

LES ILES ATLANTIQUES COMME RELAIS AU LONG COURS
POUR L'EXTREME-ORIENT

DR. CHRISTIAN KONINCKY
Commision d'Histoire Maritime de Belgique
Université de Bruxelles

INTRODUCTION

En octobre 1968, la «Société Jean Bodin pour l'histoire contemporaine des institutions» et la «Commission Internationale d'Histoire Maritime» organisèrent ensemble, à Bruxelles, un colloque consacré à l'histoire comparée des grandes escales maritimes¹. Le thème, certes, était vaste. Il englobait tout type d'escale: île, archipel ou port sur le continent, dans à peu près toutes les mers et océans, et ce depuis l'antiquité jusqu'à nos jours. Un travail remarquable fut réalisé. Cependant, il est très compréhensible que face à l'immensité du sujet, plusieurs aspects ou certaines régions du globe n'ont pu être effleurés.

Il n'est guère dans nos intentions de vouloir à nouveau compiler un travail déjà effectué. En reparcourant toute la géographie de notre terre, nous sortirions du cadre du présent colloque. Nous nous bornerons donc aux îles atlantiques, principalement celles où touchèrent les voiliers des grandes compagnies des Indes orientales, soit à l'aller, soit au retour de l'Extrême Orient. La remise à l'étude de ces îles n'est pas vaine; car en compulsant les trois impressionnants volumes du sus-dit «Dixième Colloque d'Histoire Maritime», on pourra assez facilement constater que les îles atlantiques devaient céder le pas aux escales dans l'Océan Indien ou ailleurs. Il est vrai, celles-ci étaient de loin plus importantes. Par conséquent, les îles atlantiques pour ainsi dire furent littéralement noyées par toutes les grandes escales, qui d'ailleurs ne constituaient pas toutes des îles ou des archipels.

Notons au préalable, que nous ne jouerons pas sur l'emploi des mots: relais, relâche, échelle ou escale, peuvent évidemment comporter quelques nuances subtiles. Nous renvoyons à ce sujet aux synthèses du colloque que

1. *Les Grandes Escales*, Coll. Recueils de la Société Jean Bodin pour l'Histoire comparative des institutions, vol. XXXII, XXXIII & XXXIV, Bruxelles, 1972-1974.

nous avons mentionné au début². De notre côté, nous considérons ces termes comme synonymes; nous nous limiterons strictement aux îles proprement dites. Le champ d'étude est donc restreint, mais après tout il s'agit de dégager la signification des îles atlantiques, comme escales (relais ou relâches) sur la route des Indes orientales, fort des résultats de récentes recherches. En effet, au cours des dernières décennies, l'histoire des compagnies des Indes a connu des progrès remarquables; d'autant plus qu'il faut souligner l'existence d'ouvrages de taille consacrés aux petites compagnies, négligées jusqu'alors³. Ceci nous permet de faire un tour d'horizon plus complet et d'aspirer à des conclusions plus générales. Néanmoins tout ne pourra être dit en la matière, et il restera toujours un effort à fournir.

1. LES ILES DEL L'ATLANTIQUE

A première vue, l'Océan Atlantique semble compter moins d'îles que le Pacifique; cependant, une simple carte géographique démontrera que les îles atlantiques sur la routes de Indes sont nombreuses.

Dans l'hémisphère nord, il y a évidemment l'Islande, la Grande-Bretagne et l'Irlande. Nous les laisserons de côté, car la taille de ces îles diminue la signification essentielle qu'elles pourraient avoir comme relais. En effet, la proximité des grandes métropoles, où étaient armés les vaisseaux destinés à l'Orient, étant par trop évidente —les «Indiamen' anglais d'ail-

2. J. GILISSEN, «Une typologie des escales. Histoire des Grandes Escales vue sous l'angle institutionnel». In: *Les Grandes Escales...* op. cit., vol. XXXIV, pp. 685-695.

3. Nous citons quelques articles et ouvrages récents ayant trait aux aspects analysés dans cette étude; pour la compagnie suédoise:

S. T. KJELLBERG, *Svenska Ostindiska Compagnierna, 1731-1813*. Kryddor - Te - Porslin - Siden. Malmö, 1974.

C. KONNINCKY, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731-1766)*. A Contribution to the maritime, economic and social history of North-Western Europe in its relationships with the Far East. Courtrai, 1980.

pour la compagnie danoise:

T. VELSCHOW, «Voyages of the Danis Asiatic Company to India and China. 1772-1792». In: *The Scandinavian Economic History Review*, XX, 1972, pp. 133-152.

E. GOBEL, «The Danish Asiatic Company's Voyages to China. 1732-1833». In: *The Scandinavian Economic History Review*, XXVII, 1979, pp. 22-46.

pour la compagnie ostendaise:

R. BAETENS, «Investering en rendement bij de Generale Indische Compagnie: de handel op Bengalen vergeleken met de Chinahandel». In: *Album Charles Verlinden*, Gent, 1975, pp. 17-42.

K. DEGRYSE, «De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718-1735)». In: *Communications de l'Académie de Marine*, XXIV, 1976-1977, pp. 19-57.

leurs partaient naturellement d'Angleterre— ces îles peuvent difficilement être considérées comme points de relâche au sens strict. Il n'est pourtant pas moins vrai que certains navires hollandais, ostendais ou scandinaves, très rarement à l'aller, mais de temps en temps au retour, faisaient escale dans l'embouchure de la Tamise, ou dans l'île de Wight. En fait, il s'agissait d'escales très fortuites, imposées soit par le gros temps, soit par avarie.

Mais il y a d'autres archipels à signaler dans le proche voisinage de l'Ecosse; citons les îles Shetlands, les Orcades et les Hébrides, toutes anglaises, plus au nord encore, les Féroé, danoises depuis l'Union de Kalmar en 1397. Elles servaient de points de direction pendant la première étape du voyage pour les navires faisant le tour par le Nord de l'Ecosse. Danois et Suédois, parfois les Hollandais, plus rarement encore les Ostendais, préféraient le détour par le Nord de l'Ecosse à l'enfilage de la Mancha. Le choix de ces deux routes différentes dépendait des vents très variables dans cette région. A vrai dire, la distance à parcourir en faisant le détour était plus grande, mais les vents plus favorables sur ce trajet permettaient plus d'une fois de rallier l'Espagne en moins de temps que par la Manche. Néanmoins cette route peut être qualifiée pour le moins d'hasardeuse; les alentours de ces îles étaient parsemés d'écueils et de bas-fonds. Plus d'un navire y fit naufrage, et fut perdu corps et biens, en passant entre les Shetlands et les Orcades; les îles Fair et Foula servaient de points de repère⁴. Une route plus sûre, lorsqu'on choisit le détour par l'Ecosse, est celle allant en droite ligne vers les Féroé, indiquant la longitude d'où on mettait le cap au sud. Route dangereuse mais intéressante, puisqu'elle faisait réaliser un gain de temps. En plus elle offrait l'occasion de prendre assez de distance par rapport aux côtes atlantiques françaises; de la sorte on évitait d'être refoulé dans le Golfe de Gascogne, d'où il était pénible de se tirer.

Ces îles donc sont importantes quant à la navigation; en fait elles ne constituent pas des relais au sens propre. Pour être exhaustif, ajoutons tout de suite qu'il en est de même pour l'île de Saint-Kilda, à l'ouest des Hébrides, et du pic de Rockall au nord-ouest des côtes irlandaises, signalés à mainte reprise dans les journaux de bord.

Plus le voyage progresse, plus les îles et archipels prennent de l'importance. Plus au sud donc, les îles deviennent plus significatives: les Açores portugaises, à hauteur de Lisbonne, découvertes vers 1431 —nous y revien-

4. C. KONINCKY, «The Maritime Routes of the Swedish East India Company during its first and second charter (1731-1766)», In: *The Scandinavian Economic History Review*, XXVI, 1978, p. 47.

drons amplement— l'île de Madeire et l'archipel du même nom, englobant l'île de Porto Santo, les îlots inhabités des Desertas (Deserta Grande, Chao et Bugio) et les Selvanges, découvertes en 1418 et colonisées par les Portugais; un peu plus bas, les Canaries espagnoles, regroupant les îles de Grande-Canarie, Fuerteventura, Lanzarote, l'île de Fer (Hierro), Gomera, Palma et Tenerife, les îles du Cap-Vert portugaises, et les îles du Golfe de Guinée. Toutes s'inscrivent dans l'histoire de l'exploration des côtes occidentales africaines —à l'exception des Açores— entreprise à la suite de la recherche d'une voie maritime vers l'Extrême-Orient par les Portugais, dès le début du XV^e siècle. Celle-ci devait bientôt remplacer l'ancienne route méditerranéenne, devenue incertaine par la présence des Barbaresques, ainsi que la voie de terre, empruntée par les caravanes, peu pratique, on le conçoit aisément.

Les unes sont insérées dans l'itinéraire à l'aller (Madeire, Canaries, Cap-Vert, Golfe de Guinée). En partance de Cadiz, où bon nombre de vaisseaux des compagnies des Indes faisaient escale pour charger les précieuses piastres d'argent, numéraire exclusif autorisant à faire commerce avec l'Inde ou la Chine, les vaisseaux voguaient en droiture sur les Canaries et les îles du Cap-Vert, pour ensuite diriger le cap, soit vers Bahia sur la côte brésilienne, profitant des alizés d'abord nord-est, puis sud-est, soit plus au sud, traversant de plein fouet le Pot-au-Noir, les doldrums, redoutables calmes-plats, pouvant immobiliser pendant plusieurs semaines les voiliers en quête de vents ou de courants marins favorables. En outre, si on se tenait trop près des côtes africaines, les navires risquaient de être repoussés dans le coude formant le Golfe de Guinée. La situation est donc parallèle à celle près du Golfe de Gascogne. Il est vrai, les Portugais y possédaient à peu près partout des factoreries, donc des points de relâche. Cependant, si on ne désirait pas faire commerce, la région devait être évitée afin de n'encourir aucun retard.

Les autres îles (Açores) se situaient sur le chemin du retour. Situées favorablement par rapport aux Westerlies et au Gulfstream, en les quittant vents et courants propices propulsaient les navires rapidement et avantageusement pour enfile la Manche.

Passé l'équateur, nous notons l'île de la Trinité (Trinidad), signalée de temps en temps, de même que Tristan da Cunha, déjà très au sud et ultime point de repère pour mettre le cap vers l'est, dans le but de doubler le Cap de Bonne Espérance à bonne latitude; d'ature part il faut citer Sainte-Hélè-

ne et Ascension, parfois l'île de Fernando Noronha, toutes des échelles classiques sur la route du retour.

Ainsi nous avons énuméré les îles et archipels, qui d'une manière ou d'une autre, jouèrent le rôle de relais, sous-entendu au sens large, sur la voie maritime de l'Extrême-Orient. Cependant ne soyons pas surpris de constater, qu'il ne s'agit que d'un nombre infime des îles existantes. En effet, la majorité des îles atlantiques, n'entrent guère en ligne de compte, nonobstant que les voiliers des compagnies dans l'Atlantique croisèrent du nord au sud et du sud au nord. Quelle en est la raison?

Les unes doivent être considérées comme trop proches des côtes métropolitaines, perdant ainsi toute signification de relais, sauf comme points d'observation pour la navigation à vue. C'est le cas des îles de la Manche, des Scillies au large de Lands End, la pointe extrême des Cornouailles (Cornwall). D'autres se trouvent complètement en dehors de la voie directe, ou même à l'écart des plus grands détours, telles les Bermudes, les Antilles ou Indes occidentales, formant la frontière entre l'océan et la Mer des Caraïbes, étant elles-mêmes l'objectif d'une navigation intense, pendante de celle vers l'Orient. Plus au sud il y a les Malouines (Falklands, Malvinas), la Géorgie du Sud, les Sandwichs du Sud et les Orcades du Sud; à l'est les îles Gough et Bouvet, dernier archipel avant le méridien du Cap de Bonne Espérance. La plupart de celles-ci n'ayant à l'époque pas encore fait l'objet de convoitise, certaines n'ayant même pas été explorées ou découvertes.

Pour être complet, il faudrait encore citer l'archipel Martin-Vaz. Après avoir été expulsés de Sainte-Hélène par les Anglais, les Hollandais se mirent à la recherche de la Nouvelle-Sainte-Hélène, île purement imaginaire estimée ENE de l'unique Sainte-Hélène. Pourtant elle figurera sur les cartes marines jusqu'en 1738; après quoi elle fut supprimée. Cependant, la recherche de cette île fictive amena les Hollandais à découvrir l'archipel de Martin-Vaz. Grandes de quelques hectares et difficilement accessibles à cause d'une barrière presque continue de récifs, elles furent aussitôt abandonnées⁵.

5. H. DEHERAIN, *Dans l'Atlantique: Sainte-Hélène aux XVIIème et XVIIIème siècles, l'archipel de Tristan da Cunha, côtes de l'Afrique australe, les voyages d'Auguste Broussonet au Maroc et aux Canaries*, Paris, 1912, pp. 12-17.

2. SIGNIFICATION DES ILES A L'ALLER

Revenons-en aux îles relais de la route de l'Extrême-Orient et tâchons de déterminer la raison de leur importance. Reparcourons les dans le sens de la progression du voyage.

Nous omettons de revenir sur les îles au nord de l'Ecosse, puisqu'en fait on n'y relâche guère, ainsi que sur les îles de la Manche, et ce pour les raisons que nous avons déjà invoquées.

Le premier relais est constitué par l'île de Madeire. Escale plutôt exceptionnelle pour les Français, et seulement durant les premières années⁶, elle était de rigueur pour les Suédois durant la période de 1746 à 1766, pour autant que les navires suédois étaient destinés en même temps à l'Inde et à la Chine, au cours du même voyage donc; ceux-ci s'approvisionnaient dans l'île de Madeire en piastres d'argent. Ils venaient en droiture de Gothembourg et ne relâchaient pas à Cadix, comme le faisaient leurs collègues destinés soit aux Indes, soit à la Chine uniquement⁷. Nais n'exagérons rien, car en ce qui concerne les Suédois, trois navires seulement s'arrêtent à Madeire. Le séjour dura tout au plus une semaine. L'escale ici était donc de prédominance commerciale.

L'archipel suivant était celui des Canaries. A quelques journées de Cadix, Ténériffe (ou Tenerife) était une escale régulière pour les Français de 1727 à 1732⁸. On y renouvelait l'eau potable, comme à chaque escale d'ailleurs, et quelques provisions. Les Canaries offraient, tout comme le relais en Espagne ou au Portugal, ou même dans Madeire, la possibilité de s'approvisionner en agrumes: oranges, citrons, pamplemousses ou autres, si nécessaires pour se procurer l'acide scorbutique, en guise de prévoir soit de différer l'éruption du scorbut.

L'administration de jus de citron était de rigueur chez les Hollandais, les Ostendais et les Scandinaves, bien avant la publication de Lind, *Treatise of the Scurvy* (1753). Lind prescrivit la distribution obligatoire de jus de citron aux Anglais, en vue d'endiguer la propagation du scorbut. Jusqu'alors les Anglais s'étaient fiés aux limes, de moitié moins riches en acide scorbi-

6. L. DENOIX, «Les Escales de la Compagnie des Indes au XVIIIème siècle», In: *Les Grandes Escales...* op. cit., vol. XXXIII, p. 218.

7. C. KONINCKY, *The Maritime Routes...* op. cit., pp. 43-48.

8. L. DENOIX, *ibid.*

que que les citrons, fruits qu'ils se procuraient dans leurs colonies aux Indes occidentales⁹.

Au fond, l'arrêt aux Canaries paraît superflu, si au préalable on avait relâché au Portugal ou en Espagne. Un principe général, suivi progressivement dans toutes les compagnies, consistait à diminuer le plus possible le nombre d'escales, afin d'écourter au maximum la durée du voyage. Chaque journée de route, soit en mer, soit dans les ports, se révélait être coûteuse. Ce principe fut réalisé au fur et à mesure que s'acquerrait l'expérience en matière de navigation, et que la technique de la construction des navires se perfectionnait.

Entre-temps les Canaries conservèrent leur importance; car si elles perdent petit à petit leur signification de relais, d'un autre côté l'observation au passage demeure primordiale pour la navigation au sens strict. En effet, il faut rappeler que pour de nombreux navigateurs le méridien de Ténériffe ou de Hierro (l'île de Fer) figurait comme coordonnée de base, sauf pour les Anglais, remplacé plus tard successivement par celui de Londres et de Greenwich. Le pic du Teide (3.707 m) permettait d'être observé à longue distance et de corriger la longitude, sinon de repartir à zéro, du moins pour ceux qui s'étaient trompés grossièrement dans leurs calculs. Pour beaucoup de vaisseaux, les Canaries constituaient le dernier repère visuel avant le Détroit de la Sonde, entre Java et Sumatra. On se souviendra de l'insolubilité posée par le problème de la longitude, aussi longtemps qu'un gardien du temps exact fit défaut. L'issue de ce problème ne se généralisera qu'à la fin du XVIII^e siècle¹⁰.

De toute façon, Madeire aussi bien que les Canaries, se trouvaient sur la bonne route, faisant profiter les voiliers de vents plus stables que dans l'Atlantique Nord ou dans le Mer du Nord. Variant en latitude selon les saisons, les alizés soufflaient en permanence, et de direction invariable du nord à l'est dans l'hémisphère nord. Ils permettaient une navigation sans trop de problèmes, à condition qu'on les 'attrapent'; les îles garantissaient le repérage de ces vents, et tant qu'on les tenait, on souscrivait au succès du «Passage» dans l'Atlantique. A défaut on risquait de s'égarer dans des zones

9. C. KONINCKY, *Ziekten op zee. Pathologie van de ziekten op de grote vaart in de 18de eeuw*. (Communications de l'Académie de Marine, vol. XXVI) (sous presse).

10. F. MARGUE, *Histoire de la Longitude à la mer au XVIII^e siècle en France*, Paris, 1917, et, *Id. Histoire générale de la Navigation du XV^e au XX^e siècle*, Paris, 1931.

Pour une courte synthèse du problème, voir F. MAURO, «L'Expansion Européenne 1600-1870». Coll. Nouvelle Clio. *L'Histoire et ses Problèmes*, vol. XXVII, Paris, 1967, 2^e édit., pp. 110-111.

de calmes-plats, de s'attarder et de rater par conséquent les moussons dans l'Océan Indien ou dans la Mer de Chine. Dans de pareilles circonstances, la réussite du voyage était lourdement hypothéquée et un hivernage en cours de route devait être envisagé, parfois même avant d'atteindre l'Extrême-Orient¹¹.

Peut-être cela paraît-il assez surprenant de constater que le succès d'un voyage se jouait de si bonne heure, alors que le trajet jusqu'aux Canaries représente à peine le quart de la distance à parcourir à l'aller. Pour illustrer à l'excès cette réalité, citons l'exemple frappant d'un vaisseau danois, arrivé à hauteur de Bahia (au Brésil) et se voyant contraint de rebrousser chemin et d'hiverner en Irlande¹². Le passage des Canaries est donc primordial; si même ravitaillement il y a, il s'effectuait de façon assez originale; les provisions étaient «happées» au passage des embarcations indigènes, accostant hâtivement aux flancs des lourds vaisseaux. Notons quand même que l'escale aux Canaries rebondira aux XIX^e et XX^e siècles, mais dans un tout autre contexte, celui du «bunkering».

Porpulsés par les alizés, mais aussi par le courant marin des Canaries, les navires se dirigèrent quasiment automatiquement vers les îles du Cap-Vert. Pour les uns, ces îles ne constituent qu'un point de repère situé dans la zone d'influence des alizés; pour les autres, c'est une escale, la dernière possible avant la traversée de l'Atlantique Sud. Ceux qui relâchent, le font à Porto Praya dans l'île de Santiago, où à nouveau on renouvelait l'eau potable et où on s'approvisionnait en vivres frais.

Les Français y relâchèrent dès 1721, mais plus fréquemment dès 1726 et surtout à partir de 1734¹³. Les Danois font régulièrement arrêt à Porto Praya, sauf s'ils avaient touché à Cadix. Leurs instructions à ce propos étaient rédigées assez sévèrement. La moitié des vaisseaux danois, en provenance de Cadix, et ne s'arrêtant pas aux îles du Cap-Vert, par contre faisaient escale au Cap de Bonne Espérance, mais en tout cas pas avant 1742. C'est surtout les navires destinés à l'Inde qui s'arrêtèrent aux îles, à l'inverse de ceux destinés à la Chine¹⁴. Les Ostendais, eux aussi relâchèrent dans l'île de Santiago¹⁵. La relâche durait entre 5 et 6 jours.

11. C. KONINCKY, *The Maritime routes...* op. cit., p. 52 et sq.

12. E. GOBEL, «Asiatisk Kompagnis Kinafarter 1732-1772. Seljruter og seljtider». In: *Årbog* (Selskabet Handels og Sofartsmuseets venner) 1978, p. •

13. L. DENOIX, op. cit., p. 219.

14. E. GOBEL, *Asiatisk...* op. cit., p. 17.

T. VELSCHOW, op. cit., p. 146.

15. K. DEGRYSE, op. cit., p. 36.

La relâche aux îles du Cap-Vert constitue le dernier relais régulier dans l'Océan Atlantique; car si certains relâchèrent parfois dans les ports du Golfe de Guinée, c'est parce qu'ils ont été déviés ou refoulés par vents et courants contraires dans le coude de l'Afrique, ayant pour ainsi dire raté l'alizé et s'étant aventurés trop près du continent africain, probablement dans le but d'éviter le fameux Pot-au-Noir¹⁶. Dans ces cas plutôt exceptionnels, on relâche dans les ports côtiers ou dans les îles (Fernando Po, Principe, Sao Thomé; l'île de la Tortue, ni d'Anno Bonn et d'Adams, à hauteur des côtes gabonaises, n'entrent en ligne de compte). Si proche du continent, l'escale n'attribue guère d'importance à ces archipels, sauf peut-être pour les Portugais.

Rappelons que la voie maritime la plus fréquentée était celle tirant vers le sud-sud-ouest à partir des îles du Cap-Vert, en direction de la pointe extrême orientale du continent sud-américain, profitant au maximum de l'alizé nord-est et évitant en même temps l'influence des alizés sud-est dans l'hémisphère sud. On s'en rassurait en pointant les côtes brésiliennes, où parfois on s'arrêtait. Ceci n'était pas coutume, étant donné que les navires se voyaient obligés de naviguer à l'extrême limite de la zone d'influence des alizés opposés. Le plus souvent on évitait les escales au Brésil à cause du climat malsain et le risque de maladies contagieuses. En outre, l'arrêt dans les ports portugais était chose coûteuse. Toute considération faite, la route au large du Brésil faisait profiter les navires du courant brésilien, poussant les navires bien au sud, et les conduisant sûrement vers la zone des «Westerlies», «Grands Frais d'Ouest» ou «Roarign Forties», qui à leur tour permettront de doubler le Cap de Bonne Espérance.

Tous les navires ne longent pas les côtes brésiliennes. D'aucuns préféraient rester à distance du continent sud-américain et tâchèrent de repérer l'île de la Trinité, espagnole jusqu'en 1797, garantissant une fois de plus la correction de la longitude, et plus bas encore Tristan da Cunha, point propice pour rabattre vers l'est. Découverte par les Portugais en 1506, dans la suite l'île fut visitée quelques fois par les Hollandais en route vers les Indes; mais n'offrant pas grand-chose aux navigateurs, sauf la chasse aux tortues —l'accès demeurant d'ailleurs assez difficile— l'archipel tombera pratiquement dans l'oubli¹⁷. D'Après de Manneville mettra les navigateurs

16. L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident. Le Commerce à Canton au XVIII^e siècle. 1719-1833*, vol. I, Paris, 1964, p. 251.

L. DENOIX, *op. cit.*, p. 219.

17. M. MACKAY, *Angry Islands. The Story of Tristan da Cunha (1506-1963)*, Londres, 1963, pp. 21-24.

français en garde contre les dangers que comportait l'approche des côtes de l'archipel¹⁸. C'est ainsi que Tristan da Cunha ne conservera pas d'autre signification que celle de la Trinité. Notons quand même, pour la petite histoire, que Guillaume Bolts, commandant une frégate pour le compte de la Société Impériale Asiatique de Trieste, fondée et financée par Charles comte de Proli, banquier et homme d'affaire brabançon, fit halte dans Tristan da Cunha, qu'il rebaptisa aussitôt île de Brabant au nom des Habsbourgs. Il fut question d'exploiter l'île, mais la compagnie ne fit pas long feu; la banqueroute fut déclarée en 1781. L'empereur Joseph II conserva l'île, mais n'entreprit aucun effort pour la mettre en valeur¹⁹.

La route par la Trinité passait encore pour favorable à cause du courant marin avantageux. Mais tout comme pour Tristan da Cunha, c'est plutôt le hasard qui fit que ces îles, en plein milieu de l'océan, pussent être repérées. Compte tenu de la déficience des calculs quant à la longitude, le plus souvent on dû se contenter de l'estime; ainsi il n'est pas rare que les navigateurs de l'époque supposaient avoir doublé la Trinité, soit à l'est, soit à l'ouest. Autant dire qu'on s'en souciait très peu.

Par conséquent, le passage du Cap de Bonne Espérance, doublé soit à vue, soit à l'estime en observant les bancs du Cap des Aiguilles, revêtit bien plus de sens. Là se terminait la course dans l'Atlantique, tout au moins à l'aller.

3. SIGNIFICATION DES ILES AU RETOUR

Le voyage du Cap de Bonne Espérance à la métropole se déroulait pratiquement de façon identique pour tous les voiliers. Son explication réside dans la direction avantageuse des vents et des courants sur ce tronçon du voyage par rapport à la marche à suivre.

Propulsés par le courant de Benguela, puis successivement par les courants sud et nord-équatoriaux, respectivement au sud et au nord de la Ligne, poussés aussi par l'alizé sud-est dans l'hémisphère sud, les navires se dirigèrent d'échelle en échelle; de l'île de Sainte-Hélène on naviguait vers Ascension, parfois vers Fernando Noronha et plus haut vers les Açores. Ceci étant dit, rien n'obligeait à relâcher dans chaque île.

18. *Id.*, p. 25.

19. *Id.*, p. 26.

Le tableau I reproduit ci-contre, indique clairement la dense fréquentation à Sainte-Hélène. Découverte par les Portugais en 1502, occupée par les Hollandais de 1645 à 1651, la Compagnie anglaise des Indes orientales y créa un établissement en 1659 et en obtint la propriété exclusive en 1673. Etant donné qu'ils étaient chez eux donc, il est logique que les Anglais s'y arrêtèrent²⁰. Les Hollandais passèrent très souvent dans les parages, mais n'y relâchaient pas très souvent. Cela s'entend puisqu'ils faisaient escale au Cap, rendant une escale ultérieure avant d'atteindre la métropole superflue. Notons qu'au début du XVII^e siècle, les Hollandais croisèrent ardemment aux alentours de Sainte-Hélène pour capturer les navires portugais. Il faut croire que cette chasse a découragé les Portugais; comme le démontre le tableau I, très peu de Portugais touchèrent à Sainte-Hélène. Leur absence paraît assez paradoxale; rappelons que les Portugais, peu de temps après avoir découvert l'île, y avaient importé des animaux et entamé le défrichage des terres, dans le but d'en faire une escale profitable sur le chemin du retour. Afin que l'île soit entièrement réservée aux voyageurs, les Portugais y avaient interdit toute habitation à caractère permanent²¹. Par contre, les Français fréquenteront l'île, et toute proportion gardée, même les Danois et les Suédois. Précisons que l'ordre de marche des Danois stupéfait de relâcher soit à Sainte-Hélène, soit à Ascension. Mais plus d'un se vit contraint de faire escale dans l'île d'Ascension, après n'avoir pu obtenir des rafraîchissements satisfaisants dans Saint-Hélène. C'est de la même façon qu'il faut interpréter les relâches des Suédois²².

En analysant les escales dans Sainte-Hélène et Ascension, il s'avère difficile de discerner une logique. Sans aucun doute tâchait-on de repérer les îles du point de vue de la navigation; les îles offraient l'occasion, une fois de plus, de revoir les calculs et d'adapter l'estimation. N'oublions surtout pas l'attraction de la chasse aux tortues-de-mer dans l'île d'Ascension; ces amphibiens procuraient aux équipages une nourriture hors du commun, mais fraîche et riche²³. En fin de compte, on espérait quand même renouveler l'eau potable.

20. C. NORTHCOTE PARKINSON, *War in the Eastern Seas 1793-1815*, Londres, 1954, p. 154. L'archipel se compose de trois îles: Tristan da Cunha, Inaccessible et Nightingale. H. DEHERAIN, *op. cit.*, p. 77.

21. V. RAU, «Les Escales en la "Carreira da India" (XVI^e - XVIII^e siècles)», In: *Les Grandes Escales...* *op. cit.*, vol. XXXIII, p. 17.

22. E. GOBEL, *Asiatisk...* *op. cit.*, p. 20.

C. KONINCKY, *The First and...* *op. cit.*, p. 142.

23. C. KONINCKY, «Voeding op Zee in de 18de Eeuw. Een kwantitatief en vergelijkend onderzoek», In: *Communications de l'Académie de Marine*, XXV, 1978-1979, pp. 17-18.

TABLEAU I

*Relaches et passages a Sainte-Helene (1721-1757)**

Année	Anglais	Hollandais	Français	Ostendais	Suédois	Danois	Portugais	Autres	Total
1721	19	12/1	3	4	—	—	—	1**	40
1722	15	20	3	1	—	1	—	—	40
1723	16	21	—	—	—	—	—	—	37
1724	22	1	—	—	—	—	—	—	23
1725	10	25	—	—	—	—	—	5	40
1726	14	25	3	—	—	—	—	—	42
1727	17	—	1	—	—	—	—	—	18
1728	10	—	—	—	—	—	—	5	15
1729	17	—	—	—	—	1	—	—	18
1730	11	17	1	—	—	—	—	—	29
1731	16	6	2	1	—	—	—	—	25
1732	14	11	3	—	—	1	—	—	29
1733	17	12	3	1	—	1	—	—	34
1734	13	1	2	—	—	—	—	18	34
1735	18	3/30	3	—	—	1	—	—	55
1736	12	17/1	—	—	—	—	—	—	30
1737	12	3/30	3	—	—	1	—	—	49
1738	14	17/1	4	—	—	2	—	—	38
1739	17	24/2	6	—	—	1	—	—	50
1740	17	23/2	3	—	—	1	1	—	47
1741	14	21	—	—	—	1	—	—	36
1742	25	17/1	5	—	—	1	—	—	49
1743	19	15/2	—	—	—	1	—	—	37
1744	19	22/1	1	—	—	1	1	—	45
1745	17	6/18	—	—	4	1	—	—	46
1746	17	—	—	—	—	2	—	16	35
1747	9	3	—	—	2	2	—	7	23
1748	15	18	—	—	1	1	—	—	35
1749	20	1	—	—	2	3	—	13	39
1750	24	4	2	—	—	2	—	16	48
1751	20	5	9	—	1	2	—	11	48
1752	20	—	2	—	—	1	—	13	36
1753	17	1	—	—	—	3/2	—	2/1***	26
1754	18	—	—	—	3	3	—	10	34
1755	22	—	1	—	—	1	—	15	39
1756	23	—	—	—	2	3	—	6	34
1757	16	16	—	—	—	1	—	1***	34
Total	616	456	60	7	15	41	2	140	1.337

* UUB. L. 181. Les nombres soulignés indiquent les passages, les autres les relaches.

** Pirates de Goa.

*** Navire prussien.

L'île d'Ascension demeurait déserte, mais d'après certains témoignages de l'époque, elle fonctionnait comme «boîte postale». Quand un vaisseau accostait, on se chargea de mentionner le passage du navire sur un bout de papier, qu'on introduisit par la suite dans une bouteille vide, fixée sur un poteau. Le visiteur suivant brisa la bouteille et la remplaça après avoir renouvelé son contenu. Il est possible qu'outre le nom du navire et la date du passage, on y ait inséré d'autres documents tel que des journaux ou le nombre de décès survenus à bord. L'idée consistait à acheminer les renseignements contenus par la bouteille à leurs destinataires. Mais il semble peu probable, qu'on y laissa des documents importants, voire de la correspondance, comme l'affirment certains auteurs.

En ce qui concerne les Suédois, nous possédons des données exactes quant aux relâches faites à Ascension. Ils firent escale dans l'île sans interruption, tandis que le relais de Sainte-Hélène ne fut pratiqué qu'à partir de 1745²⁴. Il faut croire qu'au début les Suédois craignaient d'être confrontés aux Anglais. On se rappellera les réserves puis les réticences de l'East India Company vis-à-vis de la compagnie suédoise, lorsque celle-ci fut établie en 1731. L'arrivée des Suédois aux Indes avait mis en émoi les Anglais, qui considéraient que la compagnie suédoise n'était qu'interlope et un subterfuge de la compagnie ostendaise à peine abolie. Cette suspicion suscita la prise de la factorerie suédoise de Porto-Novo, par une action militaire conjointe des Anglais et des Français. La Suède protesta avec véhémence auprès des deux cours étrangères. Des négociations diplomatiques furent entamées en vue de dédommager les Suédois, aboutissant en 1741; depuis les Suédois furent autorisés à relâcher sans harcèlement et sans crainte dans toutes les colonies et dépendances anglaises et françaises, dans le but de s'approvisionner en vivres frais et en eau²⁵. Sans doute doit-on attribuer aux mêmes motifs l'absence des Ostendais à Sainte-Hélène. Nous n'avons relevé qu'une seule relâche ostendaise dans Sainte-Hélène; elle s'étala sur un peu plus d'une semaine, huit jours exactement.

Force est de constater que les Suédois préférèrent plutôt l'île d'Ascension à celle de Sainte-Hélène. D'ailleurs si les navires s'arrêtèrent au Cap de Bonne Espérance, ils relâchèrent tout au plus dans Ascension; donc si les circonstances rendaient l'escale vraiment nécessaire.

Notons que dans le tableau 2 ci-dessus, le nombre de navires accostant à Sainte-Hélène correspond parfois à celui d'Ascension; ceci n'implique

24. C. KONINCKY, *The First...* op. cit., (schémas des voyages: tableau hors texte).

25. V. RAU, *op. cit.*, p. 17.

TABLEAU II

Nombre de vaisseaux seudois ayant touche aux iles

Année	Sainte-Hélène	Ascension
1738	—	1
1740	—	1
1742	—	1
1743	—	1
1745	4	2
1747	2	—
1748	—	2
1749	2	1
1751	1	2
1752	—	2
1753	—	1
1754	3	1
1755	—	1
1756	2	2
1758	—	1
1763	—	2
1767	1	—

Notons que dans le tableau 2 ci-dessus, le nombre de navires accostant à Sainte-Hélène correspond parfois à celui d'Ascension; ceci n'implique nullement qu'il s'agit des memes navires, relachant aux deux iles pendant le meme voyage.

nullement qu'il s'agit des mêmes navires, relâchant aux deux îles pendant le même voyage.

Nous sommes mal informé de la durée des séjours à Sainte-Hélène et à Ascension, sauf pour le cas suédois. Ceux-ci relâchèrent d'un à dix jours à Sainte-Hélène, et d'un à deux tout au plus à Ascension. Pour tout navire, le relais de Sainte-Hélène constituait un lieu de ravitaillement, et si nécessaire lieu de rétablissement pour les malades graves. En effet, c'est au retour de l'Extrême-Orient que se manifestaient les cas aigus de scorbut; de toute façon on appréciait le renouvellement des provisions en eau, à chaque fois que c'était possible. Mais n'oublions pas que ces escales n'étaient pas indispensables, certes, lorsqu'on avait relâché au Cap. Cela explique l'écart de la durée du séjour d'une part, et le passage à distance des uns, la relâche des autres, d'autre part. Si l'eau demeurait potable á bord, si les provisions n'étaient pas épuisées, s'il n'y avait pas trop de malades, on brûlait tout simplement l'étape.

Et puis il y avait d'autres possibilités de relais, tel que Bahia (Salvador) au Brésil, «escale occasionnelle en cas d'avarie et de vicissitudes de navigation» pour les Portugais pendant le XVIème et une partie du XVIIème siècle²⁶. A quinze degrés latitude nord et trente degrés longitude ouest environ se situe Fernando de Noronha, où les Ostendais avaient envisagé d'établir un relais à caractère permanent²⁷. Les Suédois semblent avoir eu l'intention de réaliser cette idée, ce qui n'est pas improbable vu le transfuge de «cadres» de la compagnie ostendaise à la suédoise, après la suppression de la première²⁸. Mais à notre connaissance, un seul navire suédois y relâche, acculé par l'état désespéré de certains malades. Peut-être un second navire de la même compagnie s'y arrêta; malheureusement nous ne pouvons pas le confirmer. A vrai dire, Fernando de Noronha ne se situait pas exactement sur la route la plus directe; par conséquent cette escale à dû être reléguée, et elle a vraisemblablement été remplacée par Sainte-Hélène, une fois que les différends entre Anglais et Suédois furent dissipés. Les Danois en provenance de la Chine relâchèrent surtout à Sainte-Hélène.

27. G. DEPT, «La Compagnie d'Ostende. Voyages et Projets de Colonisation», In: *Bulletin der Maatschappij van Geschied en Oudheidkunde te Gent*, XXXIV, 1926, p. 52.

28. C. KONINCKY, «La Compagnie suédoise des Indes orientales et les Pays-Bas autrichiens. Esquisse succincte d'une participation «belge» à l'étranger aux dix-huitième siècle», In: *Bulletin de l'Académie Royale des Sciences d'Outremer*, 1978, pp. 295-328.

Les Açores étaient de loin plus importantes comme relais dans la «Carreira da Índia». Les Portugais relâchaient le plus souvent dans l'île de Terceira, les Suédois dans celle de Fayal²⁹. Un seul navire suédois fit escale à Sainte-Hélène et aux Açores pendant le même voyage, tandis que la plupart relâchant aux Açores, avaient fait une halte dans l'île d'Ascension au préalable.

Les Açores étaient pourvues de tout ce que pouvait espérer les équipages revenant des Indes ou de la Chine. Leur colonisation avait été entreprise de bonne heure. En outre, l'endroit se prêtait au nettoyage des coques ayant souffert des eaux tropicales et récemment pendant le passage de la Mer de Saragosse. Le séjour varie en fonction des besoins. Pour les Suédois, la période oscille entre 4 et 32 jours, ce dernier chiffre étant assez exceptionnel³⁰. Par dessus le marché, il faut supposer que la proximité de l'Europe, attribuait aux Açores le fait d'être l'ultime relais, où on était en mesure de s'enquérir de la situation politique dans la mère patrie, voire de conflits pouvant entraver le retour au port d'attache. Les Danois furent à deux reprises au moins consignés de s'informer aux Açores, si leur pays était en guerre ou non³¹. Le cas de guerre impliquait parfois que des vaisseaux ennemis guettaient le retour des navires revenant des Indes avec de riches cargaisons.

Les Açores revêtirent donc une fonction multiple. Pour les Portugais, les Açores constituaient un point de ralliement en vue de regrouper au retour la flotte de la «Carreira da Índia», afin d'être escortée jusqu'à l'embouchure du Tage. Evidemment on en profitait pour se ravitailler en même temps ou pour faire exécuter quelques réparations. Pour les Scandinaves, c'était d'une part un lieu de ravitaillement, mais aussi un lieu d'information. Notons en passant que Fayal avait été reconnue par les Hollandais comme étant l'île la plus fertile de l'archipel³².

Les Açores étaient en fait le dernier relais sur le chemin du retour. Parfois on observait les îles Scillies avant d'enfiler la Manche, mais ce repère était fort secondaire. Comme pour bien d'autres archipels dans l'Atlantique Nord, la proximité de la terre ferme les dénuait d'importance

29. V. RAU, *op. cit.*, p. 18.

C. KONINCKY, *The Maritime Routes...* *op. cit.*, p. 59.

30. C. KONINCKY, *The First...* *op. cit.*, (schémas des voyages: tableau hors texte).

31. E. GOBEL, *The Danish Asiatic...* *op. cit.*, p. 37.

32. P. VAN DAM, *Beschryvinge van de Oostindische Compagnie*, I, pt. 2, Edit. F.W. Stapel (Rijks Geschiedkundige Publicatiën, LXVIII), La Haye, 1929, p. 45.

dans le long cours. Rappelons aussi que dans bien des compagnies, défense formelle fut faite de relâcher où que se soit après avoir quitté les Açores. Il en est ainsi chez les Suédois et les Danois, faisant de temps en temps le détour par l'Ecosse, à l'inverse du début du voyage, et à qui on imprégnait d'éviter à tout prix l'Islande et les Féroé³³.

Cette défense se conçoit! D'une part, les armateurs avaient hâte de faire rentrer les navires: les marchés en produits «coloniaux» battaient au rythme de la rentrée des navires, et ainsi se développa une concurrence, incitant les vaisseaux à faire la course pour déverser en premier les marchandises orientales sur les marchés européens. D'autre part, une navigation lente au retour exposait inutilement les navires richement chargés à la convoitise de corsaires occasionnels ou d'ennemis purement et simplement. Ce risque s'amplifiait dans les parages de Açores, qui n'étaient pas fort éloignées du champ d'action des pirates et affiliés, opérant à partir des Antilles, où ils avaient l'habitude de se retrancher. Enfin, il fallut éviter coûte que coûte le commerce interlope ou la fraude. Cette tentation croissait plus on se rapprochait de l'Europe. Les îles au Nord de l'Ecosse étaient réputées pour ce genre de trafic³⁴.

CONCLUSION

Afin d'évaluer la signification des îles comme relais dans l'Océan Atlantique, il faudrait pour bien faire intégrer le trajet dans l'Atlantique dans le contexte global du voyage vers l'Extrême-Orient. Quoique nous risquons de dévier de sujet, nous sommes bien obligé d'aborder l'aspect général.

Si nous comparons le trajet effectué dans l'Atlantique à celui dans l'Océan Indien, ou plus exactement les métropoles ports-d'attache et le Cap de Bonne Espérance d'un côté, et entre le Cap et la Chine ou les Indes d'un autre, tant à l'aller qu'au retour, nous remarquerons le passage du Cap divise l'aller et le retour en deux parties inégales. Nous abordons l'aspect du point de vue du nombre de journées de voyage; la distance à parcourir n'est pas un paramètre valable à l'époque des voiliers. (Voir tableau III).

33. E. GOBEL, *Asiatik...* op. cit., p. 20.

34. Il existe une littérature abondante à ce sujet. Nous renvoyons à la bibliographie critique dans: *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Edit., W.E. Minchinton, Londres, 1969, pp. 185-186, ainsi qu'à la contribution de W.A. COLE dans ce volume: *Trends in Eighteenth Century Smuggling*, pp. 121-143.

Nos conclusions à ce sujet peuvent se résumer comme suit:

- 1°. le voyage à l'aller, d'Europe à l'Extrême-Orient, s'étale sur une plus longue période que le retour. Il faut compter au moins trois bonnes semaines de plus, en général, pour la Chine; pour les Indes, un, deux mois ou plus;
- 2°. le trajet dans l'Atlantique est plus long que celui dans l'Océan Indien. Ceci vaut tant pour l'aller que pour le retour. La différence va au-delà des trois semaines.

Le régime des vents et des courants est évidemment à l'origine de cette répartition. Il n'est pas dans nos intentions de les analyser ici — nous les avons effleurés à plusieurs reprises — mais ce qui nous intéresse, c'est de comprendre l'utilité des escales en fonction de la durée du séjour en mer. Sans vouloir aborder dans cette étude les escales outre le Cap de Bonne Espérance, nous sommes dans l'obligation d'y faire allusion. Les ouvrages à ce sujet démontrent qu'elles sont très peu nombreuses. On en comprend la raison, puisque le trajet dans l'Océan Indien, du moins exprimé en nombre de journées, était manifestement plus court. Ceci nous permet automatiquement de comprendre la nécessité des relais dans l'Océan Atlantique. Ils sont d'autant plus importants au retour, puisque les équipages s'affaiblissaient, que les vivres s'épuisaient et que le matériel s'altérait. Les relais sont moins importants à l'aller, parce qu'il comprenait très souvent une escale continentale, le plus souvent en Espagne, et parce que le début du voyage ne posait pas trop de problèmes nécessitant des escales supplémentaires. Nous supposons que lorsque les données pour d'autres compagnies seront connues, notre assertion pourra être confirmée une fois de plus³⁵.

Cependant pour en revenir à notre point de départ, quelle explication doit-on donner aux relais dans l'Atlantique?

Nous pouvons discerner différentes motivations pour relâcher:

- 1°. Le premier type de relais est d'ordre *commercial*. Une seule île entre en ligne de compte: notamment Madeire. Lorsqu'il n'y avait pas de relâche à Cadix au préalable, on s'approvisionnait en piastres d'argent dans l'île de Madeire. Sans doute envisageait-on d'y obtenir les piastres à des prix plus avantageux? Mais cette pratique ne semble pas avoir porté beaucoup de fruits.

35. Nous pensons tout spécialement à la Compagnie hollandaise. Les données brutes à ce sujet ont déjà fait l'objet de publications (*Dutch Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries*, Edit. J.R. Bruijn, Rijks Geschiedkundige Publicatiën, grote serie, CLXVI-CLXVII, La Haye, 1979); mais nous attendons avec impatience l'analyse et la synthèse de celles-ci.

TABLEAU III

*Repartition des journées en mer dans l'océan Atlantique & Indien
(Moyennes)**

LES COMPAGNIES SEUDOISE & DANOISE

Europe**	Cap B. E.	Chine	Cap B. E.
→ Cap B. E.	→ Chine	→ Cap B. E.	→ Europe**
<i>A-a Destination: Chine (sans hivernage)</i>			
S 113 1/2	86 1/2	84	98
Dk 111	87	80 1/2	97
<i>A-b Destination: Chine (avec hivernage***)</i>			
S 110 1/2	112	84 1/2	93
Dk 246	149 1/2	88 1/2	102 1/2
<i>B-a Destination: Indes & Chine (sans hivernage)</i>			
S 100 1/2	150	85	103 1/2
<i>B-b Destination: Indes & Chine (avec hivernage***)</i>			
S 117	118 1/2	74 1/2	109 1/2
<i>B-c Destination: Indes</i>			
Dk —	—	67	94
S Compagnie suédoise			
DK Compagnie danoise			

* Les moyennes sont exprimées en journées effectivement en mer!
Les chiffres ont trait à la période 1731-1766 en ce qui concerne la compagnie suédoise, et à la période 1732-1772 pour ce qui concerne la compagnie danoise.

** Les navires suédois quittaient Gothembourg et y revenaient après chaque voyage; les navires danois partaient de Kronborg, qui était en même temps le port terminus.

*** La période d'hivernage non comprise.

2°. Le second type est le relais de *navigaton*. Probablement était-il le plus fréquent. Sous cette rubrique on pourrait classer la plupart des îles et archipels. On les recherche minutieusement pour corriger les coordonnées et pour s'assurer d'être dans les zones d'influence favorable quant aux vents et courants. Les vaisseaux y relâchent fréquemment (Canaries, Açores, Cap-Ver). Parfois on se contente de les repérer et on ne fait que passer à proximité (archipels au nord de l'Ecosse). Il n'est pas rare qu'elles ne soient pas observées du tout et qu'on se contente d'estimer leur proximité (Trinité, Tristan da Cunha). Beaucoup dépend évidemment de la route choisie, car celle-ci diffère dans l'hémisphère sud d'un voyage à l'autre. C'est le capitaine qui en décidait.

3°. Un troisième type est le relais de *ravitaillement*.

Ce sont les îles où en relâche au retour (Sainte-Hélène, Ascension, Fernando Noronha, Açores). L'approvisionnement en eau et en vivres s'imposait après la croisière dans l'Océan Indien. Le choix se faisait d'après les circonstances et selon certains facteurs politiques. A Sainte-Hélène, les Anglais étaient chez eux; les Portugais l'étaient aux Açores. Les autres nations s'accoutumèrent des bonnes relations qu'elles entretenaient avec eux. C'était le cas des Ostendais et des Suédois. Ceci explique les relâches à Ascension, possession anglaise mais inhabitée, où à Fernando de Noronha, portugaise; la nationalité de ces îles en fait n'était pas réellement effective. N'oublions naturellement pas que toute l'époque est jallonnée de fluctuations dans les relations internationales. Relais de ravitaillement donc, mais aussi imposé parfois par le nombre de malades à bord. La durée du séjour dans ces cas était en fonction de leur rétablissement.

4°. un quatrième type de relais est d'ordre *technique*; le nettoyage des coques était parfois nécessaire pour garantir une vitesse normale. Le nettoyage se pratiquait surtout aux Açores.

5°. Enfin un dernier type, c'est le relais d'*information*, où on tâchait d'obtenir des renseignements sur la situation politique en Europe. C'est encore le cas des Açores.

Signalon en fin de compte que tout relais pouvait avoir plusieurs significations à la fois: ravitaillement, observation, repérage de vents et de courants, échange de nouvelles, et ce d'après les situations. En outre, à chaque relais on en profitait pour se pourvoir en provisions fraîches et pour renouveler l'eau potable.

Ajoutons aussi que plus d'une escale offrait l'occasion d'herboriser aux

rare férus des sciences naturelles. Cet aspect secondaire ne constitua jamais un impératif dans le choix des escales dans le long cours commercial³⁶.

En général, on évitait dans toutes les compagnies les escales inutiles. Elles étaient coûteuses et retardaient le cours du voyage. Plus on progresse, plus on évitera de relâcher. Mais plus le voyage s'étire, plus le nombre d'escales augmente. Plus on se rapproche du port d'attache, plus on évite les îles (et les côtes), afin de ne pas être tenté par le commerce frauduleux. Au fur et à mesure que la colonie du Cap de Bonne Espérance se développera, plus les navires y relâcheront, et moins nécessaire sera-t-il de relâcher dans les îles ou archipels de l'Atlantique.

36. Plus d'un ouvrage mentionne les recherches en science naturelle effectuées au cours des escales par les chapelains ou aumôniers, parfois par l'un ou l'autre officier supérieur, ou par de jeunes cadets. A ce propos, nous renvoyons à H. DEHERAIN (*op. cit.*), N. BROU, *La Géographie des Philosophes. Géographes et Voyageurs français au XVIII^{ème} siècle*, Paris, 1975, A. HERRERA PIQUE, «Estancia en las Islas Canarias de Louis Feuillée, Pionero de la Exploración científico-natural de este archipiélago (1724)», In: *IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*, Edit.: F.M. Padron, vol. II, Salamanca, 1982, pp. 741-761.