de Brême, partis de Gothland, visitèrent les bouches de la Duna, qu'ils firent connaître aux Allemands [1].

Dans la Prusse habitaient les Slaves qui étaient d'habiles et actifs marins. Les chevaliers de l'ordre teutonique civilisèrent le pays après l'avoir conquis par la force des armes. Outre un grand nombre de villages, on vit s'élever quelques villes telles que Thorn, Culm, Marienwerder. Les articles exportés par les Slaves étaient les grains, le goudron, le bois de construction. Les postes doivent être citées en première ligne parmi les établissements que l'on doit aux chevaliers de cet ordre célèbre.

[1] *Voy. Fischer*. Hist. du commerce allemand, t. I, p. 220. — Les ouvrages déjà cités de MM. de Ledebur et de Minutoli. — *Sartorius*. Histoire, etc. t. I, p. 108 et suiv.

LIVRE SECOND.

HISTOIRE DU COMMERCE DEPUIS LE XVIe SIÈCLE JUSQU'A NOS JOURS.

CHAPITRE PREMIER.

Voyages de découvertes; géographie.

Les découvertes des navigateurs portugais et espagnols venaient de résoudre les grands problèmes de la géographie ancienne ; l'Océan avait cessé d'être un épouvantail. Du sein des ténèbres avait jailli la lumière. Guidés par ces nouvelles clartés, les peuples travaillaient sans relâche à étendre l'horizon des notions géographiques. Commerce, industrie, politique, sciences et religion, tout était en mouvement vers la fin du xve siècle, tout le domaine intellectuel fermentait et s'agitait. L'impulsion générale qu'avaient reçue les esprits amena les suites les plus fructueuses pour l'accroissement de nos connaissances. Nous n'avons à nous occuper ici que des efforts qui furent tentés pour ouvrir le monde aux exploitations du génie commercial ; par conséquent il suffira de donner un résumé rapide des principaux voyages de découvertes.

L'idée de naviguer par l'océan Atlantique dans l'Inde, fut le point de départ de toutes les entreprises ; mais les résultats prodigieux qui avaient couronné les premières explorations

dirigées vers l'Ouest, ne tardèrent pas à faire naître d'autres projets ; on mettait d'autant plus d'ardeur à les exécuter, que l'on se croyait en droit de prendre possession des terres que l'on découvrait.

Les traces de Colomb et de Cabot furent suivies par Alonzo de Ojeda ou Hojeda, Juan de la Casa et Amerigo Vespucci [1]. En 1499, à leur retour des côtes de Surinam, ces voyageurs virent les bouches du Rio Esequibo et de l'Orénoque. Vincent Yanez Pinzon, qui avait accompagné Colomb à son premier voyage, partit de Palos au commencement du mois de décembre, en 1499. Pinzon fut le premier qui passa la ligne dans la contrée américaine de l'océan Atlantique : le 20 janvier il découvrit l'embouchure de la rivière des Amazones et le cap Saint-Augustin dans le Fernambouc, province du Brésil. Diégo de Lopez, qui s'était embarqué dans le même port que Pinzon ne tarda pas à le suivre : il atteignit comme son prédécesseur le cap Saint-Augustin qu'il doubla. Il put alors se convaincre qu'à partir de ce point, la côte du Brésil se prolonge vers le Sud-Ouest. Dans la même année nous voyons le navigateur portugais Pedro Alvarez Cabral arriver dans ces parages. Le but de toutes ces tentatives était de chercher le Levant en naviguant vers l'Ouest : de 1505 à 1507, la cour de Madrid songeait sérieusement à trouver la route directe du pays des épices par l'océan Atlantique. Le Portugal qui était inquiet pour ses possessions dans l'Inde, mit tout en usage pour entraver l'exécution de ce dessein. Grâces aux intrigues de la cour de

[1] Américc Vespuce paraît avoir visité la Guyane avant Colomb ; il examina les côtes du Brésil, au nord, auxquelles il donna son nom. Les côtes méridionales furent appelées *Terre de la Sainte-Croix*, par Cabral. Brésil vient de *brazil*, bois couleur de feu. Cette dénomination effaça par la suite celle d'Américc et celle de Sainte-Croix dans les contrées. En revanche, les géographes étendirent le nom d'Amérique à tout le continent. C'est en ravissant au savant Florentin la gloire d'attacher sa mémoire à ses propres découvertes, dit Maltebrun, qu'un hasard bisarre lui a procuré une célébrité bien plus étendue mais bien moins méritée. (*Note du Traducteur.*)

Lisbonne la grande expédition proposée en 1507 par Vincent Yanez Pinzon, Juan de la Casa et Juan Diaz de Solis fut d'abord différée. Toutefois la bonne cause triompha l'année suivante, et le 29 juin 1609, Pinzon et Solis se mirent en route après s'être embarqués à San-Lucar. Ils reconnurent la côte depuis le cap Saint-Augustin jusqu'au 40° de latitude méridionale, près du Rio Colorado, mais sans avoir aperçu l'embouchure du Rio de la Plata. La cour d'Espagne redoublait d'activité, à mesure que les Portugais étendaient leurs heureuses explorations dans l'Inde.

Pedro Alvarez Cabral était arrivé en 1500 à Quiloa, capitale d'un royaume arabe dans le Zanguebar. Tristan d'Acunha avait visité Madagascar [1] en 1502 : l'année suivante, Albuquerque avait découvert l'île de Zanzibar et lui avait imposé un tribut annuel. Les audacieux marins que le Portugal envoyait sans cesse dans ces parages, avaient poussé jusqu'à la côte d'Ajan, où ils trouvèrent Magadoxo, place très-fréquentée à cette époque. En quelques années, les Portugais, à force d'habileté, de courage et d'énergie, avaient réussi à établir l'édifice de leur domination dans l'Inde sur une base formidable. En 1506 ils abordèrent à l'île de Ceylan, où ils fondèrent Colombo [2]. Trois ans après, Lopez Segueiera descendit à Malacca [3], dont les navires hantaient l'Inde, la Chine et la côte d'Aden. C'était la place la plus considérable dans ces parages : Albuquerque s'en rendit maître en 1511 ; l'année précédente il s'était emparé de Goa, ville du Dekhan, qui fut plus tard le centre des

[1] Madagascar s'appelait alors l'île Saint-Laurent, d'après le nom du navigateur qui l'avait découverte. *Maltebrun*, l. c. t. I. p. 603.
(*Note du traducteur.*)

[2] La conquête de cette ville rendit les Portugais maîtres du commerce des épiceries et leur ouvrit tout l'Archipel indien, ainsi que la presqu'île au-delà du Gange. *Maltebrun*, l. c. (*Note du Traducteur.*)

[3] C'est-à-dire, ils bâtirent une forteresse à Colombo, où résidait alors le roi des Chingalais.

intérêts commerciaux du Portugal dans l'Inde. En 1511, les Portugais trouvèrent les îles Moluques [1] : en 1512, Simon d'Andrade fut jeté par un coup de vent sur les côtes des Maldives : en 1513, on découvrit Bornéo ; dès lors il s'établit un trafic actif avec Java. En 1514, Juan de Sylveira aborda au Bengale, et en 1516, Ferdinand Perez [2] parvint même en Chine, sans pouvoir y créer des relations directes.

Ces magnifiques conquêtes étaient vivement disputées par les Arabes qui avaient régné jusque là sans concurrence aucune dans la mer des Indes et qui voyaient leur prospérité compromise. Les Moslims succombèrent dans la lutte. Les Portugais prirent successivement l'île de Socotora et l'île d'Ormus, où la ville du même nom était alors florissante. Lorsqu'Aden, ville célèbre par ses richesses, fut tombée au pouvoir du terrible Albuquerque, toute la mer Rouge se trouva dans la possession des Portugais, qui étaient dès lors les maîtres absolus du commerce des Indes avec l'Europe. Dans leurs courses audacieuses ils finirent par arriver jusqu'à l'île de Niphon et jusqu'au Japon. Vers 1540 ils étaient les arbitres tout puissants des échanges avec l'Inde [3].

Les succès prodigieux que le Portugal obtenait en Asie, irritant de plus en plus la jalousie des Espagnols, ils reprirent avec une nouvelle ardeur leurs recherches dans le continent découvert par Colomb. Ce fut surtout à Vasco Nunze de Balboa qu'on doit l'avancement des connaissances géographiques dans cette direction. Le 25 septembre 1513,

[1] Banda et Amboine, les deux grandes Moluques furent découvertes par Antoine Abreu, en 1511. Amboine fournissait tous les ans deux mille quinaux de girofle ; à Banda croissait le muscadier. *Maltebrun.*

(*Note du traducteur.*)

[2] Perez descendit à l'île de *Taman*, située à trois milles de Canton. *Maltebrun.* (*Note du traducteur.*)

[3] *Depping*, Histoire du Commerce, t. I, p. 27, t. II, p. 264 et suiv.

en traversant l'isthme de Darien, du sommet de la Sierra de Quarequa il vit la mer du Sud pour la première fois. Alonzo Martin de San Benito ayant trouvé, quelques jours après, le chemin du golfe San Miguel, et ayant navigué le premier parmi les Européens, dans la mer Pacifique, Balboa, l'épée à la main, s'avança dans l'eau jusqu'à la ceinture et prit possession de l'Océan nouvellement découvert, au nom du roi d'Espagne. Pendant quatre ans Balboa poursuivit le cours triomphant de ses découvertes et conquêtes, puis il périt victime d'une vengeance particulière. L'illustre amiral, dans les intentions les plus pures, avait supplié le roi Ferdinand de ne plus envoyer au pays de Darien des hommes gradués, à l'exception de docteurs en médecine : il se plaignait surtout des avocats, qui *étaient tous*, disait-il, *des diables incarnés et menaient une vie diabolique*. Ces paroles courageuses blessèrent d'autant plus profondément qu'elles étaient vraies; la vengeance ne se fit pas attendre. Pédro Arcas de Avila, plus connu sous le nom de Pedrarias Davila, et le licencié en droit, Espinosa, firent décapiter Balboa en 1517. Juan Diaz de Solis fut envoyé pour continuer les explorations dans la mer du Sud. Le 8 octobre 1515 il sortit du port de Lepe, toucha au cap Saint-Roch sous 5° 28' 17" de latitude méridionale poursuivit sa route vers le Sud et trouva un fleuve qu'il appela Rio de Solis [2]. Solis y jeta l'ancre et fut assassiné par les indigènes avec huit de ses compagnons, au mois d'août 1516. C'est alors que Ferdinand Magellan — son vrai nom est Magelhaens — communiqua à la cour de Madrid ses idées au sujet d'un passage au Sud-Ouest. Portugais de naissance, il avait été employé dans la marine de son pays, lors des voyages de découvertes dans l'Inde ; exaspéré par l'ingratitude dont on avait payé ses travaux, Magellan entra au service de Charles Ier, roi d'Espagne, et lui offrit de chercher le chemin des îles Moluques, que les Portugais avaient dé-

[2] Aujourd'hui, Rio de la Plata. (*Note du traducteur.*)

couvertes quelques années auparavant. Les Portugais qui redoutaient l'exécution de ce hardi projet, essayèrent de rendre suspecte la véracité de Magellan : leurs intrigues échouèrent et il mit à la voile le 10 août 1519 [1]. Le 21 octobre de l'année suivante l'expédition entra dans le détroit des onze mille Vierges, ainsi qu'il fut appelé d'abord : plus tard, ce nom fit place à celui de Magellan. Dans l'immense canal que tout le monde s'obstinait à prendre pour un golfe, l'amiral, qui seul comprenait l'importance de sa découverte, eut à lutter contre toutes sortes d'obstacles et de contrariétés. L'équipage se révolta ; plusieurs bâtiments se séparèrent de l'expédition. Magellan poursuivit courageusement l'entreprise et sortit triomphant de cette terrible épreuve ; le 28 novembre il atteignit l'issue du canal : la mer se déployait devant lui calme et douce dans sa placidité souriante, c'est pourquoi il la salua du nom de mer Pacifique. Pendant une navigation de trois mois et vingt jours, on découvrit deux îles désertes. Le 6 mars 1521 apparurent les îles des Larrons, Juoaguana, Acaca, Selana, puis, quelques jours après, les Philippines : le 30 mars l'expédition jeta l'ancre à Magindanao ; puis on visita encore quelques groupes d'îles. Sans avoir complètement atteint le but de sa glorieuse entreprise, Magellan périt le 26 avril dans la guerre que le roi de Zébou, son allié, soutenait contre le roi de Matan. Pigefetto prit alors le commandement en chef : au mois de juin on arriva à Bornéo ; le 8 novembre on reconnut les Moluques. Le 11 février 1522, on reprit la mer à Timor ; l'expédition doubla le cap et rentra le 7 décembre au port de Saint-Lucas : pour les gens de l'équipage c'était le 6.

Ainsi venait de s'accomplir le plus grand événement géographique après la navigation autour du cap de Bonne-Espérance et la découverte du nouveau continent : on avait fait le

[1] D'après J. Huot, Magellan partit le 15 septembre 1519.
(*Note du traducteur.*)

tour du monde [1]. La rotondité de la terre était désormais un fait acquis à la science ; on savait que l'Océan baignait les continents de tous côtés. C'est l'aurore d'une ère nouvelle. La géographie brisa ses entraves vers le même temps où de grands réformateurs venaient d'affranchir l'intelligence humaine. La coïncidence de ces deux grands événements n'est point indifférente dans la vie de l'humanité.

L'Espagne et le Portugal ne pouvaient suivre la même politique à l'égard des nations dont l'existence venait de se révéler : la différence dans les principes qui réglaient la conduite des deux puissances se fondait sur la nature des pays nouvellement découverts. Les Portugais et les Espagnols étendirent leurs possessions par la conquête, mais dans les moyens comme dans le but, il n'y avait aucune analogie. Les Indes Orientales, où les Portugais avaient établi leur domination, étaient de temps immémorial l'entrepôt de denrées précieuses universellement connues et recherchées ; le grand point pour eux c'était de s'emparer du commerce avec l'Europe. Un tel résultat ne pouvait entrer dans les calculs de la politique des Espagnols : à leur ambition s'ouvrait un monde tout nouveau, dont les produits étaient inconnus, qui était sans aucune liaison avec le monde ancien. Aussi restèrent-ils longtemps sans trouver de rivaux dans leurs courses occidentales, et si les Portugais tentèrent de leur créer des entraves, ce fut uniquement parce qu'ils craignaient pour leurs possessions dans les Indes Orientales. En Amérique, les intérêts commerciaux étaient donc nuls pour le moment ; toute l'attention des conquérants dut se fixer sur les richesses métalliques du sol ; la vue de trésors fabuleux les enflamma d'une

[1] Le voyage avait duré onze cent vingt-quatre jours. — François Drake, cinquante ans après, fit le tour du monde en mille cinquante et un jours. Dans le dix-huitième siècle, il n'a fallu à un corsaire écossais que deux cent quarante jours pour parcourir la circonférence du globe. *Mallebrun.*
(*Note du traducteur.*)

soif inextinguible d'or et d'argent. Toutefois les Indes Orientales ne cessaient de préoccuper les esprits. Après la conquête du Méxique (1519 — 1522), Fernand Cortez dirigeait de nouveau ses vues vers le pays des épices. Les Anglais, à leur tour essaient de s'y frayer une route par le Nord et le Nord-Est. L'essor que prenait l'esprit de découverte, amena la connaissance d'une multitude de contrées et d'îles nouvelles qui apparaissent coup sur coup aux regards de l'Europe étonnée. Vingt ans environ après la conquête du Mexique, Pizarre fonde dans le Pérou la domination espagnole. Parmi les Anglais nous voyons, en 1553, Willougby à Nowaja Semlja (Nouvelle Zemble) et Chancellor dans la mer Blanche : en 1556, Steven Borough dans le détroit de Vaigatz. Avec deux navires que lui avait procurés lord Dudley, sir Martin Forbisher découvrit les côtes du Groënland [1], et le détroit auquel il donna son nom. Sur ses traces nous voyons venir Humphrey Gilbert en 1585 : au retour il périt près des Açores. Puis c'est John Davis qui visite les mers inhospitalières du Nord : il y fit trois voyages — en 1585, 1586, 1587, sans atteindre le but de ses expéditions qui était de trouver un passage au Nord pour arriver dans l'Inde. On connaît le détroit de Davis, ainsi appelé d'après ce navigateur célèbre.

Par la suite, Davis accompagna Thomas Candish dans son second voyage au détroit de Magellan ; puis il fit cinq voyages aux Indes Orientales pour le compte du gouvernement hollandais. Sir Francis Drake mit à la voile le 17 décembre 1577, et revint en Europe après une absence de deux ans et dix mois. Il fit le tour de la Terre-de-Feu et vit les côtes Nord-Ouest de l'Amérique, auxquelles il donna le nom de Nouvelle-Albion. En 1584, sir Walter Raleigh, auquel on avait transféré les priviléges royaux de Humphrey, partit pour son expédition en Amérique ; elle eut pour ré-

[1] Ou, pour parler plus exactement, avec Maltebrun, Forbisher retrouve les parties méridionales du Groënland. (*Note du traducteur.*)

sultat la découverte de la Virginie, où il trouva la pomme de terre, qui est devenue depuis, avec les céréales, le principal élément de l'alimentation de l'Europe. A plusieurs reprises Raleigh envoya des colons dans l'île de Wokoke, sous les ordres de sir Richard Greenville ; l'établissement ne put se soutenir. A cette époque, les systèmes de colonisation étaient encore très-imparfaits. Sir Walter Raleigh échoua également dans l'expédition qu'il entreprit pour arriver à la découverte de l'Eldorado, ce pays fabuleux qui préoccupait alors les esprits. C'est en 1586 que Thomas Candish commença son grand voyage autour du monde [1].

Les événements politiques qui s'accomplirent en Espagne, amenèrent des changements dans l'activité maritime des peuples. Après les Portugais et les Espagnols, les Anglais, à leur tour, étaient entrés dans la carrière. Ils poursuivaient l'exécution des mêmes projets dans une autre direction, et avec des idées toutes différentes. Leurs explorations embrassaient de préférence les mers septentrionales. Leurs établissements dans les pays conquis se basaient sur des vues et sur des procédés tout pacifiques. Ces premières tentatives, qui échouèrent, servent au moins à caractériser l'entreprise ; si elle ne fit point trouver le passage au Nord-Est, elle eut au moins de brillants résultats géographiques.

Toutes ces expéditions, qui se succédaient sans interruption, mirent enfin en mouvement l'intelligence un peu paresseuse des Hollandais. Ce qui les stimulait surtout, c'était la perspective du commerce avec les Indes Orientales. C'est vers ce pays féerique, dont les richesses fascinaient toutes les imaginations, qu'ils tournaient toute leur attention. Jacob Balk, trésorier, et Christophe Roeltius, conseiller des Etats de Zélande, conçurent le projet de chercher la route de

[1] *Histoire générale des Voyages et Découvertes*, traduit de l'anglais par H. Elsner, t. I, prem. partie, p. 45 et suiv. — Alexandre de Humboldt, *Examen critique*, etc., t. I, p. 252.

l'Inde par le Nord-Est ; ils s'adjoignirent plusieurs marchands de la Zélande ou d'Amsterdam, Balthazar Moucheron, Jan Janzen, Charles et Dirk Van Os. On équipa trois bâtiments, qui furent placés sous le commandement de l'amiral Cornélius Corneliszoon Nay, et du pilote Wilhelm Barentz Van der Schelling, à bord du navire d'Amsterdam. L'escadre mit à la voile le 5 juin 1594. Au Cap Nord on trouva la température aussi élevée qu'en Hollande pendant la canicule. L'amiral déboucha par le détroit de Vaigatz, dans la mer Glaciale, mais il ne poursuivit point sa route. Barentz, qui s'était séparé de lui, arriva par la mer Blanche à Nowaja Semlja, où il fut arrêté par la glace. Il rebroussa chemin avec un chargement de dents de chevaux marins, et rejoignit l'amiral. L'expédition jeta l'ancre à Enkhuize, en Hollande, le 26 septembre. Ce premier échec ne découragea point les États-généraux. Ils équipèrent une autre flotte de sept navires : : deux étaient fournis par la ville d'Amsterdam, deux par la province de Zélande, deux par la ville d'Enkhuize, le septième par la ville de Rotterdam. Wilhelm Barentz et Jacob Van Hemskerk commandaient l'expédition, qui prit la haute mer le 2 juin 1595. On trouva le détroit de Vaigatz fermé par la glace. Il fut impossible de pénétrer plus avant, et il fallut se décider à retourner en Hollande, où les sept navires arrivèrent le 18 novembre de la même année. Dès-lors les États-généraux renoncèrent à ce projet. Toutefois, pour encourager les tentatives particulières, on offrit un prix de 45,000 florins à celui qui réussirait à trouver le passage inutilement cherché jusqu'alors. Amsterdam expédia, le 18 mai 1596, deux bâtiments sous les ordres de Jacob Heemskerk et de Wilhelm Barentz. Ils ne purent s'avancer que jusqu'à Spitzberg, où les bâtiments furent pris par les glaçons. On mit à profit le séjour dans ces parages, pour étudier la nature des régions arctiques, à aller à la chasse aux ours et aux renards blancs. Par suite de l'excessive réfrangibilité de l'air, phénomène qui était alors

complètement inconnu, on aperçut le soleil quinze jours avant l'époque où il devait apparaître à l'horizon. L'entreprise échoua, une grande partie de l'équipage avait péri. Le courageux Barentz, lui aussi, avait succombé. On revint à Amsterdam le 1er novembre de l'année 1597.

Le peu de succès de toutes ces entreprises fit abandonner le projet d'effectuer le passage au Nord-Est [1]. Toutefois, les Hollandais ne renoncèrent point à l'espoir d'arriver aux Indes en suivant une autre direction. Jan Huegen Van Linschoten, au service de la cour de Lisbonne, avait visité les possessions portugaises dans l'Océan Indien, en 1583, et avait publié une relation de son voyage. Cornelis Houtman profita de son séjour en Portugal pour recueillir tous les renseignements qu'il put se procurer sur la route méridionale. A l'aide de ces notions, il conçut un projet d'exploration au profit de son pays. Ce projet fut approuvé par plusieurs marchands d'Amsterdam qui constituèrent la compagnie *Van Verne* (c'est-à-dire compagnie du lointain, des pays étrangers). Le 2 avril 1595, elle expédia quatre navires sous les ordres de Jan Janz Molenaar et de Cornélis Houtman.

Le 1er mars de l'année 1598, partit une grande flottille conduite par Jacob Corneliszon Van Stek, qui fut suivie de trois autres convois dans le cours de la même année. C'est ainsi que, grâce aux efforts réunis de quelques marchands d'Amsterdam, le pavillon des états-généraux parut à son tour dans l'océan Indien.

La Grande-Bretagne s'en émut et se sentit enflammée d'une émulation inquiète ; à cette époque les Indes Orientales étaient encore l'unique point de mire de toutes les am-

[1] On a cherché dans la politique des Russes et dans la jalousie de la Compagnie hollandaise des Indes, les raisons qui ont empêché la découverte d'une route navigable au nord de l'Asie. Mais, depuis les dernières tentatives faites de nos jours par les Anglais, il est à peu près certain que, dans aucune saison, le pôle n'ouvre sa barrière de glace. (*Maltebrun, l. c.*)

(*Note du traducteur.*)