaugura un commerce permanent avec les Moscovites. C'est une expérience nouvelle: voyages sur les fleuves gelés, à travers les forêts enneigées, conquête de l'hiver. Et un bon exemple. C'est Chancellor lui-même qui remarque:

How justly may this rude and barbarous Russe condemne the daintynesse and niceness of our Captaines, who living in a soile & aire much more temperate, yet commonly use furred boots and clokes<sup>6</sup>.

En fin de compte, après des années des voyages en hiver, par mer et par terre, les Anglais seront enclins plutôt à une audace peu justifiée: Sir Arthur Gorges explique ainsi la débâcle des Açores en 1597.

Ce progrès dans l'apprivoisement de l'hiver est visible aussi dans les récits des voyageurs français. L'hiver polonais semblait horrible pour les mignons de Henri III en 1574<sup>7</sup>. Mais dès 1606, l'hiver moscovite n'est nullement dangereux pour le capitaine Jacques Margaret, ni l'hiver canadien pour Samuel Champlain ou Marc Lescarbot, qui décrit bien sa beauté poétique. Et on peut citer, comme symbole de victoire sur l'hiver, l'histoire touchante racontée par un diplomate polonais. En traversant les Carpates enneigées, il trouva deux petits oiseaux gelés, il les sauva et les donna à des enfants roumains<sup>8</sup>.

La chaleur de l'été était un obstacle moins sérieux que le froid de l'hiver, problème bien compris par les marchands du Levant et les pèlerins en Terre Sainte. Le journal de voyage d'Anselme Adorno, marchand de Bruges, est un bon témoignage, d'après son éditeur moderne, de

tous les aléas de la navigation marchande [...]: attente d'un passage, temps perdu aux escales, itinéraires forcément capricieux et calendrier incertain<sup>9</sup>.

La description d'un voyage à travers le désert est un tableau suggestif des chaleurs de l'été, de la rosée du matin, des avantages et dangers du trajet nocturne. En Afrique du Nord, au Levant, l'apprivoisement de l'été est en même temps l'apprivoisement de la nuit. Les marins formés à l'école de la Méditerranée sont plus audacieux sous les tropiques. Même trop audacieux: des exemples nombreux de fièvre tropicale mentionnés dans les journaux anglais montrent que la victoire sur la peur pouvait aussi être un manque de prévoyance. Mais c'était aussi un encouragement aux observations météorologiques, à la recherche des régularités géographiques, des vents et courants, des tempêtes et des chaleurs d'été.

Car la connaissance des lois gouvernant le temps de la nature était indispensable et en même temps repoussée. Le temps du voyage lointain est d'abord pour le marchand, le pèlerin, le corsaire, un temps utile. Il a son prix – souvent un prix très élevé. Mais le voyageur est prêt à le payer.

Les marchands sont pressés. L'impulsion part, au XV<sup>e</sup> siècle, de la Méditerranée, comme l'a bien montré Fernand Braudel. L'interdiction de naviguer en hiver ne fait aucune impression sur les voyageurs. Les journaux de voyage sur la Méditerranée sont pleins de preuves de l'impatience des marchands, pèlerins, diplomates. En Afrique, en Amérique du Sud, les Anglais apprécient mieux les profits d'un commerce énergique et hâtif que la prévoyance coûteuse. D'ailleurs, l'expérience rappelle qu'un délai peut être aussi dangereux que la précipitation. Le retard dans l'expédition de ravitaillement pour la colonie nouvelle de Virginie fut la cause de l'abandon du premier établissement en 1577. Les marchands anglais sont aussi pressés par leurs concurrents. En 1562 on note un exemple très caractéristique, et pas isolé: les aventures d'un vaisseau marchand anglais à la poursuite d'un navire français près des côtes de la Guinée<sup>10</sup>. La course avec le temps pour gagner l'or des Nègres ou des Espagnols va former la nouvelle mentalité marchande.

Théoriquement, le commerce avec des indigènes doit enseigner une patience d'ange. Dans les Îles Caraïbes, ce sont des semaines de visites cérémonieuses de pourparlers courtois, avant l'échange formel de marchandises. Mais le marchand anglais note tout cela avec une irritation profonde<sup>11</sup>. De même les Portugais aux Indes. Damiaão da Góis décrit leur impatience, leur conviction que chaque délai est une malice des Asiatiques sauvages et ennemis.

L'impatience caractérise aussi les récits des mariners concernant la monotonie du voyage. Ils notent avec satisfaction tous les accidents de voyage, même tragiques ou dangereux: la vue d'une côte rocheuse, la rencontre d'un vaisseau rival, la mort d'un compagnon. Car même un marchand raisonnable préfère le courage dans une aventure dangereuse à la constance en face d'une monotonie des obstacles ennuyeux. Seule la constance, la persévérance dans le combat, est soulignée comme appréciable. Le travail quotidien du marinier, le labeur monotone sont méprisés par les aventuriers anglais. Seul Samuel Champlain fait l'éloge du travail dur pendant le jour et la nuit; seul Champlain – pas un protestant anglais – condamne la paresse à bord des navires.

Mais avec le problème de la disposition à travailler, même à l'improviste, nous passons à la question fondamentale de la mentalité des voyageurs d'autrefois: comment éprouvent-ils le rythme du temps?

Jacques le Goff a remarqué que le temps du marchand est discontinu, il a associé cette discontinuité à juste titre aux conditions naturelles, la pluie et la sécheresse, le calme et la tempête, et il a justement vu ici l'esprit de l'entreprise commerciale. Il a vu moins justement l'influence de cette plasticité du temps presque exclusivement sur les prix et les profits. Car l'esprit d'entreprise est né de quelques traits de caractère, et il fait naître de nouveaux traits de caractère. Principalement, cet esprit, en dehors des prix et profits, ressent spécifiquement la perte du temps. L'esprit d'entreprise est impatient.

Il est vrai que les exigences du commerce et les surprises de la météorologie doivent enseigner la patience. Mais le mauvais temps, le passage du calme à la tempête sont notés par les voyageurs anglais

avec une irritation et un chagrin profonds. On peut citer à l'infini des exemples du jeu tragique de la fortune malicieuse et de l'impatience des marins. Rares sont les moments où ce ne sont pas les obstacles et les adversités mais les jardins pleins de fruits tropicaux qui tentent les voyageurs après une expédition corsaire sanglante. Et il faut ajouter que, dans ce cas-là, ce sont les loisirs paresseux et non les évocations des crimes récents qui leur font sentir des remords.

Le temps de la captivité semble particulièrement long aux captifs. Les Anglais pris par les Espagnols après le désastre de John Hawkins laissent maintes preuves de souffrances pendant une servitude prolongée. Rappelons aussi Champlain:

Depuis que les Anglois eurent pris possession de Quebec, les jours me semblaient des mois<sup>12</sup>.

Le temps de la captivité ou de la maladie, traînée longuement sur une terre étrangère, doit être comparé au temps violent de la nature. La rapidité, et en même temps la tension prolongée de la tempête sont des éléments permanents de l'aventure maritime. L'horreur de la nature sévère et terrible est toujours présente dans les journaux de voyage. Parmi les descriptions dramatiques, il faut rappeler cette tempête fameuse qui jeta les marins de Sir Thomas Gates sur les rivages des Bermudes. Elle est comparée par l'auteur du récit, William Strachey, à une mort subite qui brise les barrières du temps et de l'espace. Strachey présente la fureur des éléments et la difficulté de la lutte avec le vent dans un rythme de baisse et hausse alternativement, rythme d'un temps ennemi, impatient, mais enfin vaincu. Rien d'étonnant que sa description ait servi de modèle à la fameuse tempête de William Shakespeare<sup>13</sup>.

Rien d'étonnant non plus que les esprits formés à la lutte avec la nature capricieuse observent même les menus exemples de dangers ou d'infortunes soudaines comme un délai énervant. Naturellement, c'est la guerre qui a le mieux enseigné la variabilité du rythme temporel. Mais la guerre, la piraterie, le commerce sont intimement

liés au XVI<sup>e</sup> siècle. Alors, les mots les plus fréquents dans les journaux de voyage sont: „tout de suite”, „immédiatement”, „vite”, „subitement”, „tout à coup”, „surprise”.

Pour la sensibilité temporelle de nos voyageurs, la différence entre un délai et une hâte inutile est bien caractéristique. Un délai est une faute indubitable: c'est, d'après un de ces journaux, „un mépris du temps”<sup>14</sup>. La hâte et les risques d'une hâte inutile ne sont que le caprice de la fortune, „la colère du destin”<sup>15</sup>.

Cette impatience, justifiée ou non, exprime aussi l'absence presque complète de mémoire du passé. Pour les voyageurs anglais, l'histoire n'est qu'un pêle-mêle de noms exotiques et étranges d'Hébreux, Grecs et Romains, d'anecdotes bibliques, antiques et légendaires, toujours considérées comme des renseignements pratiques, ou des curiosités touristiques, fixées plutôt dans l'espace que dans le temps. Nos voyageurs n'ont aussi aucun le sens du sacré. Leurs récits des fêtes catholiques, musulmanes ou païennes, à propos des calendriers exotiques, des cérémonies religieuses des Africains et Américains sauvages, sont des preuves de la laïcité complète de l'esprit protestant. Il faut ajouter que les voyageurs catholiques ont une imagination bien différente concernant le temps sacré: ils sont mieux préparés pour comprendre les fêtes saisonnières, le calendrier religieux des indigènes.

Mais les protestants anglais, lucides et sobres dans leur lutte continuelle avec la nature et les rivaux, ne sont prêts à réfléchir sur le temps sacré, ou sur le temps perdu, le temps des espoirs, qu'au moment des adieux. Voici un exemple touchant:

They hoysed up saile, and committed themselves to the sea, giving their last adieu to their native Country, which they knewe not whether they should ever returne to see againe or not. Many of them looked oftentimes backe, and could not refreine from teares, considering into what hazards they were to fall, and what uncertainties of the sea they were to make triall of<sup>16</sup>.

Tant qu'ils pouvaient mesurer le temps avec leurs compagnons, tant qu'ils caressaient l'espoir d'un retour, ils pouvaient mépriser le temps, vivre au présent. Mais le temps des adieux les menaçait souvent dans les pays lointains. Déjà Vasco da Gama laissait en

Afrique ses criminels ou mariniens désobéissants, déjà Sébastien del Cano fut contraint d'abandonner ses compagnons aux Moluques. Mais le pire était l'inactivité forcée du naufragé, du voyageur errant dans un espace inconnu. Rappelons les efforts de Robinson Crusoe pour sauver son compte du temps. Rappelons aussi le cas célèbre d'un Anglais laissé sur l'Île de Ste.Hélène, et puis trouvé fou après quelques mois de solitude<sup>17</sup>, ou le cas semblable d'un moine errant dans les ténèbres d'une cave et devenu fou après quelques journées, histoire raconté par le voyageur polonais, Nicolas Radziwiłł<sup>18</sup>. Sans temps, sans lumière, l'homme perd l'usage des sens, cherche la mort. Voici les mots d'un témoin sensible:

The fifth day Headly died and another moreover: then wee desired all to die, for in these five dayes and five nights we saw the Sunne but once and the Starre but one night, it was so foule weather<sup>19</sup>.

Puis, c'était l'apathie, qui naissait d'un danger trop grand et trop long. La mort semblait habituelle, sa fréquence mesurait le temps du voyage. Et puis encore c'était la mort des grands héros, Sir Humphrey Gilbert, Sir Richard Grenville, Sir Francis Drake, qui mesurait le temps historique des découvertes et des pirateries; la mort des grands, la mort des petits, toutes ornées dans les journaux de voyage à la mode romaine ou chevaleresque. La mort enfin apprivoisée, comme l'hiver et la nuit, mesurait maintenant le temps de l'aventure. Et toute cette réalité dangereuse, tout ce temps de risque, ne servait qu'à encourager, malgré tout, l'aventurier de la mer, à obtenir son choix, sa décision de retourner à bord, de recommencer.

Car son temps n'était pas le temps du travail quotidien: c'était le temps de l'aventure rapide, de l'attaque par l'ennemi (l'homme ou la nature) ou de l'attaque contre l'ennemi. Même dans le commerce pacifique, la vitesse fut préférée, la nécessité d'une attente faisait naître l'impatience. Ce n'est pas le commerce traditionnel qui forma l'imagination temporelle du marchand, du marin, de l'homme de découverte. C'est l'imagination des chevaliers médiévaux qui persiste

parmi les hobereaux appauvris, les soldats démobilisés, les marins durs. Le chevalier de la Fortune fait naître le capitalisme européen. Et la Fortune du hasard, pas le travail quotidien, lui apporte le désastre ou la victoire.

## Notes

<sup>1</sup> St. Grzybowski, *Découverte et diplomatie: les Cabot et leurs princes*, „Revue d'Histoire Économique et Sociale” 1969, N° 3, p. 230–236.

<sup>2</sup> R. Hakluyt, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation*, London 1910, Everyman's Library, Vol. I, p. 378, Vol. V, p. 171.

<sup>3</sup> Hakluyt, Vol. II, p. 219.

<sup>4</sup> *Trzy relacje z podróży polskich na Wschód muzułmański (Trois relations de voyages polonais en Orient musulman)*. Ed. A. Walaszek, Kraków 1980, p. 117, cf. p. 104.

<sup>5</sup> Hakluyt, Vol. V, p. 157–158.

<sup>6</sup> Hakluyt, Vol. I, p. 283.

<sup>7</sup> St. Kot, *Adieu à la Pologne*, *Silva Rerum* V 1930, p. 3–8.

<sup>8</sup> *Trzy relacje...*, p. 104.

<sup>9</sup> *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470–1471)*, Ed. J. Heers, G. de Groer, Paris 1978, p. 5.

<sup>10</sup> Hakluyt, Vol. IV, p. 134.

<sup>11</sup> Hakluyt, Vol. I, p. 283.

<sup>12</sup> *Les Voyages de Samuel Champlain Saintongenois Père du Canada*, Ed. H. Deschamps, Paris 1951, p. 323.

<sup>13</sup> S. Purchas, *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes*, Glasgow 1905–1907, Vol. XIX, p. 6–13.

<sup>14</sup> Hakluyt, Vol. VII, p. 184.

<sup>15</sup> Hakluyt, Vol. VII, p. 216–218, Purchas, Vol. XX, p. 101.

<sup>16</sup> Hakluyt, Vol I, p. 271–272.

<sup>17</sup> Hakluyt, Vol. IV, p. 254 et Vol. VII, p. 159.

<sup>18</sup> M.K. Radziwiłł, *Podróż do Ziemi Świętej, Syrii i Egiptu (Voyage en Terre Sainte, Syrie et Egypte 1582–1584)*, Ed. L. Kukulski, Warszawa 1962, p. 21.

<sup>19</sup> Hakluyt, Vol. VI, p. 40.