

A

HISTOIRE

UNIVERSELLE

A

21/104  
35

HISTOIRE  
**UNIVERSELLE**

PAR

**CÉSAR CANTU**

TRADUITE

PAR EUGÈNE AROUX

ET PIERSILVESTRO LEOPARDI

REVUE PAR

MM. AMÉDÉE RENÉE, BAUDRY, CHOPIN, DEHÈQUE, DELATRE  
LACOMBE ET NOEL DES VERGERS

TROISIÈME ÉDITION PARISIENNE

entièrement revue

D'APRÈS LA DERNIÈRE ÉDITION ITALIENNE

**PAR M. LACOMBE**

SOUS LES YEUX DE L'AUTEUR

TOME TREIZIÈME

A PARIS

CHEZ FIRMIN DIDOT FRÈRES, FILS ET C<sup>IE</sup>

IMPRIMEURS DE L'INSTITUT DE FRANCE, RUE JACOB, 56.

M DCCC LXVII

L'auteur et les éditeurs se réservent le droit de reproduction  
et de traduction.

Библиотека 3-го Московского  
Генерала Александра II  
Кадетского Корпуса.

07

№ 14

# HISTOIRE UNIVERSELLE.

---

## LIVRE XIV.

### QUATORZIÈME ÉPOQUE.

---

#### SOMMAIRE.

Géographie et voyages. — Commerce. — Boussole. Découverte des Portugais. — Colomb. — Autres découvertes. Tour du monde. Narrateurs. — Esclavage indien. Las Casas. Traite des nègres. — Le Mexique. — Le Pérou. — Amérique méridionale. L'El Dorado. — Les colonies espagnoles. — Missions en Amérique. — Brésil. — Amérique septentrionale. Colonies anglaises et françaises. — De l'Amérique en général. — Productions de l'Amérique. — Les Portugais en Asie. — Les Hollandais, les Danois, les Français, les Anglais en Asie. — Missions en Orient. — Japon. — Chine. XXI<sup>e</sup> dynastie. Les Ming. — XXII<sup>e</sup> dynastie. Les Taï-Tsing. Missions dans la Chine. — Afrique. Les Antilles. Les Flibustiers. — Voyages maritimes au Sud. — Au Nord. La Sibérie. — Progrès de la géographie et de la navigation. — Droit maritime. — Cook. Le monde maritime. — Fourrures. Derniers voyages. Épilogue.

---

#### CHAPITRE PREMIER.

##### GÉOGRAPHIE ET VOYAGES ANCIENS.

Nous avons vu la civilisation venue des hauts plateaux de l'Asie, où fut son berceau, se répandre par deux versants opposés, dont l'un descend vers la mer Jaune et l'autre vers la Méditerranée : stationnaire en Orient, progressive en Occident. Nous avons tâché de démontrer qu'en Occident elle avait toujours augmenté son trésor de science, de morale, de liberté, en faisant prévaloir l'esprit sur la matière, l'intelligence sur la force brutale. Dans ce livre, spécialement destiné à signaler le développement successif des lumières, nous retracerons les voyages que depuis les

temps les plus reculés jusqu'à nos jours la curiosité, le commerce, le hasard, la cupidité, la charité, la science, poussèrent les hommes à entreprendre pour acquérir une connaissance plus étendue ou plus exacte de la surface de notre globe. Il nous a paru préférable de les réunir tous dans un même récit, car les grandes découvertes du quinzième siècle ne se rattachent pas dans le principe à la politique générale; en les plaçant plus loin, nous nous serions exposé à interrompre le récit des événements politiques et à déranger le plan général de notre ouvrage, plus que ne pourront le faire les répétitions auxquelles nous obligera la méthode que nous choisissons. Nous grouperons ensemble l'histoire de la navigation, du commerce, des colonies, en nous bornant toutefois à mentionner rapidement les faits dont nous avons déjà parlé, et sur lesquels nous aurons à revenir successivement. Nous verrons avec plaisir comment l'homme reconnaît peu à peu la demeure qui lui est destinée comme hôtellerie pendant son trajet, et les frères parmi lesquels et avec lesquels il doit courir, expier, combattre, se perfectionner : nous verrons le commerce, malgré son but prosaïque, enfanter des héros, non moins que la guerre avec ses mobiles nationaux; l'homme sur le chameau défier les ardeurs du soleil africain, ou braver sur les traîneaux de la Sibérie les rigueurs d'un froid de 40 degrés, sans rencontrer d'êtres vivants, menacé d'être enseveli par des vagues de sable ou des montagnes de neige. S'il meurt au milieu de sa course, il encourt le blâme réservé à quiconque ne réussit pas, sans qu'on lui tienne compte des fatigues endurées (1).

Les besoins de l'espèce humaine la poussèrent du sol natal

(1) *L'Histoire des voyages* de LA HARPE est un abrégé inexact et décoloré, un travail académique sans valeur, attendu que l'auteur, dépourvu de connaissances géographiques et maritimes, n'a pu animer ses extraits à l'aide de ces détails qui leur donnent la vie.

L'ouvrage du baron WALCKENAER, en cours de publication, est d'un tout autre mérite, de même que la *Bibliothèque des voyages* d'ALBERT MONTÉMONT, et *L'Histoire des découvertes géographiques des nations européennes dans les diverses parties du monde*, etc., etc., de VIVIEN DE SAINT-MARTIN; Paris, 1845 et années suivantes. L'Asie seule aura vingt volumes.

On peut consulter encore :

MAC-CARTHY, *Dictionnaire géographique*.

MALTE-BRUN, *Hist. de la géographie*.

SPRENGEL, *Hist. des découvertes* (allemand).

W. DESBOROUGH COOLEY, *Histoire générale des voyages, des découvertes maritimes et continentales* (en anglais).

*Annales des voyages*. — *Journal des voyages*. — *The asiatic Journal*. — *The Missionary register*. — *Annales maritimes*. — *Journal de la marine* — *Bulletin de la Société géographique*, etc.

vers des pays lointains; mais qui dompta le premier le cheval, l'âne, le chameau? qui les attela à des chars? qui se confia le premier aux flots de la mer sur une nef fragile? qui, par l'observation des nageoires de poisson, des ailes de la grue, des agrès du nautil, conçut l'idée de façonner la rame et les voiles? C'est ce que nous ignorons. Combien ne fallut-il pas de temps, d'études et d'expériences pour que l'homme, dont la première embarcation fut probablement un tronc creusé au feu, parvint à savoir abattre les forêts aménagées dans ce but, à les réduire en madriers et en planches; pour qu'il sût joindre ces planches solidement, calculer la forme la plus convenable, la capacité précise, le poids absolu et spécifique, la force des mâts, des voiles, des câbles, des ancres, leur résistance aux flots et aux tempêtes, la marche probable du bâtiment par jour? Plus tard, il eut à dompter les vents, au point de s'aider même des souffles contraires; il dut apprendre à lire son chemin dans les étoiles, phares immortels allumés aux voûtes du firmament par l'Éternel. Puis vint le moment où, réunissant la beauté et la commodité, il forma ces vaisseaux que nous voyons aujourd'hui, triomphe de la mécanique et de la physique, résumé de toutes les connaissances de l'homme, depuis les plus matérielles jusqu'aux plus abstraites : véhicule, forteresse, champ de bataille, magasin, observatoire, où la fournaise s'embrace à côté de la poudre et des bombes, où la vapeur supplée au vent, où se trouvent réunis les mécanismes les plus ingénieux, les délicates superfluités du bouloir à côté de cent canons prêts à tonner.

Si le séjour primitif de l'humanité fut situé entre de grands fleuves (*Mésopotamie*), il peut se faire que les premières familles, à l'époque de leur dispersion, en aient suivi le cours, et que, s'aventurant d'abord sur de simples esquifs, elles se soient enhardies à s'éloigner des rivages pour s'avancer en pleine mer, lorsqu'elles eurent appris à diriger leur marche à l'aide des rames. La structure des poissons put donner l'idée de la forme la mieux appropriée aux navires et aux rames. On obvia par la construction du pont aux fortes vagues qui, passant par-dessus les bords, inondaient les navigateurs; les bancs des rameurs furent multipliés; on renforça la mâture, on apprit peu à peu l'art et les manœuvres, et chaque difficulté donna lieu à de nouveaux perfectionnements.

Les peuples sémitiques, hébreux, arabes, phéniciens, furent les premiers qui s'adonnèrent au commerce; dès les commencements de l'histoire, nous avons rencontré des caravanes transportant en de lointains pays les richesses de l'Asie et de l'Afrique. Tyr et Sidon étaient situées sur une langue de terre insuffisante

pour les nourrir; mais comme elles se trouvaient entre les forêts du Liban et un monde barbare, comme l'était alors l'Europe, elles tirèrent parti de cette position, et furent la Londres et l'Amsterdam destemps primitifs (1). Leurs navires allaient d'Ophir à Tartesse, dans l'Atlantique; elles avaient à Utique, à Carthage, à Gadès, des colonies, qui à leur tour en fondèrent beaucoup d'autres. Pour en établir sur les côtes d'Afrique, Hannon et Imilcon entreprirent un difficile voyage dans l'Océan Occidental: le premier explora les côtes au midi; l'autre remonta de l'Espagne au nord jusqu'aux îles de l'Étain, c'est-à-dire l'Irlande ou les îles Scilly (2).

L'Inde fut principalement le but vers lequel se dirigeait le commerce soit par terre, soit par mer, comme la contrée d'où venaient les marchandises précieuses, les teintures, l'ivoire, les épices; afin d'y arriver par terre, il fallait se réunir en caravanes, et avec des chevaux, des ânes ou des chameaux, selon le pays, suivre les routes que l'expérience avait indiquées comme les moins fatigantes, les mieux pourvues d'eau et de lieux commodes pour les stations. Dans ces longs trajets, ces caravanes en rencontraient d'autres, qui se dirigeaient vers le même but, ou qui venaient de l'intérieur pour leur apporter leurs produits et faire des échanges. Des marchés s'établissaient à ces espèces de confluent commerciaux; on y célébrait une fête qui associait la religion au négoce, et accroissait le nombre des acheteurs de la foule des dévots qui accouraient au sanctuaire choisi pour la halte. Ce lieu consacré acquérait de la renommée et de l'importance, et alors un village ou une ville s'élevait alentour. C'est pour cela que les routes du commerce antique se conservèrent si constamment; lorsqu'une ville périssait sur son passage, une autre lui succédait bientôt à peu de distance, et offrait aux trafiquants les mêmes commodités (3).

On ne savait arriver dans l'Inde qu'en côtoyant l'Arabie; aussi les habitants de cette presqu'île, jaloux de conserver les avantages de cette voie, ne permettaient pas aux étrangers de passer le long de leurs rivages, dont les navigateurs inexpérimentés n'osaient s'écarter. De là l'opinion que l'encens, la myrrhe, la casse, le cinnamome, le ladanum, ne venaient qu'en Arabie; de là le nom d'Heureuse donné à la contrée de l'Yémen.

Outre ces voyages de spéculation, il en fut entrepris d'autres par curiosité. Le roi d'Égypte Néchao, après avoir, par un canal,

(1) Voy. t. I, chap. 27.

(2) Voy. t. III, chap. 6.

(3) Nous avons indiqué la direction de ces routes, t. I, p. 530.

mis le Nil en communication avec le golfe Arabique, expédia de là des navires phéniciens qui, faisant le tour de l'Afrique, revinrent par le détroit de Gadès (1); il était beaucoup plus facile aux Phéniciens de doubler ainsi le cap de Bonne-Espérance, qu'il ne le fut aux Portugais du côté opposé, d'autant plus que les voyages de côte exigent moins d'habileté. Les premiers, sortant par le détroit de Bab-el-Mandeb après avoir tourné le cap Gardafui, en longeant la côte avec les moussons du nord-ouest, rencontraient, en arrivant au sud-ouest de Madagascar, le rapide courant du banc des Aiguilles, et atteignaient le cap avec les vents du sud-est, qui y soufflent presque continuellement; après l'avoir doublé, ils pouvaient remonter avec ces mêmes vents jusqu'au 4° ou au 6° degré de latitude nord, et de là, aidés par les brises alternatives de terre et de mer, s'élever le long de la côte jusqu'au moment où, le cap Mogador passé, ils se trouvaient emportés par le courant qui se précipite de l'Océan dans la Méditerranée.

Les Phéniciens purent donc effectuer réellement dans l'enfance de l'art un trajet qui coûta tant d'efforts périlleux aux Portugais, desservis par toutes les circonstances qui avaient favorisé les autres.

Nous n'insisterons pas sur les connaissances géographiques des Hébreux; comme on ne peut les déduire que conjecturalement de leurs historiens et de leurs poètes, il devient trop difficile de distinguer la fiction de la doctrine, les assertions de la science des caprices de l'imagination.

Il n'est pas resté de monument original des Phéniciens; mais les voyages de leur Hercule symbolisent les nombreuses colonies qu'ils établirent le long de la Méditerranée et de l'Atlantique (2). Des historiens et des poètes leur opposent comme rivaux les Tyrhéniens, maîtres de la mer quelque temps; mais leurs découvertes n'ont laissé aucun vestige. On ne peut voir rien de sérieux dans les voyages des Argonautes, qui en un mois font le tour de l'Europe malgré les tempêtes, et tirent leur nef derrière eux le long des côtes à l'aide d'une corde; il en est de même des voyages d'Ulysse, qui dans un jour arrive aux limites de l'Océan.

On ne saurait pas non plus se fier pour la géographie aux écrivains de l'antiquité; car souvent les moins anciens ignorent ce que leurs prédécesseurs avaient su de positif. Le trajet de l'Afrique à la Sicile paraît merveilleux aux héros d'Homère, quand déjà les

(1) Voyez la note du t. I, pag. 536.

(2) Voy. t. I, pag. 540.