



Première édition : Paris, Armand Colin, 1949.  
Deuxième édition revue et corrigée : 1966.  
Troisième édition : 1976.  
Quatrième édition revue et corrigée : 1979.  
Cinquième édition : 1982.  
Sixième édition : 1985.  
Septième édition : 1986.  
Huitième édition : 1987.  
Neuvième édition : 1990.  
Dixième édition : 2017.

Couverture : Hokus Pokus Créations  
Mise en page : Belle Page

Le pictogramme qui figure ci-contre mérite une explication. Son objet est d'alerter le lecteur sur la menace que représente pour l'avenir de l'écrit, particulièrement dans le domaine de l'édition technique et universitaire, le développement massif du photocopillage.

Le Code de la propriété intellectuelle du 1<sup>er</sup> juillet 1992 interdit en effet expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit. Or, cette pratique s'est généralisée dans les établissements d'enseignement supérieur, provoquant une baisse brutale des achats de livres et de revues, au point que la possibilité même pour les auteurs de créer des œuvres nouvelles et de les faire éditer correctement est aujourd'hui menacée.

Nous rappelons donc que toute reproduction, partielle ou totale, de la présente publication est interdite sans autorisation de l'auteur, de son éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC, 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris).



© Armand Colin, Malakoff, 2017  
Armand Colin est une marque de Dunod Éditeur  
11, rue Paul Bert, 92240 Malakoff  
[www.armand-colin.com](http://www.armand-colin.com)  
ISBN 978-2-200-61826-1

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes de l'article L. 122-5, 2° et 3° a), d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite » (art. L. 122-4).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

LA MÉDITERRANÉE  
et le  
MONDE MÉDITERRANÉEN  
À L'ÉPOQUE DE PHILIPPE II

Édition : Marie Lécivain  
Fabrication : Pernelle Pecot Kleiner  
Relecture et correction : Émilie Vialettes  
Maquette couverture : Hokus Pokus

### *Remerciements*

Les illustrations reprennent à chaque fois que cela a été possible les documents choisis par Fernand et Paule Braudel pour la seconde édition de 1966. La recherche des originaux a été assurée par Marie Lécivain pour les éditions Dunod, et par Maurice Aymard. Avec Françoise Braudel, celui-ci remercie pour leur aide précieuse les responsables des départements des Cartes et Plans, des Estampes et de la Photographie, et des Manuscrits de la Bibliothèque Nationale de France et, pour les documents étrangers, les élèves amis et admirateurs de Fernand Braudel qui ont répondu à ses demandes : en particulier Gino Benzoni, Henri Bresc, Salvatore Ciriaco, Michel Drain, Nicolas Morales, Marzio Romani et Georges Tenenti.

FERNAND BRAUDEL  
*de l'Académie française*

LA MÉDITERRANÉE  
et le  
MONDE MÉDITERRANÉEN  
À L'ÉPOQUE DE PHILIPPE II

*2. Destins collectifs et mouvements d'ensemble*

**ARMAND COLIN**



DEUXIÈME PARTIE

DESTINS COLLECTIFS  
ET MOUVEMENTS D'ENSEMBLE





Dans la première partie de cet ouvrage, notre propos a été de dégager, à partir de l'espace, ce qui est répétition, lenteur, permanence.

Recherchant l'immobile, ou le quasi-immobile, nous n'avions pas hésité à dépasser les bornes chronologiques d'une enquête restreinte, en principe, à la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, et à utiliser les témoignages d'autres époques, voire du temps présent. Victor Bérard a retrouvé les paysages de l'Odyssée à travers le monde méditerranéen qu'il avait sous les yeux. Or souvent c'est l'homme que l'on retrouve, à des siècles et des siècles de distance, Ulysse lui-même, et pas seulement Corfou, l'île des Phéaciens ; ou Djerba, l'île des Lotophages<sup>1</sup>...

Au-delà de cette longue durée, notre second livre se propose de saisir une histoire au rythme mieux individualisé : celle de groupes, de destins collectifs, de mouvements d'ensemble. *Une histoire sociale* : ici tout part de l'homme, des hommes, non plus « des choses », pour parler le langage de Maurice Halbwachs, ou si l'on veut, de ce que l'homme a construit à partir des choses.

En fait, ce second livre répond à des propos contradictoires. Il s'intéresse à des structures sociales, donc à des mécanismes lents à s'user. Il s'intéresse aussi à leur mouvement. Et il mêle, finalement, ce que notre jargon nomme *structure* et *conjoncture*, l'immobile et le mouvant, la lenteur et l'excès de vitesse. Ces deux réalités, comme le savent les économistes<sup>2</sup> à qui nous devons leur vraie distinction, sont associées dans la vie de tous les jours, partagée sans fin entre ce qui change et ce qui persiste.

Mais il n'est pas facile d'aborder ce spectacle unique en un seul effort. Nos chapitres ont morcelé la difficulté et aborderont successivement les problèmes relatifs aux économies, aux États, aux sociétés, aux civilisations, aux indispensables intermédiaires, enfin aux formes diverses de la guerre. Toutefois le lecteur ne s'y trompera pas. Ce sont des efforts orientés, l'un après l'autre, vers une compréhension unique, faute de pouvoir y parvenir d'un seul bond.

En vérité, ce découpage commode s'imposait. Il n'est pas satisfaisant pour l'esprit, mais n'importe quel « plan » a sa valeur, pourvu qu'il permette d'expliquer, le mieux possible, en répétant le moins possible.

---

1. Gabriel AUDISIO, *Sel de la mer*, 1936, p. 177 et sq.

2. Jean WEILLER a signalé son point de vue dans « Les préférences nationales de structure et le déséquilibre structurel », in : *Revue d'Économie politique*, 1949. Il y est revenu à plusieurs reprises, notamment dans *Problèmes d'Économie internationale*, t. II, 1950 et *L'Économie internationale depuis 1950*, 1965. Bon résumé dans l'ouvrage collectif *Sens et usage du terme structure dans les sciences humaines et sociales*, 1962, Mouton, p. 148 et sq.



# I

## Les économies : la mesure du siècle

D'entrée de jeu, il faut retrouver la mesure, les proportions économiques du XVI<sup>e</sup> siècle. Notre but est celui de Lucien Febvre essayant, dans le dernier volet de son *Rabelais*<sup>1</sup>, d'inventorier l'outillage mental du XVI<sup>e</sup> siècle, d'en prendre la mesure pour débarrasser les habituels problèmes des fausses solutions qui les déforment, puisqu'elles sont en contradiction flagrante avec les possibilités et le niveau intellectuel de l'époque. De même, il y a intérêt à marquer, à larges traits, ce que peuvent être l'outillage économique et les limites de la puissance de l'homme du XVI<sup>e</sup> siècle, avant d'étudier ce qu'à partir de là il a effectivement construit, ou essayé de construire en Méditerranée.

### 1. L'espace, ennemi numéro 1

Aujourd'hui, l'espace nous manque, il se rétrécit autour de nous. Au XVI<sup>e</sup> siècle, il surabonde et cette richesse est à la fois avantage et obstacle. De tous les thèmes que la littérature ressasse sur la Méditerranée, celui de « la mer à la mesure de l'homme » est l'un des plus décevants. Comme si la mesure de l'homme était donnée une fois pour toutes ! La Méditerranée n'est sûrement pas à la mesure de l'homme du XVI<sup>e</sup> siècle : il n'en domine que péniblement l'espace trop large, comme hier l'homme du XX<sup>e</sup> siècle maîtrisait mal l'étendue du Pacifique.

#### ***Pour ceux qui écrivent : ce qui se perd en allées et venues***

Il suffit, pour s'en rendre compte, d'écouter les plaintes d'hommes aux prises avec leur propre vie. Ceux qui écrivent ne pensent pas sans amertume à la longueur des délais de la poste, *lo que se pierde en ir y venir*, comme le confiait l'impératrice à son frère Philippe II<sup>2</sup>. Calvin confessait, s'adressant à del Vico auquel il avait tardé à répondre<sup>3</sup> : « ... en pensant combien longtemps mes lettres demeureroient par chemin, je ne say comment j'ay esté lasche à m'acquitter de mon devoir plusieurs fois »... Qu'une lettre arrive vite, le bénéficiaire s'en étonne. « Pour venir de si loin comme de Valence à Grenade, écrit à un ami l'humaniste

---

1. *Le problème de l'incroyance au XVI<sup>e</sup> siècle. La religion de Rabelais*, 1<sup>er</sup> édit., 1942, 2<sup>e</sup> édit., 1947, p. 361 et sq.

2. 28 mai 1568, *CODOIN*, XXVII, p. 6.

3. 19 juillet 1558, *Lettres de Jean Calvin*, p.p. BONNET, 1854, p. 207.

Antonio de Guevara, votre lettre s'est donnée bonne diligence, puisque partant le samedi et arrivant icy le lundi ». À Valladolid, une lettre du Connétable de Castille lui parvient aussi en temps record : « elle eust esté truite si fust-elle arrivée icy bien fresche ». L'image le poursuit puisque, des années plus tard, « votre lettre, écrit-il au marquis de los Velez, m'arriva en plus grande diligence, plus fraîche que les saumons qu'on nous apporta icy de Bayonne »<sup>1</sup>. Ces exceptions, comme toujours, confirment la règle.

Les hommes politiques et les ambassadeurs auxquels on prête volontiers de grandes pensées, c'est souvent l'arrivée ou le retard d'un courrier qui les préoccupe. À Anvers, le 24 février 1575, D. Luis de Requesens écrit à D. Diego de Çuñiga, ambassadeur de Philippe II à Paris : « je ne sais pas comment il en va pour Votre Seigneurie avec les lettres d'Espagne ; quant à moi, je n'ai rien su du Roi, en ce qui concerne les affaires de ces Pays-Bas, depuis le 20 novembre dernier... Le service de Sa Majesté en souffre terriblement »<sup>2</sup>.

C'est une sujétion, une hantise que celle des courriers qui passent, ou vont passer. Même les courriers ordinaires n'ont pas d'heure, parfois pas de jour fixe. « J'attends d'une heure à l'autre le passage de l'ordinaire des Flandres », note Chantonny, en décembre 1561<sup>3</sup>. Bien entendu, cette hantise n'est pas le privilège des seuls ambassadeurs du Roi Catholique. C'est peine perdue, écrivait le cardinal de Rambouillet à Charles IX<sup>4</sup>, que de hâter l'expédition des lettres qu'on nous destine « pour la poltronnerie et peu de soins qu'ont les maîtres des postes de faire courir les pacquets de Votre Majesté... qui est telle et si grande... que bien souvent les dits pacquets demeurent un mois ou six semaines depuis la Court jusqu'à Lyon. De sorte que quand je les receoiz, la saison de m'en prévaloir et occasion d'exécuter les commandements portés par iceux sont bien souvent, à mon très grand regret, passées... ». Mêmes plaintes chez Fourquevaux. « Cinq ou six courriers portant l'escusson du Roy, écrit-il de Madrid, en janvier 1567<sup>5</sup>, habitants dudit Lion qui courent parfois pour l'ordinaire de Rome, s'advouent estre à M. de Nemours quand ils courent. C'est afin d'avoir meilleur traictement des maistres de poste ». Mais ils se chargent de l'argent et des dépêches de banquiers de toute nationalité. C'est ainsi que l'un d'eux est « venu en diligence ces jours passez vers les gennevois<sup>6</sup>, suivantz ceste Court (d'Espagne) leur porter des lettres d'autres banquiers gennevois, résidantz audit Lion ». Cependant, les lettres du Très Chrétien restent en chemin. Telle autre fois, la correspondance souffre du fait des « mestres des Landes »<sup>7</sup> ; et toujours des retards invraisemblables en résultent. Longlée, agent de Henri III en Espagne, signale, en février 1584, qu'il est depuis deux semaines sans nouvelles de son gouvernement<sup>8</sup>, mais « qu'il... est demeuré beaucoup (de lettres) à Burgos qui viennent par le cousté de Valladolid ». Donc mille accidents

1. Antonio de GUEVARA, *Epistres dorées, morales et familières traduites d'espagnol en français par le seigneur de Guterry*, 1558, pp. 40, 63, 79. En espagnol, in : *Biblioteca de autores españoles (B.A.E.)*, 1850, t. XIII, pp. 86, 96, 103.

2. A.N., K 1337, B 38, n° 15, copie.

3. À Philippe II, Poissy, 21 déc. 1561, A.N., K 1495, B 13 ; n° 105, orig.

4. Rome, 30 janv. 1570, B.N., Paris, Fr 17 989, f° 142.

5. 5 janv. 1567, *Dépêches de Fourquevaux*, III, p. 31.

6. C'est-à-dire les Génois.

7. Longlée à Villeroi, Barbastro, 8 déc. 1585, éd. Albert Mousset, *op. cit.*, p. 211.

8. Le même au même, Madrid, 1<sup>er</sup> février 1584, *ibid.*, p. 17.

et incidents : ou la correspondance ne se sera pas faite entre deux courriers ordinaires<sup>1</sup> ; ou les routes normales auront été coupées ; ou à l'annonce de brigandages, les courriers auront décidé de ne plus voyager de nuit... Chaque fois, ce sont, au loin, des pannes inattendues : le vice-roi de Naples demeure sans instructions, le gouvernement du Roi Prudent ne sait plus où en sont les événements des Pays-Bas, l'ambassadeur vénitien, à Madrid, reste soixante jours sans nouvelles d'Italie<sup>2</sup>.

Sans doute, s'agit-il là de cas anormaux, découlant de la faute des hommes, du jeu des circonstances, ou du mauvais temps, mais c'est un « anormal » qui se répète et aggrave une situation toujours tendue. La lutte contre la distance reste affaire de vigilance, mais aussi de hasard, de chance. En mer, un coup de vent favorable, une suite de beaux jours et l'on fait, en une ou deux semaines, ce que d'autres ne feront pas en six mois. Belon du Mans va en treize jours de la Propon-tide à Venise, alors qu'il y faut souvent une demi-année<sup>3</sup>. De même, sur terre, où les écarts sont moins grands, une guerre, une alerte, une pluie qui détrempe les routes, une chute de neige qui obstrue les cols, et les délais les plus raisonnables ne suffisent plus. L'espace n'a pas telle grandeur donnée, une fois pour toutes. Mais dix, cent grandeurs diverses, et nul n'est jamais sûr à l'avance, se déplaçant, voulant agir, des délais qui s'imposeront à lui.

En fait, les hommes du XVI<sup>e</sup> siècle sont résignés à toutes les lenteurs. Une lettre, d'Espagne en Italie, cherche aussi bien son chemin par Bordeaux et Lyon que par Montpellier ou Nice. En avril 1601, une lettre à Henri IV de M. de Villiers, son ambassadeur à Venise, gagne Fontainebleau par la voie de Bruxelles<sup>4</sup>... Durant les années 1550-1560, de Rome, les ambassadeurs du roi de Portugal achemineront souvent leurs lettres par Anvers<sup>5</sup>. C'est que la durée des trajets n'est pas fonction de leur longueur mais de la qualité, de la fréquence des courriers. Et puis, l'habitude est là : on n'en est jamais à trois ou quatre jours près... À la fin de 1587, les Protestants du « Prince de Béarn » occupant le Limousin, le chemin des relations régulières était coupé entre Bernardino de Mendoza, à Paris, et le gouvernement de Philippe II. Les dépêches doivent être acheminées par de nouveaux itinéraires, au long desquels, malheureusement, il n'y a pas de postes organisées, *por donde no hay postas*. En marge de la dépêche qui l'informe, Philippe II écrit : « il importerait plus encore que les lettres voyagent par voie sûre que de gagner quatre ou cinq jours, sinon en quelque occasion où la brièveté serait d'importance »<sup>6</sup>.

### **Les dimensions de la mer : quelques vitesses records**

Les chiffres sur lesquels nous pouvons travailler diffèrent beaucoup les uns des autres. De plus, ils ne forment que rarement des séries homogènes. On aura à la

1. Villeroi à J.B. de Tassis, Paris, 31 janv. 1584, orig. A.N., K 1563.

2. A.d.S. Venise, Senato Dispacci Spagna, P<sup>o</sup> Priuli au doge, Madrid, 19 novembre 1612.

3. BELON DU MANS, *Les observations...*, p. 78.

4. Eugène HALPHEN, *Lettres inédites du roi Henri IV à M. de Villiers*, 1887, p. 25.

5. Ou cette lettre de Fr. Jorge de Santiago au roi, adressée de Bologne, 28 mai 1548. « *Porque pola via de Frandes que sera mais em breve por ser posta, escrevemos carta comun a Vossa Alteza...* », *Corpo dipl. port.*, VI, p. 254. Ou bien que dire de ces quelques lignes de J. Nicot au roi de France, Lisbonne, 28 mai 1561 : « Ils sont venues nouvelles par voie d'Alexandrie en Flandre et de la icy qu'il y a grande émotion et mutineries aux Indes... », E. FALGAIROLLE, *Jean Nicot, ambassadeur de France au Portugal au XVI<sup>e</sup> siècle, Sa Correspondance inédite*, 1887, p. 148.

6. B. de Mendoza à Philippe II, Paris, 28 nov. 1587, A.N., K 1566, note aut. de Philippe II.

rigueur une idée des distances à l'état pur, en retenant les vitesses exceptionnelles qui donnent, en somme, les dimensions minima de la mer<sup>1</sup>.

Les très grandes vitesses, 200 ou plus de 200 km par jour, ne sont guère réalisables que sur mer<sup>2</sup>, par beau temps, et de préférence avec des galères renforcées. Telle celle que Don Juan d'Autriche dépêcha de Messine, en juin 1572, et qui gagna la côte catalane (Palamos) en six jours<sup>3</sup>. Le moment était dramatique : il s'agissait, pour Don Juan, de faire rapporter coûte que coûte l'ordre que lui avait donné Philippe II de rester inactif, avec une grosse partie de sa flotte, à Messine. La galère fit le voyage, seule, bien armée ; au dire d'une correspondance toscane, elle navigua *sempre per golfo senza toccar terra*<sup>4</sup>, (toujours s'engouffant et sans jamais toucher terre), donc en droiture. L'exploit n'était pas unique. Deux ans plus tôt et en hiver (en décembre 1570), Jean André Doria était venu en cinq jours de Gênes à Palamos ; la distance et la vitesse sont moindres, mais la difficulté vaincue comparable<sup>5</sup>. De même, soixante ans plus tôt, les deux cents kilomètres d'Oran à Carthagène étaient franchis en un jour par le cardinal Cisneros, le mercredi 23 mai 1509. Voyage miraculeux, *como si tuviera el viento en la manga*<sup>6</sup>, comme s'il avait eu le vent à ses ordres, « dans sa manche ». C'est à peu près la vitesse des voyages « prospères » entre Rhodes et Alexandrie qui, selon Belon du Mans<sup>7</sup>, demandent moins de trois jours et trois nuits. Ceci, remarquons-le, avec de simples vaisseaux marchands.

Sur terre, les exceptions mises à part, les grandes vitesses sont moindres, mais plus régulières que sur mer, à tel point que pour les liaisons postales, le chemin de terre, plus coûteux, est préféré au chemin d'eau. Les plus grandes vitesses, en Europe, sont probablement réalisées par les courriers de l'organisation postale de Gabriel de Tassis, sur le parcours Italie-Bruxelles, via le Tyrol, parcours étudié avec soin, où les délais de stationnement sont réduits au minimum et où, dans l'Éifel notamment, des raccourcis bien reconnus sont utilisés régulièrement. Le tracé de cette route est déjà, en soi, un record. Et ses 764 km sont franchis en cinq

1. Des délais de route, déduire la vitesse journalière ne va pas sans difficulté, car nous ne connaissons que rarement les parcours exacts. J'ai tourné cet obstacle, en calculant les vitesses d'après les distances directes, en mer, à vol d'oiseau ou, sur terre, selon les étapes actuelles. Ce qui a l'inconvénient évident de diminuer les distances réelles.

2. Sauf ces étonnantes courses de relais sur les 400 et quelques kilomètres de Rome à Venise, 3 au total de 1496 à 1530, que signale Pierre Sardella, d'un jour et demi, soit à une vitesse horaire de 10 à 15 km. En moyenne, la distance était franchie en quatre jours. Voir les tableaux de Pierre SARDELLA et le tableau que nous lui empruntons, *infra*, p. 18.

3. Voir tome III, chap. IV, p. 202. Nobili au prince, Barcelone, 25 juin 1572, A.d.S. Florence, Mediceo, 4903.

4. G. del Caccia au prince, Madrid, 30 juin 1572, A.d.S. Florence, Mediceo, 4903.

5. Leonardo Donà au Sénat, Madrid, 21 déc. 1570, in : *La corrispondanza da Madrid dell'ambasciatore Leonardo Donà, 1570-1573*, p.p. Mario BRUNETTI et Eligio VITALE, 1963,1, p. 167.

6. L. Fernandez de RETAÑA, *Cisneros y su siglo, 1929-1930*, I, p. 550. Même vitesse, deux jours, d'Oran à Valence, réalisée par les galées de Venise, en octobre 1485, A.d.S. Mantoue, Genova 757, 3 novembre 1485.

7. *Op. cit.*, p. 93 v°. Renseignements divers : A. THOMAZI, *Histoire de la navigation*, 1941, p. 26 ; Victor BÉRARD, *Pénélope...*, *op. cit.*, p. 181 ; G. de Toledo au roi, Sobre Denia, 16 juillet 1567, Sim. E° 149, f° 22 ; « ... por tener por mucho mas breve el camino de la mar que el de la tierra ». Mais cette conviction entraîne une erreur de D. Garcia qui, partant de Sicile pour l'Espagne, pense qu'il est inutile de prévenir le roi par terre : or, parti le 27 juin, il est seulement le 16 juillet devant Denia. Sur la cherté de la route de terre, exemple grossissant de l'actualité : le transport par eau d'Amérique à Gênes coûte moins cher que le plus court trajet par terre de la même marchandise de Gênes à l'intérieur de la Péninsule.

jours et demi, soit à environ 139 km par jour<sup>1</sup>. Nous sommes loin des grandes vitesses exceptionnelles de la mer, mais aussi très au-dessus de l'allure ordinaire de la route continentale. À titre d'exemple, de Paris à Madrid, la nouvelle sensationnelle de la Saint-Barthélemy (24 août 1572) ne voyagera même pas à 100 km par jour : si elle touchait Barcelone le 3 septembre, elle parvenait dans la capitale espagnole seulement le 7 au soir<sup>2</sup>.

C'est une autre bonne façon de prendre la mesure des vitesses exceptionnelles que de suivre la propagation de grandes nouvelles. Elles ont des ailes.

La prise de Nicosie du 9 septembre 1570, est connue à Constantinople le 24 septembre ; à Venise, *via* Raguse, le 26 octobre ; à Madrid, le 19 décembre<sup>3</sup>.

La nouvelle de Lépante, du 7 octobre 1571, parvenait à Venise le 18 octobre, à Naples le 24, à Lyon le 25, à Paris et à Madrid le 31<sup>4</sup>.

La paix turco-vénitienne, conclue secrètement le 7 mars 1573, divulguée à Venise le 4 avril<sup>5</sup>, était connue à Rome le 6, à Naples le 8, à Palerme et à Madrid le 17<sup>6</sup>.

La prise de La Goulette et de Tunis, du 25 août 1574, atteignait Vienne le 1<sup>er</sup> octobre, au moment où y arrivait Pierre Lescalopier qui, chargé d'une mission diplomatique, avait quitté Istanbul, traversé la Bulgarie, la Valachie et la Transylvanie pour atteindre, fourbu, la capitale des Habsbourgs. La nouvelle le laissa rêveur : cette armada victorieuse du Turc, il l'avait vue partir de Constantinople, le 15 mai précédant, deux semaines avant son propre départ seulement<sup>7</sup>. Que de choses elle avait eu le temps d'accomplir pendant qu'il cheminait sur les routes !

Ces délais, qui dessinent des ondes de propagation autour de Nicosie, de Lépante, de Venise, de Tunis, ne permettent au mieux que des mesures grossières. Ainsi, d'après le premier exemple, dira-t-on que la Méditerranée mesure quatre-vingt-dix-neuf jours de longueur ? Le chiffre est excessif. En fait la nouvelle, partie de Nicosie, s'est mal échappée de l'île assiégée et il est certain que Venise n'a mis aucun empressement à la retransmettre vers l'Ouest. Toute mesure, d'ailleurs, reste sujette à caution, inexacte dès qu'on l'enferme dans un seul chiffre. Et surtout que mesure-t-on ? Le vent des nouvelles, la course des lettres, ce n'est là qu'un chapitre de la lutte contre l'espace.

### **Les vitesses moyennes**

La difficulté est bien plus grande si, laissant de côté les vitesses records, on recherche des moyennes. Même avec les documents pour les établir, auraient-elles

1. E. HERING, *Die Fugger*, 1940, p. 66. Sur les services de Thurn et Tassis, voir carte n° 102, *Zur Geschichte der deutschen Post. (1506-1521)* de l'Atlas de PUTZGER.

2. Saint-Gouard à Charles IX, Madrid, 14 sept. 1572, B.N., Paris, Fr. 16105. Paris-Barcelone : 1 001 km ; Paris-Madrid, 1060.

3. Fourquevaux au Roi, Madrid, 19 déc. 1570, *Dépêches...*, II, p. 307.

4. Et non le 8 nov., comme l'écrit R. MERRIMAN, *The Rise of the Spanish Empire*, New York, 1918, IV, p. 145 ; C. DOUAIS, *Dépêches de Fourquevaux*, II, p. 97 ; Nobili au Prince, 16 nov. 1571, A.d.S. Florence, Mediceo, 490.

5. G. de Silva au roi, Venise, 4 avril 1573, Sim. E° 1332.

6. 7 avril 1573, *CODOIN.*, C II, p. 72-81 ; 8 avril 1573, Sim. E° 1332 ; 17 avril 1537, Palmerini B. Com. Palerme, Qq D 84 ; 23 avril, A. Vat. Spagna 7, f° 198-199 ; Candie, 25 avril, Capi del C° dei X Lettere B° 285, f° 165 ; Philippe II à G. de Silva, Madrid, 25 avril 1573, Sim. E° 1332 ; 22 mai, nouvelle de la paix publiée à Constantinople, G. MECATTI, *Storia cronologica della Città di Firenze*, Naples, 1755, II, p. 753.

7. *Voyage fait par moy Pierre Lescalopier*, f° 41 et 64 v°.

beaucoup de sens, alors que la durée d'un même voyage peut varier de un à deux, trois, quatre et même sept ou dix ? L'important, c'est cet éventail ouvert, cet écart considérable des durées, les unes par rapport aux autres : il a valeur de *structure*. La révolution moderne des transports n'a pas augmenté seulement les vitesses (de façon extraordinaire) ; elle a supprimé (c'est aussi important) l'incertitude que les éléments imposaient jadis. Le mauvais temps ne signifie aujourd'hui qu'un peu plus ou moins d'inconfort. Sauf accident, il n'influe plus sur les horaires. Au xvi<sup>e</sup> siècle, tous les horaires en dépendent. L'irrégularité est la règle sans surprise. Cet ambassadeur vénitien, qui gagne l'Angleterre, en janvier 1610, attendra quatorze jours à Calais devant une mer démontée qu'aucun navire n'ose affronter<sup>1</sup>. De même, minuscule exemple, cet ambassadeur Francesco Contarini que Venise dépêche auprès du sultan, en 1618<sup>2</sup>, franchissait la large et peu profonde Maritza, en six heures, et non sans peine. En juin 1609, une nave vénitienne qui gagne Constantinople, doit rester dix-huit jours à l'abri de l'île de Chio, sur la plage ouverte de Santa Anastasia, en attendant que le mauvais temps s'apaise<sup>3</sup>.

Donc ne demandons pas trop à ces étranges moyennes et à leur fausse simplicité. Leurs seuls avantages ? Simplifier, parler à l'imagination, permettre de revenir vers le passé, par delà la révolution moderne des transports, dont nous ne sentons pas à chaque instant combien elle a tout bouleversé. Les considérer, c'est retrouver ce que la perspective d'un voyage représentait pour un contemporain de Philippe II.

La traversée de la mer, de Constantinople à Alexandrie, se faisait en une quinzaine de jours, escales comprises ; en huit jours, sans compter les arrêts<sup>4</sup>. De la sortie des châteaux de l'Hellespont à l'île de Chio, deux jours de navigation suffisent<sup>5</sup>. En octobre ou novembre 1560, une nave ragusaine, partie de Messine, atteint Alexandrie « *fra novi giorni* » et ce délai n'est pas présenté comme un record<sup>6</sup>.

La traversée de la mer, dans sa zone centrale, variait selon les saisons, les navires, les itinéraires. La même barque, qui va en neuf jours de Malte à Tripoli de Barbarie, passe en dix-sept jours de Tripoli à Messine<sup>7</sup>. Une nave, en avril 1562, relie en six jours Tripoli à Sciacca sur la côte méridionale de la Sicile<sup>8</sup>. De Tunis à Livourne, une série de voyages (un de 1600, deux en 1608, huit en 1609, deux en 1610) donnent les durées de trajet suivantes : six, sept, huit, neuf, neuf, neuf, dix, onze, douze, treize, quatorze, quatorze, vingt, soit une durée moyenne de onze jours environ. Les deux voyages les plus rapides — six jours et sept jours — comme pour déjouer les prévisions, sont accomplis : le premier, en janvier 1600, par une nave ; le second, en juillet 1609, par une « barque »<sup>9</sup>.

Les renseignements manquent sur la durée des traversées entre Marseille et l'Espagne d'un côté, et, de l'autre, l'Afrique du Nord. C'étaient souvent voyages à

1. Londres, P.R.O., 30/25 f° 65, Francesco Contarini au Doge, Douvres, 26 janvier 1610. Copie.

2. Londres, P.R.O., 30/25 f° 46 : Voyage de Francesco Contarini à Constantinople.

3. Tommaso ALBERTI, *Viaggio a Costantinopoli*, p.p. Alberto BACCHI DELLA LEGA, Bologne, 1889, p. 13.

4. BELON DU MANS, *op. cit.*, p. 93 v°.

5. *Ibid.*, p. 85.

6. A. de Raguse, Diversa di Cancellaria 146, f° 46 v°, 8 janvier 1561.

7. 25 janv.-3 févr.-10 avril-27 avril 1564, Simancas E° 1393.

8. 16-22 avril 1562, Simancas E° 1052, f° 26.

9. A.d.S., Florence, Mediceo 2079, f° 212, 271, 274, 296, 297, 302, 304, 308, 311, 320, 323, 333, 405, 408. Un mémoire espagnol de déc. 1595 (B.N., Madrid, ms. 10454, F 34), affirme cependant que l'on passe de Sicile en Afrique en quelques heures ; les galères de J.A. Doria iront en une journée (voir tome III, p. 214) de La Favignana à La Goulette. Mais ce sont là exploits de galères.



la dérobée. Avec les galères du roi, l'ambassadeur du Très Chrétien, d'Aramon, par beau temps (du moins à partir du second jour), mit une semaine pour aller des Baléares à Alger<sup>1</sup>. Deux voyages de 1609 et un voyage de 1610, sur la distance Alger-Livourne, durèrent respectivement treize, quinze et cinq jours<sup>2</sup> — cinq et quinze jours, soit une variation du simple au triple.

Sur les longues distances, les écarts restent importants. Une nave vénitienne, en octobre-novembre 1570<sup>3</sup>, va de Candie à Otrante, en douze jours ; une autre, en mai-juin 1561<sup>4</sup>, traverse à peu près toute la mer Intérieure, de Candie à Cadix, en un mois. Cependant, en juillet 1569, deux galères algéroises atteignent Constantinople après soixante-douze jours de navigation ; le 7 janvier 1564, une nave, partie d'Alexandrie, arrive à Messine, le 5 avril : son voyage a duré quatre-vingt-huit jours. Les chiffres « normaux » au xv<sup>e</sup> siècle, de Venise à Jaffa, seraient de l'ordre de quarante à cinquante jours, assure un historien<sup>5</sup>. Nous avons publié<sup>6</sup> un relevé de voyages de Venise à la Terre Sainte, qui donne des moyennes bien plus élevées.

Les *portate* livournaises<sup>7</sup> offrent leur lot de précisions. Cinq voyages d'Alexandrie à Livourne (deux, en 1609 ; un, en 1610 ; deux, en 1611) donnent les chiffres suivants : vingt-trois, vingt-six, vingt-neuf, trente-deux, cinquante-six, soit une moyenne de trente-trois jours. Huit voyages (cinq, en 1609, trois, en 1610) de Carthagène ou d'Alicante à Livourne donnent les durées suivantes : sept, neuf, neuf, dix, quinze, vingt-cinq, trente, quarante-neuf, soit une moyenne de dix-neuf jours. À *la rigueur*, cela donnerait, pour la durée du voyage Espagne-Livourne-Alexandrie, un total de cinquante-deux jours<sup>8</sup>, nous ne dirons pas que ce chiffre soit une moyenne.

En langage de moyenne, on pourrait conclure, en gros, que lorsqu'il s'agit de traverser la Méditerranée dans le sens des méridiens, il faut compter une ou deux semaines ; et qu'il doit être question de deux à trois mois quand on entreprend de la traverser dans sa longueur. Ajoutons que ces dimensions resteront les mêmes au xvii<sup>e</sup> siècle, et plus tard encore.

### Le cas privilégié des lettres

À ces approximations peu satisfaisantes, on préférerait, évidemment, une série homogène de mesures. C'est ce qu'offrent, à profusion, les lettres (elles encore) des gouvernements, des ambassadeurs, des marchands, des particuliers. De 1497 à 1532, Marin Sanudo, toujours au courant des faits et gestes de la Seigneurie de Venise, a enregistré avec fidélité l'arrivée des lettres et des nouvelles, soit près de 10 000 données utilisables. Cette masse énorme, soumise aux règles de la statistique par Pierre Sardella<sup>9</sup>, permet de dresser le tableau donné p. 18, puis la carte que nous en avons dégagée (p. 21). Encore faut-il interpréter, avec exactitude, le témoignage de ces nouvelles qui courent *vers* Venise, et ne pas trop leur demander.

1. N. de NICOLAY, *Navigations, pérégrinations et voyages...*, Anvers, 1576, p. 12.

2. A.d.S., Florence, Mediceo 2079, f<sup>os</sup> 305, 306, 345.

3. Cadix, 2 juin 1561, Simancas E<sup>o</sup> 140.

4. 2 juin 1561, Simancas E<sup>o</sup> 140. Soit 80 km par jour.

5. Dr. SORTAS, *op. cit.*, p. 183.

6. Voir tome I, p. 257.

7. C'est-à-dire les relevés portuaires des arrivées de bateaux et de marchandises.

8. A.d.S., Florence, Mediceo 2080.

9. *Nouvelles et spéculations à Venise*, 1948.

**L'ÉLASTICITÉ DES NOUVELLES**  
**(d'après Pierre Sardella)**

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Alexandrie	266	19	89	65	55	17	323
Anvers	83	13	36	20	16	8	200
Augsbourg	110	19	21	11	12	5	240
Barcelone	171	16	77	22	19	8	237
Blois	345	53	27	14	10	4 1/2	222
Bruxelles	138	24	35	16	10	9	111
Budapest	317	39	35	18	19	7	271
Burgos	79	13	42	27	27	11	245
Calais	62	15	32	18	14	12	116
Candie	56	16	81	38	33	19	163
Caire	41	13	10	7	8	3	266
Constantinople	365	46	81	37	34	15	226
Corfou	316	39	45	19	15	7	214
Damas	56	17	102	80	76	28	271
Florence	387	103	13	4	3	1	390
Gênes	215	58	15	6	6	2	300
Innsbruck	163	41	16	7	6	4	150
Lisbonne	35	9	69	46	43	27	159
Londres	672	78	52	27	24	9	266
Lyon	812	225	25	12	13	4	325
Marseille	26	7.	21	14	12	8	150
Milan	871	329	8	3	3	1	300
Naples	682	180	20	9	8	4	200
Nauplie	295	56	60	36	34	18	188
Nuremberg	39	11	32	20	21	8	262
Palerme	118	23,	48	22	25	8	312
Paris	473	62	34	12	12	7	171
Raguse	95	18	26	13	14	5	280
Rome	1053	406	9	4	4	1 1/2	266
Trani	94	14	30	12	12	4	300
Trento	205	82	7	3	3	1	300
Udine	552	214	6	2	2	1 1/2	400
Valladolid	124	15	63	29	23	12	191
Vienne	145	32	32	14	13	8	162
Zara, possession vénitienne	153	28	25	8	6	1	600

I indique les localités en relation avec Venise, II le nombre des cas observés, III le nombre des cas normaux, IV les temps maxima (en jours), V la moyenne arithmétique pondérée (en jours), VI la normale en jours, VII les temps minima (en jours), VIII les temps normaux calculés sur la base des temps minima = 100, ou, en d'autres termes, les rapports entre les temps minima et les temps normaux.

De toute évidence, l'espace qu'elles mesurent est hétérogène, dépourvu d'*isotropie*. Si l'on prend la distance Paris-Venise comme rayon et que l'on décrive un cercle ayant Venise pour centre, on dessine un espace *isotrope*, circulaire, où la nouvelle (telle une lumière lente) se propagerait uniformément de tous les points de la circonférence vers son centre. Mais il n'en est rien, bien entendu : la nouvelle marque le pas devant les obstacles naturels, les Alpes, le Pas-de-Calais, la mer. Et les grandes rapidités dépendent du bon vouloir des hommes, de leurs calculs, de leurs nécessités. De 1497 à 1532, Venise est suspendue aux décisions du Roi Très Chrétien, aux rumeurs et nouvelles de France. De Paris, ces précieuses marchandises courent vers elle.

Ces nouvelles en mouvement, assagies par les moyennes, fixées sur la carte, ne le sont que par artifice. Leurs voyages, en réalité, sont terriblement variables ; l'éventail des durées très ouvert (voir la colonne VIII : rapport du minimum au normal) le serait davantage encore si l'on comparait le minimum au maximum. Petite surprise : le coefficient d'irrégularité semble en raison inverse de la distance parcourue. En outre, il s'aggrave, mais ceci est normal, dès que la mer entre en jeu. Ainsi s'explique que Zara établisse un record (de 1 à 6), elle réunit, en effet, ces deux conditions : être proche de Venise ; en être séparée par l'Adriatique à l'accueil incertain.

Bref, nous avons, à partir de ces calculs, un canevas d'ensemble, une base pour des vérifications et des comparaisons. Son seul défaut, ou sa qualité dira tel autre observateur, c'est que les délais ainsi fixés sont relativement rapides. Ils traduisent la vigilance, les moyens mêmes de la riche Venise. Ils correspondent à un système d'alerte. Savoir ce qui se passe à Paris, à Valladolid, à Constantinople, pour Venise, ce n'est pas curiosité, mais sagesse.

Que l'on change d'enregistrement, la vivacité n'est plus jamais la même. Ainsi, dans les bureaux de Philippe II, s'entassent des lettres venues de toutes les villes d'Europe. La règle veut qu'au dos de la dernière page (*la carpeta*)<sup>1</sup> soient inscrites les dates d'envoi et d'arrivée et, non moins précieuses mais plus rares, celles de la réponse. Des centaines de milliers de données s'offrent ainsi à la patience d'un calculateur. Philippe II, sauf quelques voyages bien connus à Cordoue, Lisbonne, Saragosse, Barcelone ou Valence, n'a guère bougé du centre de la Castille, après son retour des Pays-Bas, en 1559. S'il y a parfois des incertitudes sur la position de ses correspondants ou le trajet des lettres, ces doutes peuvent être levés.

Il était tentant parmi ces données, de retrouver des mesures analogues à celles de Pierre Sardella, en reprenant Venise comme centre des coordonnées. Pour le parcours Madrid-Venise (admettons qu'il soit équivalent au trajet Valladolid-Venise des mesures de Sanudo), pour ce parcours sur 40 indications retenues à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, d'après les missives des représentants de l'Espagne à Venise, le temps le plus bref est de 22 jours (contre 12, chez Sanudo) ; le plus long, de 85 (j'ai laissé de côté un cas aberrant de 145 jours). La moyenne arithmétique non pondérée s'établit à 40 (contre 29, moyenne pondérée de

1. Voir p. 105, à la fin du chapitre, la reproduction d'une *carpeta*.

P. Sardella). Pour la distance Constantinople-Venise, 16 observations, pour ces mêmes années, donnent une durée minima de 29 jours, maxima de 73 ; la moyenne s'établit au voisinage de 41,5<sup>1</sup>. Cette fois nous sommes plus près des chiffres de P. Sardella (établis, il est vrai, sur une base autrement large), mais toujours au-dessus d'eux. Conclusion : à la fin du siècle, les relations, sur le grand axe de la Méditerranée, ne sont-elles plus, pour Venise et l'Espagne, aussi exigeantes et inquiètes qu'au début de ce même siècle ? L'affirmer serait se risquer sans preuve suffisante.

En tout cas, dans nos calculs comme dans ceux de P. Sardella, Venise se situe à mi-chemin, très en gros, de Madrid (ou Valladolid) et de Constantinople : 40 ou 41,5 dans nos moyennes, 29 contre 37 dans celle de Sanudo, soit un univers, dans toute sa longueur, ou de 80 ou de 66 jours, supérieur, de toute façon, à la dimension de 52 jours que nous avons arbitrairement obtenue en additionnant une durée Alexandrie-Livourne à une autre durée Livourne-Carthagène<sup>2</sup>. Que la distance Alexandrie-Carthagène ne soit pas la distance, reconstituée elle aussi, Constantinople-Venise-Madrid, ne simplifie pas le raisonnement. Mais il faut se résigner à ne pas mesurer très exactement la mer, même avec l'aide des précieuses lettres des politiques ou des marchands.

### **La nouvelle, marchandise de luxe**

La nouvelle, marchandise de luxe, vaut plus que son pesant d'or. « Pas un courrier, écrit au duc de Ferrare son agent à Venise, qui n'exige moins d'un ducat par pli »<sup>3</sup>, entre deux villes pourtant proches, Ferrare et Venise. Au début du xvi<sup>e</sup> siècle, les tarifs entre Venise et Nuremberg<sup>4</sup> varient selon la plus ou moins grande brièveté du parcours : quatre jours, 58 florins ; quatre jours et six heures, 50 ; cinq jours, 48 ; six jours, 25 (notons que la vitesse record enregistrée par P. Sardella est de deux jours plus longue que cette dernière). De toute évidence, il s'agit de liaisons ultra-rapides, à la disposition de marchands riches, en ce début du xvi<sup>e</sup> siècle où, si nous ne nous trompons pas trop, les écarts des prix sur les marchés sont plus forts que jamais. Il y a intérêt à intervenir, le cas échéant, en brûlant les étapes, quelle que soit la dépense pour cet ordre lancé à toute vitesse. Plus tard, les affaires se régulariseront. D'une lecture des lettres de Simón Ruiz, durant la seconde moitié du xvi<sup>e</sup> siècle, on ne retire pas

1. Les calculs qui précèdent d'après les correspondances d'Espagnols établis à Venise, entre 1589 et 1597, conservées (hier) aux Archives Nationales, K 1674, 1675, 1676 et à Simancas E<sup>o</sup> 1345. J'ai fait un ou deux emprunts aux Lettre Commerciali, 12 ter A.d.S., Venise. À noter que la distance Raguse-Constantinople, en hiver, est de l'ordre d'un mois. La moyenne que suggère tel calcul contemporain (A.d.S. Venise, Papadopoli, Codice 12, f<sup>o</sup> 26 v<sup>o</sup>, vers 1587) est trop optimiste : en été le voyage de Constantinople à Cattaro se ferait en 16 ou 17 jours... « *Da Cataro poi a Venetia con le fregate ordinarie secondo i tempi ma ut plurimum in otto giorni* ». Soit, au total, de 24 à 25 jours. Sur le trajet Venise-Madrid, voici quelques chiffres pris à la correspondance de deux ambassadeurs vénitiens à Madrid, P<sup>o</sup> Priuli et P<sup>o</sup> Gritti : 19 novembre 1612, il y a soixante jours que P<sup>o</sup> Priuli est sans nouvelles ; délais des lettres reçues à Madrid les 5 et 9 décembre 1612, 18 jours et 27 jours toutes deux envoyées de Venise par courrier exprès ; les délais, en 1616 et 1617, de quelques lettres reçues par Gritti : 33, 45, 21, 27, 26, 20, 20 jours... A.d.S. Venise, Senato Dispacci.

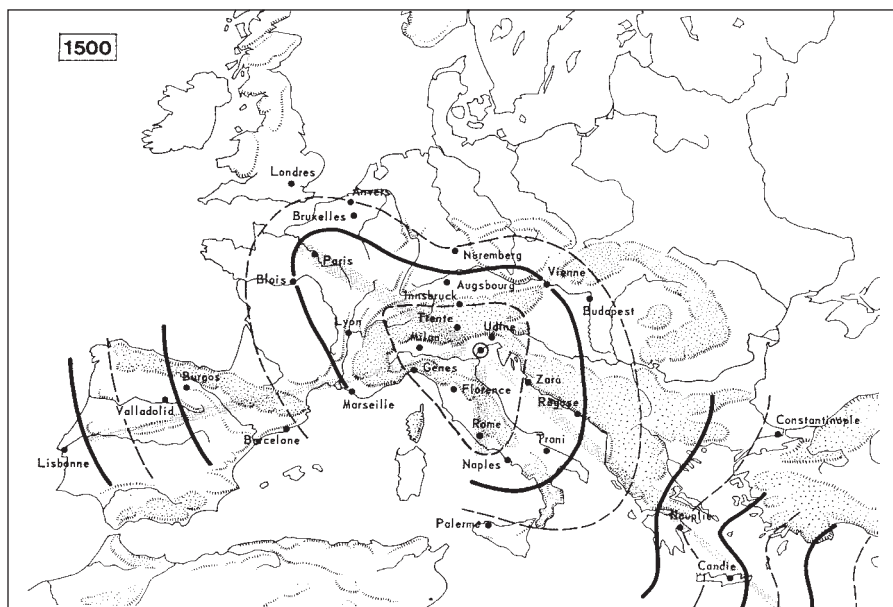
2. Voir *supra*, p. 17 et note 8.

3. A.d.S. Modène, Cancellaria Ducale d'Este, Venezia 77. VI/10. J. Tebaldi au duc de Ferrare, Venise, 19 janvier 1522.

4. K.O. MÜLLER, *Welthandelsbräuche 1480-1540*, 2<sup>e</sup> tirage, 1962, p. 29.

l'impression que compte alors autant que jadis la recherche de l'ordre ou de l'information ultra-rapides<sup>1</sup>. Seuls, les grands banquiers ou les gouvernements peuvent s'offrir de tels luxes, dont le prix n'a cessé de grandir avec la hausse du siècle. Le 14 juillet 1560<sup>2</sup>, Chantonnay, alors ambassadeur de Philippe II à la cour de France, dépêche un courrier de Chartres à Tolède et retour ; celui-ci court, au total, 179 postes et dépense 358 ducats (soit deux ducats par poste). Somme énorme, bien plus que le salaire annuel d'un professeur à l'Université de Padoue ou de Salamanque ! Ces postes doivent être d'une dizaine ou d'une douzaine de km chacune et si le courrier les a courues à 18 lieues<sup>3</sup> par jour, on voit que nous sommes, un instant, très au-dessus des records habituels... Les riches peuvent acheter ces prouesses inhumaines.

### 1. — Nouvelles en route vers Venise



Les lignes isochrones, *de semaine en semaine*, indiquent en gros les temps nécessaires au voyage des lettres qui, sur les trois croquis, vont toutes vers Venise.

La première carte a été dressée d'après les travaux de P. Sardella (cf. p. 17, note 9), 1500, plus exactement 1496-1534. La deuxième et la troisième (pp. 22 et 23), d'après les gazettes vénitiennes manuscrites conservées au Record Office de Londres. Le dépeillement en a été fait pour moi par F. C. Spooner.

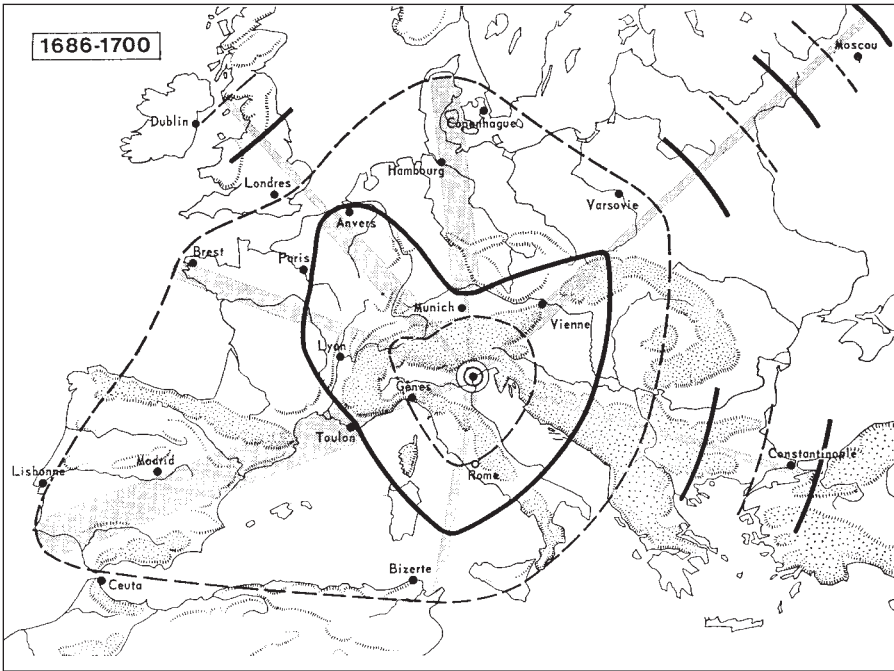
Les rayons en grisé sont d'autant plus épais que la vitesse moyenne est plus grande.

1. Exception confirmant la règle, les Génois envoient des courriers spéciaux de Madrid à Anvers ayant intérêt sur cette dernière place à rencontrer la « largesse », V. VÁZQUEZ DE PRADA, *op. cit.*, I, p. 36.

2. Simancas, *Consejo y Juntas de Hacienda*, 28. Dans une liste de frais de Chantonnay, à la date du 14 juillet 1560.

3. Francés de Alava au roi, 6 mars 1567, A.N., K 1507, n° 70, cité par H. FORNERON, *Histoire de Philippe II*, 1881, t. II, p. 219, note 1. Ce courrier serait dépêché par les rebelles des Pays-Bas à Montigny alors en Espagne. Voir V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers*, 1960, I, p. 40.

## 2. — Nouvelles en route vers Venise



Les différences d'une carte à l'autre peuvent paraître, selon tel ou tel axe, très importantes. Elles sont dues à la multiplicité des courriers, selon les urgences de l'actualité. En gros, les lenteurs de la dernière carte (p. 23) rejoignent celles de la première, alors que les délais sont parfois nettement moindres pour la seconde carte. La démonstration n'est pas péremptoire. En principe, la comparaison des vitesses devrait se faire à partir des surfaces que limitent les courbes isochrones de même numéro d'ordre. Mais ces surfaces ne sont pas cernées avec une précision suffisante. Cependant, si l'on essaie de les superposer, elles semblent très en gros, de même étendue, telle extension étant contrebalancée par tel ou tel retrait. Inutile de dire que le passage des surfaces en  $\text{km}^2$ , aux vitesses journalières, ne se fait pas sans précautions préalables.

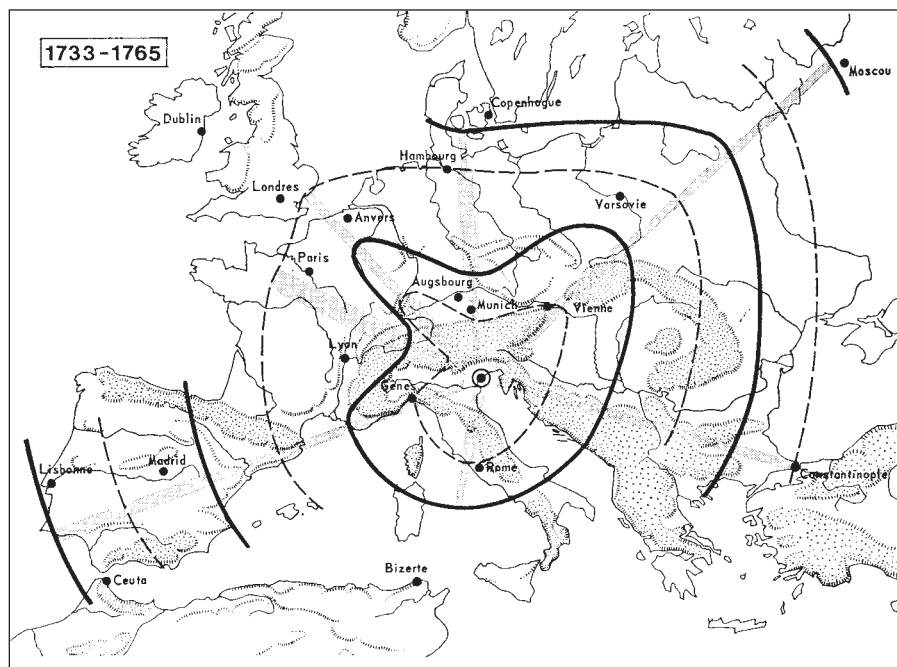
En conclusion, mesurer les lenteurs inhérentes à l'espace à partir des lettres s'avère paradoxal. Même lorsqu'elles vont lentement, ces précieuses marchandises courent plus vite que les autres voyageurs.

Ce serait une raison, déjà, pour nous détourner d'une étude systématique des enregistrements postaux de la bureaucratie de Philippe II, ou encore de l'enquête que l'on pourrait faire à propos cette fois des lettres du marchand Simón Ruiz (100 000 environ)<sup>4</sup>. Au vrai, ces opérations risquent de ne rien nous apprendre que nous ne sachions déjà. Les lettres dépendent, en effet, de courriers réguliers ou irréguliers, ceux-ci moins importants que ceux-là au regard de la statistique. Étudier les lettres c'est retrouver, un peu plus tôt, un peu plus tard, ces courriers réguliers dont nous connaissons à l'avance les délais officiels. De Rome à Madrid, l'entreprise des Tassis s'est engagée à transporter les lettres en 24 jours, du 1<sup>er</sup> avril à la fin de septembre ; en 26 jours pendant l'autre semestre,

4. Henri LAPEYRE, « El Archivo de Simón y Cosme Ruiz », in : *Moneda y Credito*, juin 1948.

celui d'hiver : c'est autour de ces chiffres que se situent non les délais moyens des lettres des marchands et ambassadeurs<sup>1</sup> (car les promesses des fermiers des postes ne sont que rarement respectées) mais la limite haute des vitesses normales. À partir de ces vitesses, quelques sondages comme ceux de Valentin Vázquez de Prada<sup>2</sup> (pour le trajet de Madrid-Anvers) permettent à l'avance de calculer (de prévoir) l'éventail des vitesses réelles.

### 3. — Nouvelles en route vers Venise



Seconde raison, et d'un grand poids, pour ne pas se jeter dans cet océan de calculs : toujours à partir de Venise, d'après ces *avvisi* que la ville ne cesse de produire et de répandre et dont de longues séries manuscrites sont conservées à l'*Archivio di Stato* ainsi qu'à la *Marciana* et même au *Record Office* de Londres — on peut dresser, pour le XVII<sup>e</sup> et le XVIII<sup>e</sup> siècle, des cartes analogues à celle dont Sanudo nous a fourni les éléments. Deux de ces cartes, établies par Frank Spooner pour les périodes 1680-1706 et 1733-1765, fixent les zones d'écoute de la curiosité vénitienne<sup>3</sup>. Les vitesses de déplacements y sont, *grosso modo*, celles de 1497-1532, plus vives au XVII<sup>e</sup> siècle, moins vives au XVIII<sup>e</sup>.

La conclusion est ainsi sans ambiguïté. Nous cherchions, dans ces enregistrements, une mesure « conjoncturelle » de l'espace, particulière au XVI<sup>e</sup> siècle,

1. British Museum, Add 14009, f° 38, Consulta de Consejo de Italia, Madrid, 2 octobre 1623.

2. V. VÁZQUEZ DE PRADA, *Lettres marchandes d'Anvers*, I, p. 241-2.

3. Les calculs et la cartographie ont été faits par Frank Spooner sur mes indications. Une cartographie de l'espace est possible, au XVI<sup>e</sup> siècle et faite, à partir de Lyon, par R. GASCON, *op. cit.*, notamment p. 308.

et nous devinons, avant que l'analyse même ne soit achevée, que celui-ci a des dimensions quasi permanentes ; une fois de plus, nous sommes en présence de structures longues. L'homme peut attaquer l'espace à sa guise, faire sauter en éclats les rames des galères renforcées, ou crever les chevaux de relais, ou se donner l'illusion par bon vent de voler sur la mer, l'espace, en fait, lui résiste par son inertie et, au-delà de ces exploits fugitifs, reprend chaque jour ses revanches. Bien sûr, des records éveilleront toujours nos curiosités, comme celles des contemporains : de Paris à Cracovie la nouvelle de la mort de Charles IX est transmise en treize jours, c'est Sully<sup>1</sup> qui nous le rapporte et le « roi de Pologne » fausse compagnie le lendemain à ses sujets... ; la nouvelle de la naissance d'un petit-fils de François I<sup>er</sup>, en janvier 1544, vole en deux jours de Fontainebleau à Lyon (420 km)<sup>2</sup>, et telle estafette turque ira d'Istanbul à Erzeroum en dix-huit jours en crevant beaucoup de ses chevaux<sup>3</sup>, *con far creppar molti cavalli*. Tous ces records ont leur valeur, et d'autres encore que l'on pourrait citer, et il est utile de les mesurer en les rapportant aux moyennes ordinaires<sup>4</sup>... Mais ce n'est pas l'essentiel : l'important c'est que moyennes et records sont sensiblement les mêmes avant et après notre siècle. Marchandises, barques, voyageurs vont aussi vite, ou aussi lentement au temps des Papes d'Avignon<sup>5</sup>, ou à Venise pendant la première moitié du xv<sup>e</sup> siècle<sup>6</sup> que durant le Siècle de Louis XIV. Il n'y aura novation, rupture qu'avec le xviii<sup>e</sup> siècle finissant.

### Des comparaisons actuelles

« Si l'on fait état de tous les facteurs, on aboutit à constater, écrit un économiste<sup>7</sup>, que l'espace de l'économie "mondiale" pendant l'Antiquité romaine pouvait être parcourue en quarante ou soixante jours environ, en utilisant les meilleurs moyens de transport ; cet espace s'étendait des Colonnes d'Hercule aux frontières du royaume des Parthes, de l'embouchure du Rhin à la frange du désert africain. Or, de nos jours (en 1939) il faut également à peu près de quarante à soixante jours pour couvrir tout l'espace de l'économie mondiale moderne, si l'on utilise seulement les procédés normaux de transport des marchandises et si l'on néglige les territoires sans importance économique et dépourvus de moyens de transport. »

1. *Mémoires du Duc de Sully* (nouvelle édition), 1822, I, p. 68.

2. R. GASCON, *op. cit.* (dactylogramme), p. 318.

3. A.d.S. Venise, le baile au doge, Constantinople, 8 août 1605.

4. R. GASCON, *ibid.*, p. 308, donne pour le xvi<sup>e</sup> siècle les vitesses suivantes (moyennes) : pour les marchandises de 17 à 44 km par jour (44, sur la route de Lyon aux Pays-Bas par Amiens ; 17, sur celle de Burgos par le Massif Central) ; sur la Saône à la remontée, de 14 à 25, à la descente du Rhône, jusqu'à 90. De Roanne à Tours, roulage accéléré, 65. Pour les voyageurs à cheval, 40 ; 90, par la poste. Les courriers rapides pour l'Italie de 170 à 200.

5. Yves RENOARD, « Comment les Papes d'Avignon expédiaient leur courrier », in : *Revue Historique*, 1937. Voir notamment le tableau de la page 59 (tirage à part), ces vitesses, dit l'auteur, « sont à notre connaissance les plus rapides de l'époque ». Voir aussi leur prix élevé, *ibid.*, p. 29. Considérations analogues à celles que développe notre paragraphe : Armando SAPORI, *Studi di storia economica*, 3<sup>e</sup> éd., 1955, p. 635-636.

6. Frederic C. LANE, *Andrea Barbarigo, merchant of Venice (1418-1449)*, 1944, p. 199 et sq.

7. Ferdinand FRIED, *Le tournant de l'économie mondiale*, 1942, p. 67-68.



Je ne prends pas à mon compte ces mesures, ni les chiffres donnés par le même auteur, sur les vitesses routières à l'époque romaine, au voisinage de 50 km par jour<sup>1</sup>. Mais ce n'est point de mesures précises, au plus d'un ordre de grandeur qu'il peut être question. Sur ce plan, la Méditerranée du xvi<sup>e</sup> siècle, en gros, a toujours des dimensions « romaines », alors que plus d'un millénaire s'est écoulé. Ou, si l'on veut, la seule Méditerranée du xvi<sup>e</sup> siècle correspond, *mutatis mutandis*, au monde entier de 1939. Elle est donc immense, démesurée, et ne mérite sa réputation d'être « humaine » que par comparaison, parce que l'homme, au xvi<sup>e</sup> siècle, commence déjà à se battre avec d'autres monstres, l'océan Atlantique, pour ne pas parler du Pacifique. Des monstres, auprès desquels la Méditerranée paraît un animal domestique, certes pas le « lac » du xx<sup>e</sup> siècle, patrie souriante des touristes et des yachts, où l'on peut toujours toucher terre en quelques heures et que l'Orient-Express contournait hier d'une seule traite. Pour comprendre ce qu'elle est, il faut, en esprit, agrandir son espace autant qu'il est permis, recourir aux images anachroniques de voyages où il faut aventurer des mois, des années de sa vie, sa vie même.

Les bonnes comparaisons ne manquent pas. Les voyages, par exemple, de ces marchands tartares, nos contemporains, qu'Aldous Huxley décrit, dans son *Tour du Monde*, poussant par delà l'Himalaya jusqu'au Cachemire et aux Indes, après avoir rempli leurs bourses de pièces d'or, pièces de dix roubles d'avant la Révolution russe, précise Huxley<sup>2</sup>. Romantiques personnages ! Ils peuvent évoquer les voyages de Syrie au xvi<sup>e</sup> siècle, en cette extrémité de Méditerranée où des mondes différents, qui ne peuvent avoir confiance l'un dans l'autre, s'affrontent et se raccordent. La lettre de change n'y a pas cours. Tout se fait par troc ou contre argent comptant. Il faut y arriver bardé de métal jaune ou de métal blanc, comme ces Tartares d'aujourd'hui.

Croira-t-on à une recherche facile du paradoxe, si je prétends avoir rêvé de la France des Guerres de Religion, à propos de la Chine d'hier, avec ses monstrueuses guerres civiles, ses invasions étrangères, ses tueries, ses famines et, au milieu de vastes espaces, ses villes serrées sur elles-mêmes, entourées de murailles dont les portes se ferment à la nuit ? Se glissant entre les villes, une troupe de partisans peut se frayer impunément un chemin, du haut Setchouen jusqu'au Chantoung. Ainsi s'épuise la France des derniers Valois, où viennent se perdre des bandes d'aventuriers, étrangers ou autochtones. Toute richesse s'y consume à la longue et Dieu sait pourtant que la France est riche, en ce xvi<sup>e</sup> siècle : un vrai grenier d'abondance ! Giovanni Botero<sup>3</sup> calcule, avec émerveillement, tout ce qui peut y vivre de soldats, officiellement recrutés ou non, voraçant l'immense pays. L'immense France du xvi<sup>e</sup> siècle. Un document vénitien de la même époque (1587) parle « de l'inondation d'étrangers en armes qui entrent alors en France »<sup>4</sup>.

Étrange digression ! Mais elle rend sensible l'impression d'espace démesuré, difficilement imaginable pour nous quand il s'agit de la Méditerranée. Il ne suffit point de répéter ces justes expressions des historiens économistes allemands,

1. *Ibid.*, p. 66-67.

2. *Tour du monde d'un sceptique*, 1932, p. 37.

3. G. BOTERO, *op. cit.*, II, p. 8 et sq.

4. A.d.S. Venise, *Annali di Venezia*, f° 185, 26 septembre 1578.

*Welttheater* ou *Weltwirtschaft*, qu'ils emploient volontiers à propos de l'ensemble historique et vivant de la Méditerranée, pour marquer que, univers en soi, « économie-monde », il vécut longtemps sur lui-même, sur son circuit de soixante jours, n'entrant en contact avec le reste du monde et spécialement l'Extrême-Orient, que pour le superflu. Ce qui importe, c'est de marquer la taille de cet univers, en quoi cette taille commande sa structure, aussi bien politique qu'économique. Il y faudra, chaque fois, un effort d'imagination.

### **Empires et espace**

Comprendre l'importance des distances, c'est apercevoir sous un jour nouveau les problèmes que pose la gestion des Empires, au XVI<sup>e</sup> siècle.

Et d'abord, l'immense Empire espagnol, pour l'époque une entreprise colossale de transports par mer et par terre. Il exige, outre d'incessants déplacements de troupes, la transmission quotidienne de centaines d'ordres et de nouvelles. La politique de Philippe II exige ces liaisons, réclame ces armées en mouvement, ces transferts de métaux précieux, ces lettres de change. Toutes choses essentielles qui expliquent à leur tour une bonne partie des gestes de Philippe II, et aussi l'importance qu'a pour lui la France. De cette dernière, on a toujours dit qu'elle était encerclée par les possessions des Habsbourgs. Mais si leur Empire la menace du dehors, elle le menace, elle, du dedans, et des deux périls qui dira le plus grand ? La France de François I<sup>er</sup>, celle de Henri II avaient été hostiles et fermées ; sauf pour la rapide traversée de 1540, Charles Quint, sa vie durant, a circulé autour du pays assiégé et à bonne distance. Au contraire, de 1559 à 1589, pendant trente années, le chemin de la France a été plus qu'à demi ouvert aux services de l'état-major politique et de la trésorerie de Philippe II. Et si le Roi Prudent ne bouge pas d'Espagne, s'il demeure au centre de sa toile, c'est en raison de mille nécessités, de la primauté financière et économique de la Castille et de la liaison vitale avec l'Amérique, mais aussi parce que les frontières ne lui sont plus complètement fermées.

En conséquence, s'asseoir aux côtés de Philippe II et reprendre ses papiers, c'est jager sans fin cet espace intermédiaire de la France, connaître son équipement postal, les routes où il y a et celles où il n'y a pas de relais ; enregistrer, dans le mouvement des courriers, les interruptions qu'imposent, de-ci de-là, nos Guerres de Religion ; en mesurer l'étendue, la durée, la gravité relative ; apprendre par surcroît les détours des routes de l'argent, spécialement des lettres de change vers les relais des places boursières...

Pour un État, au vrai, il n'y a pas une, mais dix luttes contre l'espace. L'Empire espagnol, mal placé vu sa dispersion européenne et mondiale, y a usé le meilleur de ses forces. Pourtant, mieux qu'un autre il se sera adapté à ces tâches obligatoires et organisé pour elles ; quoi qu'on ait dit, pour les transports, transferts et transmissions, il a égalé, voire dépassé les meilleurs. Il est curieux, pour le moins, qu'il ait eu, à partir des années 1560, une sorte de spécialiste des transports de troupes et de matériel, dans la personne de Francisco de Ibarra qu'il serait intéressant de mieux connaître, lui et ses émules.

La littérature historique néglige trop cet énorme labeur de la machinerie espagnole. Elle n'a su parler que de la « lenteur » du *rey papelero*, de ce Roi bureaucrate « aux pieds de plomb », « étant lui-même et le maître et le secrétaire, qui

est grande vertu... » disait déjà de lui, en 1560, l'évêque de Limoges<sup>1</sup>, et « fort entier en ses affaires et qui n'en pert pas une heure estant tout le long du jour sur des papiers »<sup>2</sup>. Un roi surmené de travail et qui, un quart de siècle plus tard, ne voudra pas s'arrêter dans sa tâche surhumaine, malgré les objurgations du cardinal Granvelle<sup>3</sup>, en vain désireux, quant à lui, de nouveautés<sup>4</sup>.

Dans les « lenteurs » de l'Espagne, il faut donc distinguer. Il y a la lenteur des courriers : les informations arrivent lentement, les réponses et les ordres cheminent lentement. Tous les gouvernements du monde sont logés à la même enseigne. Et l'Espagnol plus qu'un autre. Cependant, à égalité d'espace, de distance à vaincre, celui-ci, en gros, vaut les autres. Ses faiblesses sont les leurs. L'Empire turc, lui aussi, est une association de lenteurs, mises bout à bout. De Constantinople à l'Adriatique, à Cattaro ou à Spalato, il faut compter de 16 à 17 jours de voyage en se hâtant<sup>5</sup>. La mer Noire, le *Mar Maggiore*, réserve des itinéraires variables, très peu prévisibles. Dans la mer Égée, la mer Blanche des Turcs, les vitesses les plus rapides sont dérisoires... En 1686 encore, c'est une nouvelle digne de mention (il est vrai en décembre) qu'une galère turque ait navigué d'Istanbul à Négrepont, en huit jours<sup>6</sup>. Pour la traversée de la mer Rouge, en 1538, la flotte de Soliman Pacha<sup>7</sup> a besoin de deux mois. Il s'agit là de distances irréductibles, sur lesquelles il serait vain de vouloir mordre, elles n'ont pour ainsi dire pas bougé, des siècles durant. Pegolotti, dans la *Pratica della Mercatura* (1348), signale que de Trébizonde à Tauris, il faut 12 à 13 jours si le marchand va à cheval, 30 à 32 jours par les caravanes. En 1850, Goedel, consul d'Autriche à Trébizonde, prétend qu'il faut, sur ce même parcours, 27 à 30 jours par caravane « quand la route est en bon état »<sup>8</sup>.

Seconde forme de lenteur : celle des délibérations, des délais avant l'expédition des ordres. Or les témoignages des contemporains sont concordants : Français, Italiens se sentent d'un autre tempérament au pays des hommes flegmatiques, aussi longs à se décider qu'habiles à dissimuler. On ne garantit pas, d'ailleurs, que ce portrait, dessiné tant de fois, soit exact. L'image que l'étranger conçoit et colporte d'une nation est souvent aussi irréductible que fausse. Il semble cependant que la lenteur gouvernementale ou, comme le dit l'évêque de Limoges, « la longueur de ce païs »<sup>9</sup>, soit hors de discussion. Quand, en 1587, on apprend à Rome les exploits de Drake en face de Cadix, le Pape s'exclame « que sa Majesté était une personnalité sans envergure, qui jamais n'en finissait de se résoudre,

1. Mémoire de l'évêque de Limoges au cardinal de Lorraine, 27 juillet 1560, in : L. PARIS, *Négociations... relatives au règne de François II*, I, p. 49.

2. *Ibid.*, p. 562, l'évêque de Limoges au cardinal de Lorraine, 26 septembre 1560.

3. Martin PHILIPPSON, *Ein Ministerium unter Philipp IL Kardinal Granvella am spanischen Hofe (1579-1586)*, 1895, p. 76.

4. *Memorie politiche dal 1576 al 1586*, Marciana, 7299, 18 mars 1584 « *Che il Re di Spagna haveva molti ministri che desiderano novità corne il Cardinale Granvella et don Joan di (Idiaquez...)* ».

5. A.d.S. Venise, Fonds Papadopoli, Codice 12, f° 26 v° (1587), c'est la moyenne des lettres du baile vénitien, d'après un statisticien de l'époque, d'Istanbul à Cattaro.

6. Londres, P.R.O., 30/25, 21, Venise, 14 déc. 1686.

7. Florence, Laurentiana, Ashb. 1484. « La retentione delle galee grosse della Illustrissima Signoria di Venetia... ».

8. Précision et référence à Pegolotti dans W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant*, II, p. 120, note 3.

9. 3 juillet 1561, B.N., Paris, Fr. 16103, f° 3 v° : « *La tardità con la quale caminano qua tutti i negotii* », G. de Nobili au duc, Madrid, 20 mars 1566, A.d.S. Florence, Mediceo 4898, f° 41.

sinon quand l'occasion en était passée ». À Paris, « non seulement la réflexion a été montée en épingle, mais elle a été publiée, en ajoutant que le rouet de la reine d'Angleterre valait mieux que l'épée du Roi d'Espagne »<sup>1</sup>.

Médisances, sans doute. Cependant si, une fois de plus, on se reporte aux correspondances diplomatiques, il semble que le gouvernement français, par exemple, soit plus prompt dans l'expédition de ses affaires. Mais est-ce toujours la faute, à Madrid, du roi qui veut tout lire ? L'Espagne étant prise dans une vie impériale à bien plus large rayon que la vie française (ou anglaise), Philippe II doit attendre, pour se décider, des voix qui lui viennent de beaucoup plus loin. Ainsi arrivons-nous à rejoindre les deux lenteurs mises en cause. À ses lenteurs propres, la machinerie espagnole associe les lenteurs de la navigation à travers l'Atlantique, l'Indien et même le Pacifique ; en fait, elle doit répondre à la première économie, à la première politique qui soient aux dimensions du monde connu. C'est une raison pour que le cœur de l'Espagne batte à un rythme plus lent que les autres. À partir de 1580, après la conquête du Portugal, ce rythme se ralentit encore. Rêvons aux côtés de Sassetti, ce Florentin qui gagne les Indes Orientales, en 1585, et dont nous avons conservé la précieuse correspondance. Si l'on réfléchissait, écrit-il de Cochin, le 27 janvier 1585, à son ami Piero Vettori resté à Florence, si l'on réfléchissait aux sept mois de navigation qu'il faudra passer, « au régime du biscuit et de l'eau saumâtre, coincé dans un étroit espace au milieu de 800 à 900 personnes, tourmentées par la faim, la soif, le mal de mer, l'inconfort »<sup>2</sup>, il y aurait peu d'amateurs pour gagner les Indes. Seulement, voilà, quand on voit un bateau, on a envie d'y monter... Or les ordres du roi d'Espagne sont obligés de subir ces sept mois de voyage et d'autres...

Ainsi aucun doute : le combat de l'Espagne contre les distances est un dur combat, et mieux qu'un autre il met en évidence la « mesure du XVI<sup>e</sup> siècle ».

### ***Les trois missions de Claude du Bourg (1576 et 1577)***

Un petit exemple le montrera. Il nous replace aux côtés d'un aventurier français, Claude du Bourg, famélique personnage, assez indéchiffrable. Génial ou simplement extravagant ? Qui ferait une enquête avec les multiples inédits de la Bibliothèque Nationale en déciderait peut-être...

C'est moins sa personnalité qui nous intéresse, ici, que les trois courses assez curieuses qui l'ont amené en Espagne : la première en mai 1576, la seconde en septembre-octobre de la même année, la troisième en juillet-août 1577. Les deux premières fois, chargé des intérêts du duc d'Alençon et ajoutant, sans doute, beaucoup de son cru à sa commission, il a négocié au nom du prince son mariage éventuel avec l'une des infantes, filles de Philippe II, laquelle aurait apporté en dot les Pays-Bas à son époux ; la troisième fois, on lit et relit les textes pour y croire, Claude du Bourg agit au nom de Henri de Béarn, lequel sollicite un emprunt du Roi Catholique et son aide pour le mariage de sa sœur avec le prince de Savoie. Chacune de ces missions extravagantes pose les problèmes les plus compliqués et, parachevant la comédie, elles déchaînent les fureurs de l'ambassadeur de France, Saint-Gouard.

1. B. de Mendoza à J. de Idiaquez, Paris, 16 juillet 1587, A.N., K 1448.

2. *Lettere edite e inedite di Filippo Sassetti*, p.p. Ettore MARCUCCI, Florence, 1855, p. 279.