

# STEFAN ZWEIG

## Magellan



Nouvelle traduction intégrale  
de Françoise Wuilmart



Magellan



# STEFAN ZWEIG

## Magellan

Traduit de l'allemand  
par Françoise Wuilmart



© Éditions Robert Laffont, S.A.S., Paris, 2020

---

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

## *Préface de la traductrice*

Bruxelles, en ce 15 décembre 2019

Cher Alzir Hella,  
Très estimé confrère,

Peut-être vous retournerez-vous dans votre tombe, de savoir que votre version française du *Magellan* de Stefan Zweig a fait place aujourd'hui à une nouvelle traduction... Le fallait-il vraiment ? C'est grâce à vous que la plus grande partie de l'œuvre de Zweig fut introduite dans la francophonie, ce sont vos versions françaises qu'ont dévorées, adorées une foule de lecteurs, c'est grâce à votre plume qu'ils ont approché le génie du grand écrivain autrichien. Nous ne vous en serons jamais assez reconnaissants. Et pourtant...

Rappelons d'abord que la biographie de Magellan est absolument passionnante car voilà un auteur qui, non content de faire des recherches approfondies sur le sujet, s'est aussi glissé dans la peau du personnage et en a saisi toute la complexité et la grandeur. Et a su les rendre à merveille. Mais de

quelle manière ? Par son style. La patte de Zweig est incomparable : le choix lexical, le rythme de la phrase, l'empathie sous-jacente, la passion, la chaleur, la vibration... tout cela réuni fait que ce récit d'un parcours héroïque émeut, prend à la gorge, force l'admiration ou la révolte. Le texte est sous-tendu de A à Z par une force de conviction qui explose entre les lignes. Il y a entre Zweig et Magellan une connivence bien explicable, chacun à sa manière a poursuivi un idéal jusqu'à en mourir : Magellan voulait faire le tour de la Terre, Zweig croyait en une Europe non nationaliste. Le navigateur visionnaire et l'écrivain visionnaire se retrouvent ici réunis dans un style : celui de l'élan, de la force qui pousse en avant, de l'amour inconditionnel du but.

Où veut-elle en venir ? vous demanderez-vous. Certes, quand je lis votre prose, je suis d'abord impressionnée par la fluidité et la cohérence de la narration. Voilà quelqu'un qui sait écrire, me dis-je. Pourtant j'y lis surtout une succession de faits, parfois la description d'un sentiment. Mais qu'en est-il du ressenti de votre plume ? J'ai même envie de croire que Zweig, très souvent, vous agace. Vous n'aimez pas ses redondances, et là où il utilise quatre adjectifs, vous n'en retenez parfois qu'un seul. Selon moi, il n'y a jamais redondance, mais recherche de précision. Certaines choses, immatérielles surtout, ne peuvent s'exprimer qu'en plusieurs mots, un seul serait réducteur. À l'inverse, quand vous trouvez Zweig confus ou imprécis, vous explicitez, vous ajoutez une explication. Ou encore (mais quel traducteur peut se targuer de n'être jamais distrait ?), il vous arrive de confondre

l'Égypte et la Perse, ou, plus grave dans un récit de navigation, l'est et l'ouest. Enfin, Zweig clôture souvent un paragraphe ou un chapitre par une considération philosophique ou par un élan lyrique qui se répandent sur plusieurs lignes. Vous les évacuez purement et simplement, et j'ai l'impression que vous n'y voyez que d'inutiles fariboles qui ralentissent le flux de la narration.

Bref : je n'ai retrouvé ni le style ni le souffle épique de Zweig dans votre texte, mais plutôt la facture d'un journal de bord, d'une synthèse, et quand vous vous permettez malgré tout un « envol »... il sonne faux.

Bien sûr, à votre époque, la traduction n'avait pas encore le statut privilégié qu'elle a peu à peu acquis au fil du temps et grâce aux actions vigoureuses des associations de traducteurs. Peut-être aussi votre éditeur ne vous a-t-il pas laissé le temps souhaité pour revoir, mûrir et peaufiner. Sans oublier qu'à votre époque, on traitait souvent le texte à traduire comme un prétexte, on en faisait un peu ce qu'on voulait, on l'acclimatait à la culture d'arrivée, parfois à son propre style, et il n'y avait pas de mal à édulcorer, à couper, à censurer. Comme par miracle, le « message » passait quand même, bien que tronqué et défiguré. Aujourd'hui, l'importance reconnue d'une formation ciblée, ainsi que la traductologie et l'élaboration d'une déontologie spécifique font que l'on n'ose plus « niveler » un texte et que l'on préfère en restituer toute la complexité et la polysémie. Notre concept de « fidélité » a donc bien évolué.

Cela dit, et en dépit des critiques que j'ai osé émettre à votre égard, la retraduction est un

phénomène souvent incontournable : en effet, bien des transpositions sont enracinées dans leur temps, dans leur « épistémè » ; si Shakespeare est sans cesse retraduit, c'est parce que chaque génération y décèle ce que la précédente n'avait encore pu y voir. Chaque époque, chaque individu a un certain sens du style qui n'est plus apprécié par les suivantes. Vous voilà donc tout excusé, cher Alzir, et puis-je terminer par une boutade (mais en est-ce une...) ? Votre Zweig est un journaliste viril à la voix autoritaire. Le mien (parce que je suis une femme ?) est un être à la sensibilité exacerbée, qui entonne la voix d'un prophète humaniste, un grandiose amoureux de la vie.

Françoise WUILMART

## INTRODUCTION

*par Stefan Zweig*

Les livres puisent leur inspiration dans les sentiments les plus divers. On écrit des livres poussé par l'enthousiasme ou la reconnaissance, mais l'amertume, la colère et l'indignation peuvent à leur tour enflammer la passion de l'esprit. Parfois c'est la curiosité qui incite à prendre la plume, le plaisir psychologique de s'expliquer par l'écriture telle personnalité ou tel événement, mais l'envie de produire est aussi souvent, bien trop souvent, guidée par des motifs moins louables tels la vanité, l'amour de l'argent ou le plaisir de se mettre en scène ; en fait, l'auteur devrait toujours savoir quels sont les sentiments ou les besoins personnels qui expliquent le choix de son sujet. Pour ce qui est du présent livre, je suis parfaitement conscient des raisons de mon choix. Il est né d'un sentiment quelque peu inhabituel, mais très impérieux : la honte.

Voici comment c'est arrivé. L'an passé, j'eus pour la première fois l'occasion tant attendue de me rendre en Amérique du Sud. Je savais qu'au Brésil je trouverais quelques-uns des paysages les plus

beaux de la Terre et en Argentine l'incomparable compagnie de complices de l'esprit. Ce sentiment à lui seul me rendit le voyage magnifique, sans compter que la traversée m'offrait tout ce qu'il y avait de plus agréable, une mer calme, la détente totale sur un paquebot rapide et spacieux, et le sentiment d'être libéré de tout lien et des soucis mesquins du quotidien. Je jouissais donc sans mesure ni retenue de ces journées paradisiaques à bord du navire, quand soudain, c'était le septième ou le huitième jour, je fus en proie à une fâcheuse impatience. Encore et toujours ce ciel bleu, encore et toujours cette mer bleue, cette mer calme ! Dans cet accès subit d'agacement, les heures me semblaient s'égrener avec une insupportable lenteur. J'aurais voulu être déjà arrivé et je me réjouissais de voir les aiguilles de ma montre progresser inlassablement, quand tout à coup cette jouissance tiède et indolente du néant m'oppressa. Tous ces mêmes visages de ces mêmes gens me lassaient et la monotonie de l'affairement à bord m'irritait en raison précisément de sa calme précision et de sa régularité. Avançons, avançons donc, plus vite, allons, plus vite ! Ce steamer pourtant rapide, confortable et agréable, allait bien trop lentement à mon goût.

Il avait peut-être suffi de cette seule petite seconde où j'avais pris conscience de mon énervement pour que j'éprouve de la honte. Tu voyages là, me dis-je en colère, dans le plus sûr de tous les navires, tu fais la plus magnifique des croisières dont on puisse rêver, avec tout le luxe imaginable que peut t'offrir la vie. Si le soir venu, tu frissonnes dans ta cabine, il te suffit de tourner

un petit robinet et l'air se réchauffe. La lumière brûlante de l'équateur à midi t'incommode-t-elle, et tu n'as qu'à faire quelques pas pour rejoindre la salle équipée de ventilateurs, et quelques pas encore pour retrouver la piscine un peu plus loin. À table tu as le choix entre les boissons et les mets les plus variés que puisse proposer cet hôtel d'entre les hôtels, tout est miraculeusement là, en abondance, comme déposé par des anges. Tu peux choisir de t'isoler pour lire ou encore de t'adonner à des jeux de société, d'écouter de la musique ou de rechercher de la compagnie, tout cela à ta guise. Toutes les commodités sont à ta disposition, et tu bénéficies d'une totale sécurité. Tu sais où tu vas, et tu connais l'heure exacte où tu arriveras, et tu sais aussi qu'on t'accueillera avec la plus grande cordialité. On sait à toute heure, aussi bien à Londres qu'à Paris, à Buenos Aires qu'à New York, à quel point exact du globe se trouve ton navire. Tu n'as qu'un petit escalier à monter, une vingtaine de pas à faire, et une étincelle docile surgit de l'appareil de télégraphie sans fil et porte ta question, ton salut à n'importe quel endroit de la Terre, et en une heure seulement tu reçois les réponses de n'importe quel coin de la planète. Rappelle-toi dans ton impatience, souviens-toi dans ton exigence, dans quelles conditions on voyageait autrefois ! Compare un seul instant cette traversée avec celles d'antan, pire encore : avec les premières expéditions des intrépides marins qui découvrirent pour nous ces mers immenses et cette terre, honte sur toi ! Essaie de te représenter comment ils se lançaient sur leurs minuscules cotres dans l'infini, sans connaître la route, constamment exposés au

danger, livrés aux caprices des intempéries et aux tourments de la privation. Sans lumière la nuit venue, sans autre boisson que l'eau tiède et saumâtre des tonneaux ou l'eau de pluie, sans autre nourriture que le biscuit dur comme pierre et le lard salé et rance, et parfois même privés durant des jours de cette caricature de nourriture. Pas de couche et même pas d'espace où se reposer, une chaleur démentielle ou un froid sans pitié, et pardessus le marché la conscience d'être seul, désespérément seul, dans cet impitoyable désert d'eau. Pendant des mois, voire des années, personne au pays ne savait où ils étaient et eux-mêmes ignoraient où ils allaient. La détresse les accompagnait, la mort les entourait sous mille formes, sur terre et sur mer ; le danger les guettait en permanence, qu'il vienne de l'homme ou des éléments, et durant des mois, des années, une effroyable solitude enveloppait leurs pitoyables embarcations. Personne, et ils le savaient, ne pouvait leur venir en aide, aucune voile, et ils le savaient, ne viendrait à leur rencontre durant des mois et des mois dans ces mers inconnues, personne ne pourrait les sortir de la détresse et du danger, personne ne pourrait même témoigner de leur mort, de leur perte. Je n'eus qu'à me représenter ce qu'avaient été les voyages des grands conquérants des mers pour avoir aussitôt honte de mon impatience, infiniment honte.

Une fois éveillé, ce sentiment m'obséda durant tout le voyage et la pensée de ces héros anonymes ne me quitta plus un seul instant. Je me languissais d'en savoir davantage sur ces hommes qui furent les premiers à oser affronter les éléments,

de lire les récits de ces expéditions pionnières dans les mers inexplorées qui avaient déjà excité mon intérêt lorsque j'étais enfant. Je me rendis à la bibliothèque du bord et pris quelques volumes au hasard. Parmi toutes les figures dépeintes, il en est une qui suscita mon admiration plus que toute autre : l'homme qui selon moi a réalisé l'exploit le plus grandiose de toute l'histoire de l'exploration du monde, Ferdinand Magellan, qui partit de Séville avec cinq minuscules embarcations pour faire le tour de la Terre – c'est sans doute l'odyssée la plus admirable de l'histoire de l'humanité que cette équipée de deux cent soixante-cinq hommes bien déterminés, dont dix-huit seulement revinrent à bord d'un seul navire en ruine, mais avec le drapeau de la victoire flottant au sommet du grand mât. Ces livres, certes, parlaient beaucoup de Magellan, mais pas assez pour moi ; aussi, une fois rentré en Europe, j'entrepris des recherches plus approfondies, étonné du peu d'informations fournies jusqu'ici sur cet exploit héroïque, et surtout du manque de fiabilité des sources. Et, comme cela m'était déjà arrivé à plusieurs reprises, je compris que le meilleur moyen de m'expliquer l'inexplicable, que la voie la plus créative aussi, était de lui donner forme et de le représenter également pour les autres. C'est ainsi qu'est né ce livre – et je l'avoue sans détours : à ma propre surprise. En effet, tandis que je m'efforçais de décrire cette odyssée en restituant le plus fidèlement possible la réalité des faits que je découvrais dans tous les documents rassemblés, j'avais le sentiment curieux d'avoir inventé tout ce que je racontais, de mettre en scène un des grands rêves, un des mythes

fabuleux de l'humanité. Mais quoi de mieux qu'une vérité qui paraît invraisemblable ! Dans les grands exploits héroïques, il y a toujours quelque chose d'incompréhensible, parce qu'ils s'élèvent bien au-dessus de la commune mesure ; et pourtant c'est le côté incroyable de ces hauts faits qui renforce l'humanité dans sa foi en elle-même.

## NOTE DE L'AUTEUR

Le nom de l'homme qui a entrepris le premier voyage autour du monde nous a été transmis en pas moins de quatre ou cinq formes différentes. Dans les documents portugais, le grand navigateur est appelé tantôt Fernão de Magalhais, tantôt Fernão de Magalhaes. Lui-même, après être passé au service de l'Espagne, signait tantôt Maghallanes, tantôt Maghellanes, et les cartographes ont ensuite latinisé cette forme espagnole en Magellanus. Lorsque j'eus à uniformiser l'appellation pour ce livre, j'ai opté pour la forme latine et internationalement admise de « Magellan », par analogie avec ce qui s'était fait pour « Colomb », que nous n'appelons pas non plus Christoforo Colombo ou Cristobal Colón. De même, le souverain Habsbourg qui lui permit d'entreprendre cette expédition est toujours désigné ici sous le nom le plus connu de Charles Quint, bien qu'à l'époque de l'expédition il ne fût encore que Carlos I<sup>er</sup> roi d'Espagne et n'avait pas encore été sacré empereur du Saint Empire romain germanique.



## *Navigare necesse est*

Au commencement était l'Épice. Depuis que les Romains, à l'occasion de leurs expéditions ou de leurs guerres, ont découvert les ingrédients du Levant et ont pris goût à leur saveur brûlante ou enivrante, abrasive ou étourdissante, l'Occident ne peut ni ne veut plus se passer d'*esperería*, ces condiments indiens qui se retrouveront désormais dans leurs offices ou leurs celliers. Et pour cause, la nourriture nordique restera incroyablement fade et insipide jusque bien avant dans le Moyen Âge. Il faudra attendre longtemps pour que les fruits de la terre aujourd'hui les plus communs, comme la patate, le maïs et la tomate, trouvent un droit de cité pérenne en Europe ; on n'utilise pas encore le citron pour assaisonner, le sucre pour adoucir, et l'on ignore toujours les vertus toniques du café, ou du thé ; même les princes et les grands s'abandonnent à leurs bestiales glotonneries pour tromper la fastidieuse monotonie de leurs repas. Mais ô prodige : un seul petit grain d'épice indienne, une pincée de poivre, un rien de macis séché, un zeste de gingembre ou de cannelle

ajoutés aux plats les plus frustes, et le palais soudain flatté se trouve tout excité par ces saveurs intenses venues d'ailleurs. Entre les modes grossièrement majeur et mineur de l'acide et du doux, du pimenté et du fade, résonne dès lors toute une gamme subtile de tons et de demi-tons culinaires ; et bientôt les papilles gustatives encore barbares au Moyen Âge ne peuvent plus se passer de ces stimulants nouveaux. Désormais un mets ne sera correct que s'il est poivré à outrance et vous emporte la bouche ; on met du gingembre même dans la bière et le vin est aromatisé d'épices pulvérisées jusqu'à ce que chaque gorgée vous brûle la gorge comme de la poudre à canon. Mais si l'Occident a recours à des quantités innombrables d'*especeria* dans sa cuisine, la vanité féminine elle aussi fait appel aux senteurs d'Arabie en quantités toujours plus grandes : le musc lascif, l'ambre lourd, la suave essence de rose, tandis que les tisserands et les teinturiers travaillent pour ces dames la soie de Chine ou le damas indien, et que les joailliers peaufinent les perles blanches de Ceylan ou les diamants bleus de Narsingarh. L'Église catholique n'est pas en reste, elle qui encourage la consommation de produits orientaux, puisque pas un seul des millions de milliards de grains de l'encens qui se balance dans les brûle-parfum des milliers et dizaines de milliers d'églises dans l'Europe des sacristains n'a crû sur le sol européen ; chacune de ces millions de milliards de graines a dû être importée d'Arabie par des voies maritimes et terrestres interminables. Quant aux apothicaires, ils demeurent les clients fidèles des fameux « produits spécifiques » indiens, tels que l'opium, le camphre

ou la précieuse gomme-résine, et ils savent d'expérience qu'aucun baume ni aucune drogue ne sembleront de prime abord efficaces aux malades si les contenants de porcelaine n'affichent en lettres bleues les mots magiques : *arabicum* ou *indicum*. Tout ce qui est oriental exerce irrésistiblement sur l'Europe un charme et une fascination quasi hypnotiques, dus à la fois à la lointaine provenance, la rareté, l'exotisme et peut-être même la cherté. Au Moyen Âge, les épithètes « arabe », « persan », « hindou » seront synonymes de luxuriant, raffiné, distingué, noble, exquis et précieux (tout comme l'appellation d'origine française au XVIII<sup>e</sup> siècle). Aucun article de commerce ne sera autant convoité que la *especiería* ; un peu comme si le parfum de ces floraisons orientales avait grisé de sa magie l'âme de l'Europe.

Or, si le coût de ces denrées indiennes est aussi élevé et ne cesse même d'augmenter, c'est précisément parce qu'elles jouissent des faveurs de la mode : il serait difficile aujourd'hui de retracer avec précision la courbe vertigineusement ascendante des prix, étant donné que les tableaux monétaires restent pour nous opaques et inutilisables ; on peut tout au plus se faire une idée de la surévaluation des épices si l'on songe qu'au début du II<sup>e</sup> millénaire, les grains de ce même poivre que la plus petite auberge offre aujourd'hui à profusion et que l'on saupoudre comme du vulgaire sable étaient comptés un par un et valaient leur pesant d'argent. Sa valeur était à ce point stable et sûre que maint État ou mainte ville prenaient le poivre comme étalon de calcul, à l'instar d'un métal précieux : le poivre permettait d'acquérir

des terres, de payer une dot, d'acheter un droit de bourgeoisie ; bien des princes et des villes établissaient leurs tarifs douaniers par quantités de poivre, et quand au Moyen Âge on voulait qualifier un homme d'immensément riche, on le traitait de « sac à poivre ». Par ailleurs le gingembre et la cannelle, l'écorce d'orange et le camphre étaient soigneusement pesés sur les balances des apothicaires ou des joailliers qui prenaient soin de bien fermer portes et fenêtres pour éviter qu'un courant d'air malencontreux n'emporte une once de la précieuse poudre. Mais si absurde que nous paraisse aujourd'hui cette surévaluation, elle devient évidente dès que l'on prend en compte les difficultés et le risque encourus pour les acheminer à bon port. À l'époque, l'Orient se trouve à une distance incommensurable de l'Occident. Quels ne sont pas les risques et les obstacles que doivent surmonter en chemin les vaisseaux, les caravanes et les convois, quelle n'est pas l'odyssée dans laquelle s'engage la plus infime graine, la moindre fleur sur la route qui les conduit de l'arbuste vert de leur archipel malais au dernier rivage, celui du comptoir de l'épicier européen. Certes, aucune de ces épices n'est une rareté en soi. Tout en bas, de l'autre côté de la sphère terrestre, croissent le cannellier à Tidore, le giroflin à Amboina, le muscadier à Banda et le poivrier à Malabar comme chez nous le chardon, et dans l'archipel malais un quintal de tous ces aromates ne vaut pas plus qu'une pincée en Occident. Mais le commerce implique la manipulation, et par combien de mains doit passer la marchandise avant de se retrouver, par-delà les déserts et les océans, dans celles de

l'ultime acheteur, du consommateur ! La première main est comme toujours la plus mal rémunérée. L'esclave malais qui cueille les fleurs fraîches, les rassemble dans un fagot et les porte au marché sur son dos bronzé, ne reçoit pas d'autre salaire que celui de sa sueur. Quant à son maître, il en retire déjà du profit ; un marchand musulman lui achète sa charge et l'achemine sur un frêle prao en huit, dix jours ou plus encore sous un soleil de plomb, des Moluques à Malacca (non loin de l'actuel Singapour). Et c'est ici que la première araignée tend sa toile : le maître du port, un puissant sultan, réclame un tribut pour le transbordement des marchandises. Une fois le montant acquitté, l'odorante cargaison peut être chargée sur une autre jonque, plus spacieuse, qui voguera lentement d'un port à l'autre de l'Inde, mue par des rames ou une voile carrée. Et les mois passent, partagés entre de longues heures monotones de navigation et d'infinies attentes par vent calme, sous un ciel dégagé et un soleil de plomb, à moins qu'il ne faille fuir les typhons ou les corsaires. Cette traversée de deux ou trois mers tropicales est exténuante et effroyablement périlleuse ; un navire sur cinq tombe aux mains de pirates ou est la proie d'un ouragan, et le marchand bénira Dieu quand il aura pu dépasser Cambagda pour atteindre enfin Ormuz ou Aden, et accéder ainsi à l'Arabie Heureuse ou à l'Égypte. Mais le mode de transport qui s'offre ensuite n'est pas moins éprouvant ni moins dangereux. Dans ces ports de transit, c'est par milliers que les chameaux attendent en longues files patientes, puis s'agenouillent docilement sur un signe de leur maître, tandis que les ballots de

poivre et de muscade sont chargés un par un sur leur dos. Ces vaisseaux sur pattes n'ont plus alors qu'à transporter leur chargement d'un pas lent et balancé sur la mer de sable. Il faut des mois aux caravanes arabes pour acheminer la marchandise indienne soit à Beyrouth ou à Trébizonde, en passant par Bassora, Bagdad et Damas – ces noms qui évoquent les *Mille et Une Nuits* ! –, soit au Caire en passant par Djedda. Ces pistes interminables qui traversent le désert sont très anciennes et connues des marchands depuis l'époque des pharaons et des Bactriens, mais tout autant, hélas, des Bédouins, les pirates du désert ; une intrépide agression anéantit d'un coup le fret et le fruit du labeur de plusieurs mois. Mais bientôt ce qui a échappé aux tempêtes de sable et aux Bédouins passe aux mains d'un autre type de brigands : les émirs du Hedjaz, les sultans d'Égypte et de Syrie qui réclament un tribut, et non des moindres, sur chaque chamelée, sur le moindre ballot ; on estime à 100 000 ducats ce que l'escroc égyptien prélevait à lui seul annuellement comme droit de transit sur le commerce des épices. A-t-on finalement atteint l'embouchure du Nil aux abords d'Alexandrie, et l'on se heurte à un tout dernier profiteur, et non des moindres : la flotte vénitienne. Depuis la perfide destruction de sa rivale Byzance, la petite république s'est accaparé le monopole complet du commerce occidental des épices ; au lieu de poursuivre son chemin, la marchandise doit d'abord faire un détour par le Rialto où des agents allemands, flamandais, anglais se la disputent aux enchères. Ensuite seulement, des chariots aux roues robustes emporteront à travers les neiges et les glaces des cols alpins ces

mêmes fleurs qui deux ans plus tôt avaient fleuri et grandi sous le soleil des tropiques, pour atteindre enfin le petit épicier européen et, du coup, le consommateur.

Comme Martin Behaim le consigne avec tristesse dans son célèbre globe Erdapfel de 1492, c'est par au moins douze mains usuraires que l'épice indienne devra donc passer, avant de se retrouver dans la dernière, celle du consommateur. Certes ces douze mains se partagent le butin, ce qui n'empêche que chacune d'elles presse le fruit indien jusqu'à en retirer un bénéfice plus que juteux. Malgré tous ses risques et ses dangers, le commerce des épices reste de loin le plus lucratif au Moyen Âge, étant donné qu'un faible volume de marchandise y va de pair avec une impressionnante marge de bénéfices. Quand bien même quatre bateaux sur cinq périssent corps et biens – l'expédition de Magellan nous rapporte ce pourcentage –, quand bien même deux cents hommes sur deux cent soixante-cinq ne retourneront pas au pays, et que des matelots ou leur capitaine perdent la vie, le marchand, lui, reste le grand gagnant. Qu'un seul de ces bateaux sur cinq, aussi petit soit-il, revienne chargé d'épices au bout de trois années, et la perte se voit amplement compensée par le chargement, car au xv<sup>e</sup> siècle un seul sac de poivre vaut plus qu'une vie ; pas étonnant dès lors qu'entre d'une part l'offre considérable en vies humaines et de l'autre la demande effrénée de précieux aromates, le compte est toujours miraculeusement bon. Les palais de Venise, ceux des Fugger et des Welser, doivent presque exclusivement leur existence aux gains amassés grâce au commerce des épices.

Mais l'envie corrosive est aux gros profits ce que la rouille est au fer. Les privilèges des uns sont perçus comme une injustice par d'autres et, dès lors qu'une poignée isolée de personnes s'est enrichie à l'excès, les défavorisés se liguent automatiquement contre elles. Depuis longtemps les Génois, les Français, les Espagnols voient d'un œil jaloux l'habile Venise qui a su drainer cette marée d'or vers son Canal Grande et c'est avec encore plus d'amertume qu'ils regardent du côté de l'Égypte et de la Syrie où l'Islam a dressé une infranchissable barrière entre les Indes et l'Europe. Aucun vaisseau chrétien n'a le droit de croiser sur la mer Rouge, aucun marchand chrétien n'est autorisé ne serait-ce même qu'à la traverser ; tout le négoce indien passe inexorablement par les mains de commerçants turcs et arabes. De la sorte, non seulement des prix astronomiques sont inutilement imposés au consommateur européen, non seulement le commerce chrétien se voit sevré de ses bénéfices, mais tout le stock de métal précieux menace de dériver vers l'Orient, étant donné que les produits européens n'atteignent pas, loin s'en faut, la valeur d'échange des précieuses denrées indiennes. Ce substantiel déficit commercial suffira en soi à attiser l'exaspération de l'Occident, impatient de se soustraire à cette mainmise ruineuse et avilissante. Les énergies ne vont pas tarder à se solidariser. Contrairement à une certaine interprétation romantique, les croisades ne sont pas que la tentative mystico-religieuse d'arracher les Lieux saints aux infidèles, en réalité cette première coalition européo-chrétienne est aussi la première tentative logique et résolument ciblée de briser

la barrière qui ferme l'accès à la mer Rouge et d'ouvrir ainsi les marchés orientaux à l'Europe chrétienne. Mais comme l'entreprise échoue, que l'Égypte ne peut être enlevée aux musulmans et que l'Islam continue de paralyser le trafic vers les Indes, le désir se fait forcément jour de trouver une autre voie, une voie libre et indépendante vers ces régions. L'intrépidité qui poussa Colomb vers l'ouest, Bartolomeu Dias et Vasco de Gama vers le sud, et Cabot vers le nord en direction du Labrador, est née avant tout de la ferme volonté d'offrir enfin, enfin ! au monde occidental une voie maritime affranchie de toute servitude et de mettre ainsi un terme à l'ignominieuse hégémonie de l'Islam sur la route des Indes. Dans toutes les inventions ou découvertes d'envergure, c'est une impulsion spirituelle ou morale qui donne le coup d'envoi, mais au bout du compte ce sont toujours des mobiles matériels qui poussent à l'action. Il ne fait aucun doute que la hardiesse des idées de Colomb ou de Magellan aurait enthousiasmé les rois et leurs conseillers ; mais jamais les princes ou les spéculateurs n'auraient pris le risque de financer leurs projets ou n'auraient équipé une flotte sans la perspective de centupler la mise. Derrière les héros des grandes découvertes se cachent les marchands qui en sont la véritable force motrice ; la grandiose impulsion première conduisant à la conquête du monde a eu des racines bien terrestres – au commencement était l'Épice.

Voir dans le cours de l'Histoire le génie d'un homme coïncider avec le génie de son temps tient du prodige ; n'est-il pas merveilleux qu'un individu

puisse appréhender le désir de son époque avec une remarquable lucidité ? Parmi les pays européens, il en est un qui n'a pas encore pu accomplir sa part de la mission européenne : le Portugal qui, au prix d'interminables combats héroïques, a enfin réussi à se libérer du joug mauresque. Mais maintenant que victoire et souveraineté lui sont définitivement acquises, la superbe vigueur d'un peuple jeune et passionné demeure inexploitée ; dans un premier temps, le besoin naturel d'expansion inhérent à toute nation ascendante ne trouve plus d'exutoire. Toutes les frontières terrestres du Portugal s'appuient à l'Espagne, son amie, sa sœur ; c'est donc uniquement du côté de la mer que ce pays, petit et pauvre, pourra se développer par le commerce et la colonisation. Mais pour son malheur la situation géographique du Portugal est la plus défavorisée de toutes les nations maritimes de l'Europe, ou du moins est perçue comme telle au départ. En effet, l'océan Atlantique, dont les flots impétueux viennent se briser sur ses côtes à l'ouest, passe – d'après la géographie ptoléméenne, la seule à faire autorité au Moyen Âge – pour être une immense étendue d'eau, désertique, illimitée et infranchissable. Quant à la route du Sud, celle qui longe la côte africaine, les cartes de Ptolémée la déclarent tout aussi impraticable : il serait impossible de contourner en bateau ce grand désert de sable, étant donné que ce pays inhospitalier et inhabitable s'étendrait jusqu'au pôle Antarctique et serait prolongé d'une traite par la *Terra Australis* sans la moindre cassure. D'après l'ancienne géographie, le Portugal, parce que coupé de la seule mer navigable, la Méditerranée, occuperait donc

la position la plus défavorable qui soit parmi les nations maritimes de l'Europe.

Or le fils d'un prince portugais allait vouer son existence à l'idée que l'impossible peut devenir possible. Il fit le pari que la parole biblique clamant que les derniers seraient les premiers pouvait s'avérer. Et si Ptolémée, ce géographus *maximus*, ce grand pape de la géographie, s'était trompé ? Et si cet océan dont les puissantes vagues charrient parfois de l'ouest de bien étranges morceaux de bois sur les côtes portugaises (et les arbres ont bien dû pousser quelque part !), si cet océan donc n'était pas infini mais pouvait conduire vers des pays nouveaux et inconnus ? Et si l'Afrique était habitable au-delà des tropiques, et si le Sage grec nous avait raconté des histoires en prétendant que ce continent inexploré ne pouvait être contourné par mer et qu'aucune route ne conduisait par là à l'océan Indien ? Alors le Portugal, parce que situé le plus à l'ouest, serait précisément le véritable tremplin de toutes les découvertes et serait plus proche que tous les autres de la route des Indes. Alors le Portugal serait non pas répudié par l'Océan mais appelé plus qu'aucun autre pays d'Europe à prendre la mer. Élever le Portugal, petit pays impuissant, au rang de grande puissance maritime et transformer l'océan Atlantique, considéré jusque-là comme une barrière, en voie de communication, tel fut *in nuce* le rêve de l'*Iffante* Henrique, que l'Histoire a appelé, à tort ou à raison, Henri le Navigateur. À tort : car à l'exception d'une brève expédition militaire contre Ceuta, Henrique n'a jamais mis les pieds sur un bateau, et il n'existe aucun livre, aucune carte, aucun traité de navigation signé de

sa main. Et pourtant l'Histoire est en droit de lui reconnaître ce nom, car c'est à la marine et aux marins, et rien qu'à cela, que ce fils de prince a consacré sa vie et sa fortune. Ayant fait ses preuves tout jeune pendant la guerre contre les Maures lors du siège de Ceuta (en 1412), et en même temps l'un des hommes les plus riches du pays, ce fils d'un roi portugais et neveu d'un roi anglais pouvait certainement partager ses ambitions dans les plus hautes sphères ; toutes les cours l'invitent, l'Angleterre lui offre un haut commandement. Mais cet étrange rêveur préfère restreindre son existence à une féconde solitude. Il se retire au cap Saint-Vincent, le fameux promontoire sacré des Anciens. C'est de là qu'il préparera en près de cinquante ans l'expédition maritime vers les Indes et, dès lors, la grande offensive contre la *mare incognitum*.

Ce qui insuffla à ce rêveur solitaire et téméraire le courage de tenir tête aux autorités cosmographiques les plus en vue de son époque, de défier Ptolémée, ses épigones et autres héritiers, restera sans doute un mystère ; toujours est-il qu'il défendait avec fougue le point de vue que l'Afrique n'était pas un continent soudé au pôle Sud mais pouvait être contournée par mer, ouvrant ainsi la perspective d'une route vers les Indes. Toutefois le bruit courait encore (d'ailleurs consigné par Hérodote et Strabon) qu'à l'époque lointaine des pharaons, une flotte phénicienne avait descendu la mer Rouge et était inopinément revenue deux ans plus tard au pays par les Colonnes d'Hercule (le détroit de Gibraltar). Peut-être aussi l'*Iffante* avait-il appris d'un marchand d'esclaves maure qu'au-delà de la *Libya deserta*, du sablonneux

Sahara, se trouvait un « pays de richesses », *balad ghina*. Et en effet, sur une carte qu'un cosmographe arabe dressa en 1150 pour Roger II, roi des Normands, la Guinée actuelle se trouve déjà correctement indiquée sous le nom de *balad ghina*. Il se peut donc qu'Henrique, informé de source sûre, ait été mieux renseigné sur la forme réelle du continent africain que les géographes patentés qui ne juraient que par les codices de Ptolémée et récusaient ainsi les comptes rendus de Marco Polo et d'Ibn Battûta, n'y voyant que fadaïses. Ce qui fait surtout la grandeur morale d'Henrique, c'est d'avoir reconnu en même temps l'importance du but, l'énormité de l'entreprise et d'avoir su noblement se résigner à ne jamais voir de ses yeux ses rêves concrétisés, parce que le cours d'une seule vie humaine ne suffirait pas pour en préparer la réalisation. Car à l'époque, comment se risquer à entreprendre un voyage du Portugal aux Indes, sans connaître la mer et sans navires ? En ces temps où Henrique se met à l'œuvre, les connaissances géographiques et nautiques en Europe sont incroyablement rudimentaires. Durant ces sinistres siècles que la chute de l'Empire romain avait plongés dans l'obscurantisme, le Moyen Âge avait presque tout oublié de ce que les Grecs, les Phéniciens, les Romains avaient appris et rapporté de leurs intrépides expéditions. En ces temps où l'homme préférerait réduire son espace, qu'un Alexandre se soit avancé jusqu'aux confins de l'Afghanistan et soit même descendu jusqu'en Inde relevait de la fable ; elles sont perdues les remarquables cartes ou les représentations romaines du monde, oubliées les voies militaires qui pénétraient

jusqu'au cœur de l'Angleterre ou de la Bithynie, ils sont détruits les services de renseignements politiques et géographiques tout à fait exemplaires à Rome ; on a désappris à voyager, perdu le plaisir de découvrir, et l'art de la navigation n'est plus que l'ombre de lui-même ; sans plus aucun but lointain et risqué, sans la solide boussole et les cartes claires, de frêles esquifs se contentent de glisser de port en port, dans l'angoisse constante de la tourmente ou des pirates. Avec une cosmographie qui avait atteint son niveau le plus bas et avec des embarcations aussi pitoyables, il était encore trop tôt pour aller dompter les océans de la Terre et pour conquérir les royaumes d'outre-mer. Il faudrait les sacrifices de toute une génération pour rattraper ce que des siècles d'indifférence avaient laissé échapper. Et Henrique avait résolu – marque de sa grandeur – de sacrifier sa vie à l'action future.

Seuls quelques murs en ruine subsistent de l'ancien château du cap Saint-Vincent que le prince Henrique avait édifié et qu'un héritier – hautement ingrat – de sa science, Francis Drake, a pillé et saccagé. Les ombres et les voiles de la légende nous empêchent de discerner dans le détail la façon dont le prince Henrique a élaboré ses plans de conquête du monde par le Portugal. À en croire les récits (un peu romancés peut-être) de ses proches chroniqueurs, il fit venir quantité de livres et de cartes de tous les coins connus de la planète, appela auprès de lui des savants arabes et juifs et leur ordonna de fabriquer de nouveaux instruments, de nouvelles tablatures. Il interrogeait tous les marins, tous les capitaines qui revenaient de voyage, rassemblait scrupuleusement leurs réponses, leurs

## TABLE

<i>Préface de la traductrice</i> .....	7
<i>Introduction par Stefan Zweig</i> .....	11
<i>Note de l'auteur</i> .....	17
<i>Navigare necesse est</i> .....	19
Magellan aux Indes .....	48
Magellan se libère .....	71
Une idée se réalise .....	95
Une volonté confrontée à mille résistances .....	117
Le départ .....	135
Vaines recherches .....	154
La mutinerie .....	180
Le grand moment .....	200
Magellan découvre son royaume .....	230
La mort avant le dernier triomphe .....	251
Le retour sans chef .....	270
Les morts ont toujours tort .....	300
<i>Chronologie</i> .....	317



---

14121

*Composition*  
NORD COMPO

*Achevé d'imprimer en Espagne*  
*par BLACKPRINT*  
*le 12 mai 2024*

Dépôt légal juin 2024  
EAN 9782290404539  
OTP L21EPLN003706-627809

ÉDITIONS J'AI LU  
82, rue Saint-Lazare, 75009 Paris

*Diffusion France et étranger: Flammarion*