



**HAL**  
open science

## Marins et missionnaires face aux dangers des navigations océaniques au XVIIe siècle

Delphine Tempère

► **To cite this version:**

Delphine Tempère. Marins et missionnaires face aux dangers des navigations océaniques au XVIIe siècle. *e-Spania - Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes*, 2011, 12, 10.4000/e-spania.20832 . hal-03250273

**HAL Id: hal-03250273**

**<https://hal.science/hal-03250273>**

Submitted on 4 Jun 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Delphine Tempère

## **Marins et missionnaires face aux dangers des navigations océaniques au XVII<sup>e</sup> siècle : Catastrophes, recours matériels et médiations spirituelles**

### **Avertissement**

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

**revues.org**

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

### Référence électronique

Delphine Tempère, « Marins et missionnaires face aux dangers des navigations océaniques au XVII<sup>e</sup> siècle : Catastrophes, recours matériels et médiations spirituelles », *e-Spania* [En ligne], 12 | décembre 2011, mis en ligne le 23 novembre 2011, consulté le 02 juillet 2013. URL : <http://e-spania.revues.org/20832> ; DOI : 10.4000/e-spania.20832

Éditeur : CLEA (Civilisations et Littératures d'Espagne et d'Amérique du Moyen Âge aux Lumières), EA 4083  
<http://e-spania.revues.org>  
<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :  
<http://e-spania.revues.org/20832>  
Document généré automatiquement le 02 juillet 2013.  
© e-Spania

Delphine Tempère

## Marins et missionnaires face aux dangers des navigations océaniques au XVII<sup>e</sup> siècle : Catastrophes, recours matériels et médiations spirituelles

- 1 S'aventurer sur les flots et s'exposer à la furie des éléments met en scène la relation dialectique que l'homme entretient avec la nature. Cette dernière, lorsqu'elle se manifeste par des phénomènes incontrôlés, rappelle constamment à l'homme son incapacité à la maîtriser. C'est pourquoi depuis les temps les plus reculés, la mer, et l'océan plus particulièrement, fascinent et terrorisent par leur démesure et leur caractère indomptable. Si, au XVII<sup>e</sup> siècle, l'homme dispose des connaissances techniques et scientifiques suffisantes pour traverser les océans, il ne peut calmer ni les pluies torrentielles ni les vents qui s'abattent sur les vaisseaux et menacent les équipages. Lorsque les tempêtes sévissent, l'événement climatique extraordinaire est alors assimilé à une catastrophe. Dans des ouvrages spécialisés sur cette thématique à l'époque moderne – séisme, éruption volcanique ou tempête dévastatrice –, les mêmes caractéristiques apparaissent : d'une part, la nature, par ses manifestations exceptionnelles, bouleverse l'ordre des choses et entraîne des conséquences extrêmement graves<sup>1</sup> ; d'autre part, le concept de catastrophe naturelle renvoie à l'homme et à la façon dont il ressent les conséquences dramatiques de l'événement. Le concept de catastrophe intervient donc dans une donnée subjective, celle de la perception d'un événement inattendu, subi par l'homme et dans tous les cas destructeur<sup>2</sup>. Il s'agit là d'un premier constat, ce qui nous amène ensuite à aborder un deuxième aspect : l'harmonie qui d'ordinaire règne est alors supplantée par le chaos, et l'homme, tout à la fois impuissant et victime de la violence de la nature, ne peut s'empêcher d'en rechercher les causes et de les interpréter. Les phénomènes climatiques d'ordre exceptionnel – pluies, vents, tempêtes en mer – ont longtemps été perçus comme les signes de la colère divine. Jean-Paul Schneider rappelle que de nombreuses cosmogonies, qu'elles soient grecque, égyptienne ou chrétienne, reposent sur le postulat implicite d'un chaos originel (le Déluge biblique en est un exemple)<sup>3</sup>. Par conséquent, si Dieu, maître des éléments, décide de restaurer le chaos, il peut faire tonner le ciel, craquer la terre ou encore pleuvoir pendant des mois : « Que l'homme par son comportement suscite son courroux », et il agit de la sorte<sup>4</sup>. Cataclysmes et tempêtes ont ainsi longtemps été interprétés comme les manifestations d'un Dieu tout-puissant, maître des vents et des pluies, capable de châtier l'homme pécheur. Jean Delumeau le rappelait, « pour les populations d'autrefois, c'est bien Dieu qui décidait de la pluie et du beau temps, des éruptions volcaniques et des épidémies »<sup>5</sup>. Ces manifestations étaient perçues comme des punitions divines ; la foudre représentait par exemple la menace du châtement divin suspendu en permanence sur la tête des hommes.
- 2 Mais s'il est vrai que le déchaînement des éléments a été – chez les chrétiens comme dans d'autres religions – bien des fois assimilé à la colère des dieux, la mer et ses manifestations ont de plus été associées aux forces divines et/ou maléfiques<sup>6</sup>. L'espace maritime par son immensité, sa profondeur, son caractère insondable et parfois sa violence, rappelait tour à tour l'ire divine ou les sévices diaboliques. On pensait que le diable se terrait dans les profondeurs marines, on imaginait que des monstres maléfiques logeaient dans les entrailles de l'océan, on supposait encore que des démons habitaient les airs<sup>7</sup>. Dans le récit de voyage du père jésuite Gonzalo de Lyra, qui relate sa traversée de l'Atlantique en 1598, on apprend que les marins, à l'approche d'une tempête, prennent peur et effraient également les missionnaires car de mauvais esprits logeraient dans les airs : « *[los marineros] nos pusieron a nosotros no poco temor porque segun dijeron creían que venían en las nubes algunos malos espíritus* »<sup>8</sup>. Les violences de la mer lors d'une tempête pouvaient donc être interprétées comme une manifestation divine ou diabolique, ou encore, dans une relation dialectique, comme les deux

à la fois. L'océan, relique menaçante du déluge, apparaissait alors comme l'instrument de la punition divine<sup>9</sup> ou comme le domaine de l'instable, le règne de l'inachevé, un repaire de monstres ainsi que du diable. Jean Delumeau et Alain Corbin se sont longuement intéressés à la représentation du monde maritime et aux peurs incontrôlées que ces espaces inspiraient à l'homme<sup>10</sup>. En effet, jusqu'à l'époque moderne, l'homme en Occident est principalement resté sur la terre ferme pour se déplacer. Mais à partir de du XV<sup>e</sup> siècle, les routes maritimes prennent une importance accrue et la relation de l'homme à la mer s'intensifie. Les croyances, en dépit de la pratique des routes océaniques, perdurent sous différentes formes et l'homme continue d'assimiler au divin le chaos des éléments, la furie des vents et des vagues.

3 Ce qu'il faut saisir, c'est la relation complexe qui s'établit entre le monde réel que l'homme subit et l'interprétation qu'il en a<sup>11</sup>. Ceci nous amène à réfléchir ainsi : face au danger, face aux éléments déchaînés, comment l'homme réagit-il ? Comment interprète-t-il l'événement et finalement comment l'Église procède-t-elle afin de calmer ces peurs matérielles et eschatologiques suscitées par les océans ?

4 Dans un premier temps, les routes océaniques espagnoles et leurs dangers seront rappelés. Dans un deuxième temps, nous verrons quels sont les ressorts matériels mis en place par les équipages face au danger. Enfin, nous évoquerons les réponses qu'apporte, entre autres, l'ordre des Jésuites lors des tempêtes en mer, en proposant sa médiation spirituelle.

5 Pour cette étude ont été consultés, d'une part, des documents administratifs dans la section *Contratación* des Archives Générales des Indes de Séville, des procès – *autos de oficio* – et des documents relatifs à des remises d'héritage – *auto de Bienes de Difuntos* – et, d'autre part, des récits de voyage de missionnaires jésuites conservés au Musée Naval de Madrid et à Rome dans les archives de la Compagnie de Jésus.

## Les routes océaniques et leurs dangers

6 Au XVII<sup>e</sup> siècle, les flottes espagnoles relient les continents. Elles parcourent l'océan Atlantique depuis plus de cent ans : les routes sont donc maîtrisées et les conditions climatiques bien connues. Toutefois, comme le rappelait Pierre Chaunu, l'organisation des traversées en convoi est extrêmement contraignante<sup>12</sup>. Ainsi, même si les navires doivent quitter La Havane pour rejoindre Séville avant le mois de juillet afin d'éviter la période cyclonique, les retards des uns, les problèmes des autres, entraînent des départs tardifs en convoi, exposant navires et équipages aux tourments des flots et des vents extrêmement violents dans les Caraïbes à cette période de l'année. D'autre part, le passage de l'archipel des Bermudes est dangereux<sup>13</sup> ; les tempêtes y sévissent violemment à partir du mois d'août et les récifs affleurent en ces eaux troubles. Enfin, un dernier obstacle se dresse avant d'atteindre les rivages espagnols : la barre de Sanlúcar. Les rochers menacent également dans ces eaux si proches de Séville, et lorsque les vents se lèvent, nombreux sont les vaisseaux qui viennent se briser sur la barre<sup>14</sup>. Le risque de naufrage est d'ailleurs très élevé, non pas en pleine mer, mais bien près du littoral, là où les vaisseaux peuvent se briser sur les côtes.

7 En ce qui concerne maintenant la navigation pacifique reliant le port d'Acapulco à Manille, la route et sa maîtrise sont tout d'abord plus tardives puisqu'on ne découvre la possibilité de rejoindre l'Amérique qu'en 1565 grâce à Andrés de Urdaneta. Par ailleurs, le voyage est plus long – six mois au retour – et les conditions climatiques bien plus difficiles. Il faut éviter les typhons et donc partir entre la mi-juin et la mi-juillet de Manille et suivre les côtes du Japon pour attraper le courant nord du Kuro Shivo. Si le départ du Galion de Manille est retardé, ce qui est bien souvent le cas, les tempêtes s'abattent alors sur les vaisseaux et la catastrophe du naufrage est imminente<sup>15</sup>.

8 À titre de comparaison, à la même époque, les Portugais naviguent d'Europe en Asie, mais contrairement aux navigations espagnoles, les traversées sont bien plus longues. Hugues Didier a d'ailleurs souligné cette différence fondamentale entre l'entreprise des Portugais en Asie et l'expansion des Espagnols en Amérique : « les distances parcourues par les premiers sont plus du triple des seconds »<sup>16</sup>. Si, pour rejoindre les côtes de l'Amérique, deux à trois mois à peine sont nécessaires, en revanche, pour atteindre l'Asie, il faut bien compter six mois, voire une dizaine, et cela sans compter les hivernages forcés. D'autre part Hugues Didier souligne

la place sinon médiane, du moins déterminante, du Brésil qui, à cette époque, devient un intermédiaire, une étape, entre l'Europe et l'Asie en raison du régime des vents et des courants marins dans l'Atlantique<sup>17</sup>. De même, pour les navigations espagnoles, le Mexique en cette partie du monde représente au XVII<sup>e</sup> siècle l'étape centrale et médiane entre l'Espagne et les Philippines : l'Amérique en effet, à l'époque de cette première mondialisation ibérique, tend désormais des ponts entre l'Europe et l'Asie<sup>18</sup>.

9 Relier les mondes, naviguer, affronter les dangers des océans suppose certes des connaissances techniques et maritimes mais implique nécessairement des souffrances et des morts inattendues. Même si les conditions de navigation des Portugais sont plus périlleuses (le Portugal a d'ailleurs développé ce genre littéraire tout à fait spécifique des récits de naufrage), du côté espagnol les dangers sont multiples, bien réels et les risques de naufrage fort élevés<sup>19</sup>. Pablo Emilio Pérez-Mallaína a par exemple estimé, pour le XVI<sup>e</sup> et le XVII<sup>e</sup> siècle, à 700 le nombre de navires ayant fait naufrage et à des dizaines de milliers le nombre de morts lors de ces catastrophes maritimes<sup>20</sup>.

10 Le drame du naufrage a ceci de particulier qu'il conjugue l'absence de sépulture en terre mais également l'absence, bien souvent, de témoins pour décrire la catastrophe. Des équipages entiers disparaissent ainsi engloutis dans les flots sans que personne ne puisse expliquer les causes du désastre<sup>21</sup>. Parfois cependant, des hommes, témoins des événements et dont la vie a été épargnée, relatent ces drames de la mer. En avril 1624, le galion *El Espíritu Santo el Mayor* traverse le passage des Bermudes lorsqu'il est mis en difficulté par une houle et des vents endiablés. Un témoin se souvient de la catastrophe et déclare de façon laconique : « *se fue a pique y se hundió el dicho galeon...* »<sup>22</sup>. En 1631, près des côtes de Campeche, c'est le navire *Almiranta Santa Teresa* qui fait naufrage. Le récit est cette fois-ci très détaillé et un témoin décrit ainsi la catastrophe : alors que le bâtiment est soumis à des rafales de vent de plus en plus violentes, l'eau s'engouffre dans les cales du vaisseau. Les hommes épuisés pompent l'eau de la coque pendant plus de quatre jours, remplissent des sceaux et des bouteilles afin d'éviter que le navire sombre. En vain, au cinquième jour, un coup de mer projette la proue du vaisseau sous l'eau et annonce l'ultime désastre. Une quarantaine de personnes plus hardies que les autres, dont ce témoin, réussissent alors à s'accrocher puis à s'embarquer dans une chaloupe de sauvetage. À l'abri, dans le frêle esquif, ils voient le navire *Almiranta* sombrer dans les flots et le reste de l'équipage périr noyé sous leurs yeux effarés<sup>23</sup>. Ce récit dramatique tiré d'une simple déclaration de témoin destinée à régler un héritage, met en fait en scène tous les ressorts de la tragédie : la situation désespérée, la peur, l'effroi, les tentatives des hommes pour sauver l'embarcation et enfin le dénouement sordide et dramatique : la mort de la plupart d'entre eux et la survie de quelques rescapés, abasourdis et meurtris à jamais. Le naufrage, on le voit, implique donc une dimension collective de la mort, affrontée et parfois relatée<sup>24</sup>.

## Les ressorts matériels face au danger

11 Si les documents administratifs livrent parfois de menus détails sur le naufrage, ils décrivent également les opérations mises en place auparavant par les équipages pour sauver leur vie et leur bâtiment. La première consiste en général à jeter des marchandises par-dessus bord. Les navires trop lourdement chargés, la cupidité de certains marchands ou capitaines désireux d'embarquer plus que de raison, entraînent en effet un poids excessif du bâtiment. Face à la violence des vents et des coups de mer, la première initiative consiste à alléger les cales et à regarder les perspectives d'enrichissement couler dans les profondeurs. Parfois, ce sont même les pièces d'artillerie que l'on jette par-dessus bord<sup>25</sup>. Lorsque les vents se déchaînent, pour éviter en outre d'avoir une trop grande prise au vent, on arrise les voiles, c'est-à-dire que l'on réduit leur surface. Toutefois, lorsque toutes les voiles sont arrisées, ou du moins quand cela a été essayé, la mâture du navire suffit à elle seule à le déstabiliser, il est donc fréquent d'abattre les mâts. C'est une décision lourde de conséquences – de nombreux capitaines à Séville sont d'ailleurs jugés pour avoir procédé de la sorte – mais elle permet au navire, si ce n'est de naviguer du moins de flotter. Enfin, lorsque l'orage gronde et que les vagues secouent l'embarcation, l'eau peut s'engouffrer dans la coque. Il faut alors activer les pompes, *las*

*bombas de achique*, et les hommes se relaient sans cesse pour vider les entrailles du navire. En 1670, le navire *Nuestra Señora de la Soledad* qui navigue en convoi se trouve aux prises avec la mer déchaînée, l'eau s'engouffre de toutes parts et le grand mât ainsi que celui du beaupré se brisent et sombrent dans les flots. Les hommes, lit-on dans la déclaration, sont horrifiés et terrorisés : « *nos causaba grandísimo horror y espanto* ». Ils ne cessent pourtant de lutter contre les éléments et tentent de pomper l'eau du navire pendant deux jours. La détermination, mais également l'épuisement de l'équipage sont soulignés : « *mui apurados, fatigados y rendidos por la mucha agua [...] [sin embargo] se continuó el trabajo de las bombas* ». En vain. C'est alors que l'espoir renaît : un bâtiment s'approche de leur navire et les hommes harassés, criant et pleurant, supplient à l'unisson d'être sauvés. Une chaloupe est mise à la mer, les hommes d'équipage se hissent dessus et regardent effarés leur navire sombrer à tout jamais : « *a bista de todos se fue a pique* »<sup>26</sup>. Ce récit de naufrage tiré d'un simple procès montre le caractère dramatique de l'événement, l'impuissance des hommes face aux éléments, mais également leur détermination. À aucun moment cependant, une allusion aux forces maléfiques ou divines n'apparaît. Seule la férocité de la mer et des vents est mentionnée.

12 Dans d'autres documents administratifs, très peu nombreux il vrai, le caractère maléfique, voire bestial de la mer, est mis en avant. Un homme victime du naufrage de son bâtiment disparaît dans l'océan et un témoin se remémorant l'événement déclare que la mer « *se lo había tragado* », l'avait « avalé »<sup>27</sup>. Dans cette déclaration, l'élément liquide est donc assimilé à un monstre ingurgitant ses proies. Dans un récit de voyage, jésuite cette fois-ci, la même représentation est utilisée. Les éléments déchaînés sont alors personnifiés et l'intention d'avalier le vaisseau leur est prêtée : « *querían tragar el navio* »<sup>28</sup>.

13 Parfois, cependant, c'est la volonté divine qui est mentionnée. Dans une lettre adressée au Roi, un capitaine rend compte des événements dramatiques qui surviennent. La tempête menace de faire sombrer son vaisseau et c'est la raison pour laquelle il décide de se mettre à la cape et d'attendre « *por ver si era Dios servido mejorar el tiempo* ». Il est en effet préférable d'espérer la clémence des éléments ou de Dieu car son navire est lourdement chargé de marchandises précieuses (argent, cochenille et cuivre). Toutefois, la mer démontée et les vents sans cesse plus violents finissent par déchiqueter le grand mât et percent la coque du navire<sup>29</sup>. Tout est alors mis en œuvre pour sauver le bâtiment : les voies d'eau sont calfatées et le grand mât réparé. L'intervention du capitaine, du charpentier et des hommes du navire est nécessaire et longuement détaillée dans cette lettre, mais c'est bien, nous dit le capitaine, la grâce de Dieu qui finalement sauve l'équipage et le navire. Il finit de rédiger en déclarant : « *se navega a Dios gracias* »<sup>30</sup>.

14 Il faut bien l'avouer cependant, à lire les différents documents administratifs, l'interprétation maléfique ou divine est finalement rarement invoquée. Il s'agit davantage dans ce type de documents de justifier les choix du capitaine lors d'une tempête et de prouver qu'aucune marchandise n'a été dérobée. Dans les récits de voyage rédigés par les pères jésuites, il n'en va pas de même, le propos est différent. Nous allons le voir.

## Les ressorts spirituels

15 La tempête et le risque imminent du naufrage exacerbent à coup sûr la peur, mais également les sentiments de dévotion. Le péril en mer est d'ailleurs reconnu comme étant la pierre de touche de la vraie foi<sup>31</sup>. Si Erasme dans ses *Colloques* et plus précisément lors de son *Naufrage* a tourné en dérision les sentiments de dévotion collective et le recours à l'intercession de saints, les Jésuites à l'inverse soulignent et favorisent ce type de ressorts spirituels<sup>32</sup>. Voyons par exemple cette navigation, en 1601, d'Acapulco à Manille : la tempête fait rage et le danger est imminent. À la lecture du document, on perçoit bien la crainte du trépas en mer et l'angoisse de l'équipage, teintée d'une profonde dévotion. Des plaintes douloureuses, lit-on, s'élèvent du navire, marins et missionnaires se croient perdus : « *comenzaron los gemidos dolorosos con persuasion de que el fin y muerte estava muy cerca* ». L'équipage demande alors à être confessé et les pleurs et la dévotion s'emparent de tous. Le père Segura commence à entendre en confession, puis se met à réciter une litanie, un crucifix dans ses mains tendues vers le ciel, les joues ruisselantes et invoquant le nom d'Ignace. Le trouble et le sentiment de piété

générale sont soulignés et dramatisés dans cette lettre que Gregorio López adresse à Rome<sup>33</sup>. Dans un autre récit de voyage, les hommes décident également de s'en remettre à la grâce de Dieu en faisant des vœux et des promesses d'aumônes : « *pidiendo al cielo el remedio que desconfiaban en la tierra : muchos hicieron votos religiosos, otras promesas y limosnas a la Virgen* »<sup>34</sup>. La peur des marins et l'encadrement des religieux favorisent ces sentiments de piété collective et ce désir de salvation si ce n'est matérielle du moins spirituelle. À titre de comparaison, à la même époque, un récit identique tiré des *Histoires Tragico-Maritimes* portugaises présente les mêmes *topoi* à l'approche du naufrage : les lamentations avec les cris, les pleurs, les implorations, les crucifix et les retables serrés précieusement dans les mains de chacun, les demandes de pardon et finalement le désir de confession face au risque de trépas maritime<sup>35</sup>. Voici du côté portugais les mêmes éléments de discours qui sont employés et les mêmes sentiments qui assaillent les hommes : la peur et le désir de son sauver leur âme.

- 16 Mais avant la catastrophe ultime, avant que le navire sombre et que les hommes périssent noyés, différentes médiations spirituelles sont mises en œuvre. Les missionnaires ont ainsi pris le soin de les relater et par la même occasion, si ce n'est de magnifier leur action, d'en laisser un témoignage. Tout d'abord, c'est le recours à l'intercession de la Vierge, « *estrella del mar* », lit-on fréquemment dans les documents. Elle protège en effet les hommes en mer et peut demander à son Fils de calmer les éléments<sup>36</sup>. En 1675, alors qu'un navire vogue près des côtes de l'actuel Chili, les vents se lèvent et l'équipage apeuré s'adresse à la Vierge qualifiée de « *seguro refugio en el mar* ». Les hommes la prient de leur venir en aide et d'intercéder en leur faveur auprès du Seigneur. La force des vents toutefois ne cesse d'augmenter. Un ouragan menace, le bois craque, le navire se met à trembler, tout comme les gens de mer. C'est alors que les feux de saint Elme apparaissent en haut des mâts (il s'agit d'aigrettes lumineuses), présage de bon augure selon les marins qui considèrent ces feux comme l'apparition de leur saint patron, mais futilités d'ignorants selon les Jésuites, car il ne s'agit que d'exhalaisons lumineuses en cas d'orage. Les missionnaires leur recommandent plutôt de s'adresser à d'autres saints de la cour céleste : saint Antoine et saint Nicolas sont par exemple de bons intercesseurs maritimes<sup>37</sup>. Les jésuites méprisent en effet cette dévotion populaire pour saint Elme et tentent de dissuader les marins de confier leurs intercessions à ce saint. Un père missionnaire constate ainsi, avec dépit et mépris, l'entêtement des marins convaincus de l'intercession de saint Elme en cas de danger :

*Nos dio por la mañana grande tempestad, y algunos marineros aseguraron haver visto a San Telmo en las gavias con una luz ; esta es tradicion suya y nadie se la quitará de la cabeza*<sup>38</sup>.

- 17 Les Jésuites, tentant de faire fi de cette dévotion populaire, s'emploient avec ferveur et détermination à justifier et à prouver le caractère particulier de certains saints, jésuites le plus souvent, en tant qu'intercesseurs maritimes. Voici en effet le deuxième ressort spirituel mis en place : l'intercession d'un saint spécialisé. Comme le rappelle Jean Delumeau, une prière adressée à un saint jette un pont sur l'abîme qui sépare du Tout-Puissant et raccourcit donc la distance entre les vivants et Dieu<sup>39</sup>.
- 18 Les écrits des Jésuites s'avèrent intéressants à plus d'un titre pour comprendre la portée de leur démarche sur les océans : non seulement ils relatent leur activité missionnaire en mer, mais également leur rôle déterminant lors des moments d'extrême tension, lorsque le naufrage est sur le point de se produire. Naturellement, la lecture des sources jésuites exige une minutieuse interprétation. Nous le savons, les récits visent à susciter des vocations et à justifier le bienfondé de leur action. Ils témoignent néanmoins de leur entreprise de conversion des océans, et c'est là le point qui nous intéresse.
- 19 Au XVII<sup>e</sup> siècle, les Jésuites s'embarquent sur les navires de l'Atlantique et du Pacifique afin d'évangéliser les nouvelles terres. Mais lors de la traversée, ils ne se contentent pas d'attendre, inactifs, tels de simples passagers. Ils emploient leur temps et leur dévotion, à prier, à étudier et à édifier l'équipage<sup>40</sup>. Non seulement ils recréent les conditions de catéchisation en Europe, mais ils servent de plus d'intermédiaires entre l'équipage esseulé, loin de sa famille et de sa paroisse, et les cioux. Ils se présentent en outre comme des médiateurs, capables en cas de

danger de procéder à des intercessions très efficaces. Saint Ignace ou saint François Xavier sont en effet bien souvent proposés à l'équipage<sup>41</sup>. Leurs interventions miraculeuses en mer sont rappelées dans différentes hagiographies et leur rôle d'intercesseurs maritimes souligné. Ignace aurait apaisé une tempête près de Chypre<sup>42</sup>. Des gravures de Rubens reprennent par exemple les miracles du fondateur de l'ordre alors qu'il naviguait dans la mer Méditerranée (on peut les voir dans l'hagiographie de Ribadeneira). En ce qui concerne François Xavier qui a parcouru le monde et les océans, son action miraculeuse en mer est également reconnue. À Lisbonne, dans l'église de San Roque, différents tableaux reprennent des épisodes de sa vie et les miracles accomplis ; un tableau le représente par exemple alors qu'il sauve les hommes du naufrage ou un autre, lorsqu'il transforme l'eau de mer en eau douce<sup>43</sup>.

20 S'appuyant sur ces miracles, documentés puis quelques années plus tard reconnus par Rome, les Jésuites lors des navigations vont se présenter comme des médiateurs capables de faire appel à des intercesseurs maritimes de premier choix. En 1601, le galion en provenance de la Nouvelle-Espagne est sur le point d'atteindre l'archipel d'îles qui borde les Philippines. La navigation est cependant ardue, et si près des côtes, un ouragan menace. L'obscurité finit par s'emparer de la mer, les nuages grossissent et assombrissent le ciel, des pluies torrentielles s'abattent empêchant les hommes de distinguer les terres. Les dix missionnaires jésuites qui naviguent sur le vaisseau décident alors de demander l'intercession d'Ignace :

*Martes Primero de Mayo se levantó un huracán [...] en medio de la oscuridad [...], tomando a aclamar y pedir el favor de nuestro Padre Ignacio dejó la nao de garrar y fuera de todos peligros<sup>44</sup>.*

21 L'action est immédiate, le navire se stabilise et le risque d'aller s'échouer sur les récifs disparaît. En 1600, l'intercession d'Ignace, dans cette même partie du monde, est à nouveau accréditée. Un père qui se trouve en possession d'une relique d'Ignace la montre à l'équipage et face aux hommes demande à « *nuestro bendito padre Ignacio* » de les aider à obtenir la protection du Seigneur. Le pilote, grâce à la demande d'intercession, réussit miraculeusement à manœuvrer l'embarcation sans heurter les hauts fonds, sauvant ainsi du danger les hommes et le vaisseau<sup>45</sup>. Il est intéressant de souligner au niveau chronologique un aspect bien précis : l'entreprise de propagande céleste est alors en marche. En effet, à cette date – nous sommes en 1600 –, Ignace n'est ni béatifié, ni canonisé. Toutefois, il apparaît bien comme un intercesseur de choix capable de s'adresser au divin qui décide d'apaiser les flots ou d'écarter les dangers.

22 Les Jésuites vont alors s'ériger en intermédiaires entre les hommes, les saints et Dieu et occuper une place privilégiée. Grâce à leurs actions en mer, nous disent-ils, les tempêtes vont cesser, les vagues se calmer, les vies être épargnées. Un autre exemple pourrait encore être mentionné, mais cette fois-ci c'est François Xavier dont l'intercession, en 1695, sauve le navire. Alors que les hommes sont prêts à accoster, les bancs de sable dans le canal de Bocachica, près des côtes de Carthagène, se dressent tels des obstacles infranchissables. Le capitaine affligé et désespéré s'en remet aux Jésuites afin qu'ils prient et implorent le saint d'épargner les hommes et missionnaires qui suivent ses traces<sup>46</sup>. Le miracle qui s'ensuit – le navire et les hommes sauvés – témoigne, selon les écrits des Jésuites, de l'intercession privilégiée de François Xavier en de pareils tourments<sup>47</sup>. Un ouvrage hagiographique consacré à saint François Xavier s'intitule d'ailleurs *San Francisco Xavier. Príncipe del mar*. Il rend compte d'un travail que l'on pourrait qualifier de propagande céleste et maritime. L'hagiographie est en effet uniquement consacrée aux miracles du saint sur les océans. À sa lecture, il est frappant de constater que tout est mis en œuvre afin de dissuader passagers, marins et capitaines de se tourner vers d'autres saints ou d'autres protections. Seul François Xavier semble à même de protéger les cargaisons de marchandises et les hommes des naufrages<sup>48</sup>.

23 Soulignons, pour plus de précision, que l'intercession de saints spécialisés en cas de danger est une pratique répandue à terre et favorisée, entre autres, par l'ordre des Jésuites. François Borgia et Philippe Néri sont par exemple invoqués lors des secousses sismiques dans la péninsule ibérique<sup>49</sup>. Jean Michel Sallmann rappelait à ce propos que l'intervention d'un saint est réclamée chaque fois que l'équilibre de l'individu est menacé (notamment lors



des catastrophes), ce qui contribue à donner au miracle une dimension à la fois sociale et merveilleuse<sup>50</sup>.

- 24 Ceci nous conduit enfin à examiner un autre ressort, matériel et spirituel : l'immersion de reliques de saints jésuites ou du *Lignum Crucis*. Cette pratique de l'immersion renvoie d'une part à des usages plus anciens : les marins d'autrefois en Europe jetaient à la mer des talismans, des pains bénis, des œufs pondus le jour de l'Ascension ou encore des bouts de cierge pour calmer les éléments<sup>51</sup>. D'autre part, l'immersion de reliques participe d'une démarche de sacralisation des espaces dont les Jésuites sont d'ardents défenseurs et propagateurs. En effet, le transport et l'utilisation de reliques de saints, et *a fortiori* de saints jésuites, permet non seulement d'exorciser le lieu, mais également de le revêtir de sainteté, de le convertir. Si la diffusion des reliques chrétiennes dans le « Nouveau Monde » est liée au phénomène d'évangélisation, de même, sur les océans, l'immersion de reliques participe à cette conversion des espaces. Serge Gruzinski rappelait à ce propos qu'« avec les reliques, le ciel tout entier se déplaçait vers l'Amérique »<sup>52</sup>. La relique d'un saint, « ce fragment investi d'une puissance de totalité »<sup>53</sup>, permet ainsi d'ancrer dans le « Nouveau Monde » mais également dans les immensités océanes, la religion catholique et la présence de l'ordre. En 1585, lors d'une navigation dans l'océan Indien, l'immersion d'une relique de la Sainte Croix attire la bienveillance du Seigneur : « [les Jésuites portugais] avaient plongé cette relique à la poupe par une ficelle, et Dieu les voyant en détresse avait voulu récompenser leur confiance en les sauvant du péril »<sup>54</sup>. Nous sommes à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, et les Jésuites naviguant vers l'Asie sont à l'œuvre. Mais revenons du côté espagnol. En 1598, alors que dans la mer des Caraïbes une tempête effroyable se lève, une lettre relatant le voyage de deux pères jésuites nous apprend comment Dieu finit par apaiser les éléments grâce à l'immersion d'une relique d'Ignace :

*tuvieron una espantosa tormenta en que se vieron casi haogados, quebrados los árboles, rotas las velas, y trastornado el navio [...], [pero] nuestro Señor milagrosamente los libró por medio e intercesion de la buena memoria de nuestro Glorioso Padre Ygnacio y de una reliquia de su cilicio que los sobredichos Padres trayan consigo*<sup>55</sup>.

- 25 Le travail de propagande céleste et maritime est à nouveau en marche : nous sommes en 1598 et la canonisation d'Ignace n'aura lieu qu'en 1622 (ce récit de navigation avec intercession miraculeuse d'Ignace est d'ailleurs utilisé dans son procès de canonisation). En 1646, dans les eaux du Pacifique, c'est l'immersion d'une relique du cercueil de saint François Xavier qui éloigne le navire des hauts fonds et sauve l'embarcation<sup>56</sup>. En 1680, c'est l'action conjuguée d'une relique de saint François Xavier et du *Lignum Crucis* qui apaise la furie des éléments<sup>57</sup>. Enfin, à défaut de relique, on immerge parfois une image sacrée. Afin de sauver un jeune mousse inconscient dans les flots et sur le point de mourir noyé, les Jésuites plongent dans l'eau une image du père François Borgia : « *se anegó una estampa de San Francisco Borja que abajo tenia alli un marinero* »<sup>58</sup>. Inutile de préciser que l'enfant est sauvé ; ce qui en revanche retient l'attention, c'est qu'un marin, en 1695, détienne une image du saint jésuite canonisé quelques années au auparavant, en 1671.

## Conclusion

- 26 Les Jésuites, par leur entreprise de conversion des espaces océaniques, en offrant leur présence exemplaire en mer et en proposant une médiation céleste – la plupart du temps miraculeuse – entre les hommes, les saints et Dieu, apparaissent finalement dotés de pouvoirs presque surnaturels<sup>59</sup>. L'ordre des Jésuites, sur le « Nouveau Continent » comme en Europe, utilise les reliques et les actions miraculeuses de ses saints. Carmen Bernand rappelle par exemple que dans l'aire andine, les images de saints comme François Xavier ou Ignace, éloignent les vents ou font venir la pluie<sup>60</sup>. Par conséquent, il n'est pas surprenant que les membres de la Compagnie procèdent de même sur les océans. Face au danger, les hommes, après avoir épuisé tous les ressorts matériels dont ils disposent, s'en remettent à la grâce de Dieu, et si des Jésuites prennent en considération leur sort, et il le faut bien, le sentiment de réconfort

et d'apaisement, lorsque le miracle se produit, apaise leur âme tourmentée et les stupéfie à n'en point douter<sup>61</sup>. Un navire qui évite le naufrage grâce à l'immersion d'une relique et à l'intercession d'Ignace, des vents violents et des nuages menaçants qui disparaissent lorsque les missionnaires procèdent à un exorcisme – en 1598, on lit « *un padre [...] conjuró los nubladós y luego se deshizeron como humo con el viento* »<sup>62</sup> –, voilà qui doit sans doute émerveiller marins et passagers et faire des Jésuites des faiseurs de miracles. Au Moyen Âge, des tempestaires ou des défenseurs, c'est-à-dire des intermédiaires entre le monde des hommes et celui de la divinité et de la nature, peuvent lancer ou apaiser des tempêtes, provoquer des pluies diluviennes ou les faire cesser<sup>63</sup>. Ces individus en contact avec les démons ou avec Dieu, tels des sorciers, ont recours à des bénédictions chrétiennes, à des incantations ou encore à de la magie noire ou bénéfique. Mais comme le remarque Claude Lecouteux, au XVI<sup>e</sup> puis au XVII<sup>e</sup> siècle, ces tempestaires ou défenseurs sont relégués au ban du christianisme. Des intermédiaires plus orthodoxes, hommes de Dieu ou saints, les remplacent alors et de nouvelles pratiques, telles l'immersion de reliques, favorisent l'apparition du miracle dans un nouveau cadre. L'Église substitue ainsi lentement des charmes autochtones et propage la « vraie foi ». Les Jésuites, quant à eux, acteurs de premier plan à cette époque, proposent une diffusion du culte catholique sur les océans grâce à leurs médiations et aux ossements sacrés qu'ils transportent<sup>64</sup>. Si les reliques, comme le disait le Jésuite Anchieta, permettent avant tout « d'exciter la dévotion », elles recouvrent de plus une dimension sacrée et magique indéniable<sup>65</sup>. En traversant les océans, elles répandent donc leurs vertus bénéfiques sur le « Nouveau Continent »<sup>66</sup>, mais également en mer. Les Jésuites détenteurs de ces ossements sacrés apparaissent alors comme de véritables médiateurs revêtant les traversées maritimes d'une dimension religieuse et miraculeuse caractéristique de cette époque<sup>67</sup>.

---

## Notes

1 Robert DELORT, « Avant-propos », in : Bartolomé BENASSAR (éd.), *Les Catastrophes naturelles dans l'Europe médiévale et moderne*, Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 1996, p. 7.

2 Stéphane LEBECQ, « L'homme au péril de l'eau dans les plaines littorales des anciens Pays-Bas au début du Moyen Âge », in : *ibid.*, p. 27-42, p. 27.

3 Jean-Paul SCHNEIDER, « De l'orage châtimé au chaos maîtrisé », in : Emmanuel Le ROY LADURIE (dir.), *L'Événement climatique et ses représentations. XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris : éditions Desjonquères, 2007, p. 126-142, p. 126.

4 *Ibid.*

5 Jean DELUMEAU, *Rassurer et protéger. Le Sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Paris : Fayard, 1989, p. 201.

6 Voir par exemple : Xavier de PLANHOL, *L'Islam et la Mer. La Mosquée et le Matelot. VII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris : Librairie Académique Perrin, 2000, p. 472.

7 Lucien BOIA, *L'Homme face au climat. L'imaginaire de la pluie et du beau temps*, Paris : Les Belles Lettres, 2004, p. 136. Il cite *La Cité de Dieu* dans laquelle saint Augustin rappelle que les anges rebelles furent refoulés par Dieu dans les basses régions de l'air. Thomas d'Aquin prenait également en considération la nature aérienne des démons. Ainsi l'air était-il le lieu de séjour par excellence des esprits maléfiques.

8 Archivum Romanum Societatis Iesu (ARSI), *Novi Regni et Quitensis. Litterae annuae*, N. R. et Quit. 12-I, *Relación escrita por los padres que vinieron de España y su navegación y sucesos hasta llegar al colegio de Santa Fe*, fol. 101.

9 Dans son *Hydrographie*, encyclopédie scientifique du monde maritime, le père jésuite Fournier, en 1679, déclare : « Quand il luy [à Dieu] plaist, les vents et les tempêtes occupant la mer font bondir les flots de leur souffles impétueux et les eslèvent en l'air ». Cité par Alain CABANTOUS, « Fortunes de mer », in : Alain CORBIN et Hélène RICHARD (dir.), *La Mer. Terre et fascination*, Paris : Bnf/Seuil, 2004, p. 88.

10 J. DELUMEAU, *La Peur en Occident* { XE "Occident" }. *XIV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle. Une cité assiégée*, Paris : Fayard, 1978, p. 31-42 et A. CORBIN, *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, Paris : Flammarion, 1988.

- 11 Pour une synthèse récente concernant histoire et climat, interprétations et représentations, voir l'article d'Emmanuel GARNIER, « Fausse science ou nouvelle frontière ? Le climat dans son histoire », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 3, Paris : Belin, 2010, p. 7-41.
- 12 Pierre CHAUNU, « Les routes espagnoles de l'Atlantique », in : *Las Rutas del Atlántico. Noveno Coloquio Internacional de Historia Marítima*, Sevilla : EEHA, 1969, p. 123.
- 13 Paul BUTEL, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris : Perrin, 1997, p. 82. Voir également, Clarence HARING, *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos* (1<sup>a</sup> ed. 1939), México : Fondo de Cultura Económica, 1979, p. 284.
- 14 Fernando SERRANO MANGAS, *Nafragios y Rescates en el Tráfico Indiano en el Siglo XVII*, Madrid : Ediciones Siruela, 1991, p. 18.
- 15 P. CHAUNU, « Le galion de Manille. Grandeur et décadence d'une route de la soie », *Annales Économie. Sociétés. Civilisations*, Paris : EHESS, 4, 1951, p. 447-462 et Juan GIL, « Las rutas del Pacífico », in : Maria da Graça MATEUS VENTURA (coord.), *As Rotas Oceânicas. Sécs. XV-XVII*, Lisboa : Edições Colibri, 1999, p. 97-105.
- 16 Hugues DIDIER, « A Carreira da Índia. Entre Lisbonne et l'Asie, l'éloignement et les dangers », *e-Spania* 12, décembre 2011. Les navires longent en effet des côtes de l'Afrique jusqu'au Cap Vert, puis piquent dans l'Atlantique vers le Brésil pour profiter des courants marins, (c'est ce que l'on appelle la *volta*) et ainsi pouvoir atteindre par la suite le Cap Bonne Espérance. S'ensuit alors une remontée le long des côtes africaines en passant par le Mozambique puis une traversée de l'Océan Indien pour atteindre par exemple Goa.
- 17 H. DIDIER, « Entre l'Europe et les missions lointaines, les Jésuites premiers mondialisateurs », in : Annie MOLINIÉ (dir.), *Les Jésuites en Espagne et en Amérique*, Paris : PUPS (Iberica), 2007, p. 363.
- 18 Au XVII<sup>e</sup> siècle, comme le rappelait Serge Gruzinski, l'Amérique occupe une place centrale et la mondialisation ibérique qui passe, entre autres, par le déplacement des hommes à travers les océans et les continents, s'appuie sur l'Amérique, qu'il s'agisse de l'entreprise des Portugais ou de celle des Espagnols. Serge GRUZINSKI, *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Paris : Éditions de la Martinière, 2004, p. 35.
- 19 Même s'il est difficile d'apporter des données chiffrées, Antonio Domínguez Ortiz estime que le taux de mortalité se situe entre 20 et 25 % pour les équipages d'une flotte naviguant sur l'Atlantique, et Pierre Chaunu le calcule entre 30 et 40 % pour les équipages du Galion de Manille. En cause, différents facteurs : les maladies, les attaques de navires ennemis et les tempêtes. Dans l'étude que j'ai menée sur les navigations espagnoles au XVII<sup>e</sup> siècle, la maladie est le premier facteur de mortalité, 41 % de l'échantillon étudié, puis c'est le naufrage qui arrive en deuxième position, 13 %. Pour plus de précisions, voir Delphine TEMPÈRE, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Paris : PUPS (Iberica), 2009, p. 255-257.
- 20 Pablo Emilio PERÉZ-MALLAÍNA, *El Hombre frente al mar*, Sevilla : Universidad de Sevilla, 1996, p. 27.
- 21 Des dossiers de ce type sont contenus dans la liasse 957 de la série *Contratación* de l'Archivo General de Indias (AGI) situé à Séville. En 1629 par exemple, 24 soldats disparaissent en mer, sans que leur épouse ou leur mère ne connaisse les causes du drame. Dans les procès-verbaux, une simple tempête est mentionnée et les décès sont sommairement consignés. AGI, *Contratación (Cont.)*. Auto de Bienes de Difuntos, año de 1630, leg. 957, n° 1, ramo 38.
- 22 Lorsque le navire coule, on recense quelques rescapés alors que la plupart de l'équipage disparaît à tout jamais en ce lieu maudit du passage des Bermudes. « *Se hundió y se fue a pique con toda la plata de su magestad que en el benia y la Artilleria baleria Armas Pertrechos y municiones y Toda la gente de mar y guerra y pasajeros que en el dicho Galeon benian embarcados de que tan solamente se escaparon nadando cinquenta y dos personas que una della fue este testigo* ». AGI, *Cont.* Auto de Bienes de Difuntos, año de 1625, leg. 953, n° 2, ramo 7, fol. 14-13.
- 23 AGI, *Cont.*, Auto de Bienes de Difuntos, año de 1632, leg. 958, n° 15, ramo 1, fols. 3-4 : « *Estava haciendo mucha agua y con tiempo tormentoso anduvieron navegando [...] en la noche a las ocho poco mas o menos estando la dicha almiranta llena de agua y toda la gente rendida y cansada de dar a la bonba y echar agua a la mar con baldes y botijas y viendose ynposibilitados de todo remedio mandaron zerrar y clavar las escotillas como se hizo porque la dicha almiranta se sustentasse algun tiempo mas sin yrse a pique y que se hiziesen diligencias como se hizieron para echar la lancha al agua y por estar la nao sin árbol mayor que le habían cortado quatro o cinco días antes [...] y en este tiempo que sería como a la ora dicha dio una cabezada la nao quedándose debajo del agua y la chalupa nadando encima ; toda la gente se procuró asir de la chalupa donde se fueron entrando quantos pudieron hasta en numero de treinta y nueve personas marineros grumetes artilleros y oficiales de la dicha nao el capellan mayor y un hermano [...] enfermero y tres muchachos que todos hizieron el numero de treinta y nueve personas con las quales la dicha chalupa quedó fuera de la dicha nao a las ynclencias del mar y del tiempo y la dicha nao almiranta la vieron yr a pique y perezzer la gente que en ella estaba y toda aquella noche*

*se sustentaron gobernando la dicha chalupa con tres remos que en ella avia poniendo la popa a la mar porque no se trastornase hasta otro dia siguiente dia de todos santos ».*

24 Philippe BONNICHON, « Naufrage et spiritualité à l'époque moderne », in : Christian BUCHET et Claude THOMASSET (dir.), *Le naufrage. Actes du colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*, Paris : Honoré Champion Éditeur, 1999, p. 86.

25 AGI, *Cont.*, Auto de Oficio, año de 1634, leg. 96 B, fol. 7 : « *El dicho tiempo les obligó a haser alijo de algunas cajas y botijas y que no obstante del dicho alijo [...] fue tanta el agua que entró en el dicho galeon que se halló con siete palmos de agua sobre la carlinga y fue necesario estar toda la noche dando a dos bombas toda la infanteria que venia en el dicho galeon y por perseverar la dicha tormenta [...] a pedimiento de todos los que venian embarcados en el dicho galeon se pidió que se alijasse algunas pieças de artilleria... ».*

26 AGI, *Cont.*, Auto de Oficio, año de 1670, leg. 124, fol. 5-6.

27 AGI, *Cont.* Auto de Bienes de Difuntos, año de 1671, leg. 973, n° 4, ramo 1, fol. 6.

28 ARSI, *Philippinas. Literae annuae*, Philipp. 6-I, año de 1615, *De la venida de los padres y hermanos del Japon a Manila desterrados por Ministros de la ley de Dios*, fol. 59.

29 AGI, *Indiferente General*, año de 1621, leg. 1142, fols. 1-2 : « *Nos dio un temporal por el nordeste muy recio y es contrario para España [...] traía dos millones y medio de Su Majestad y particulares y quatrocientos y cinquenta cajones de grana y ansi trescientos y cinquenta quintales de cobre con lo que venia muy cargado ; me atravesé por ver si era Dios servido mejorar el tiempo y por si mi armada me buscasse [...]. A los diez y siete del mes se me rindió el arbol mayor [...] y rompió abajo un yerro grueso que abraza el arbol que se dice cinchió[sic] y abrió el navio por la primera cubierta... ».*

30 *Ibid.*

31 F. LESTRINGANT, « La tempête, de près et de loin : la place du spectateur chez Rabelais, Ronsard, d'Aubigné et Montaigne », in : E. Le ROY LADURIE (dir.), *L'Événement climatique...*, p. 104. La tempête non seulement est une épreuve qualifiante qui permet d'adopter et de reconnaître une attitude morale privilégiée, mais elle représente également, dans une vision allégorique, les forces du mal auxquelles l'Église, représentée par le navire, doit faire face. *Ibid.*, p. 106.

32 La validité de l'intercession des saints a certes été réaffirmée lors du concile de Trente, mais comme le souligne Leandro Karnal, la nouveauté réside principalement dans le fait que les saints et leur représentation deviennent des éléments identificateurs de la foi catholique. Leandro KARNAL, « Les reliques dans la conquête de l'Amérique luso-espagnole », in : Philippe BOUTRY, Pierre Antoine, FABRE, & Dominique JULIA (dir.), *Reliques modernes. Cultes et usages chrétiens des corps saints des Réformes aux Révolutions*, Paris : EHSS, 2009, vol. 2, p. 734.

33 ARSI, *Philippinas. Historia*, Philipp. 10, Lettre de Gregorio López rédigée à Manille, le 29 juin 1601, et adressée au Préposé Général à Rome, fol. 76 : « *Diose luego principio a una letania que el mismo padre dixo con un crucifijo en las manos y con abundancia de lagrimas repitiendo a menudo la invocación de nuestro B. P. Ignacio y respondiendos assi religiosos como seglares con el mismo sentimiento y affecto* ».

34 Museo Naval, *Miscelánea*, MS-191, año de 1675, *Relación del viaje marítimo y descubrimiento de las costas del Sur*, fol. 58.

35 Cité par H. DIDIER dans « *La Carreira da Índia...* ». « Les lamentations et les cris de nos gens nous remplissaient d'une telle crainte que la mort nous semblait proche. Nous nous accrochions à nos crucifix, aux retables que nous avions, les tenant embrassés, implorant de Notre Seigneur le pardon de nos fautes et de nos péchés, nous confessant aux missionnaires qui étaient venus en notre compagnie ». Citation tirée de Georges LE GENTIL (trad.), *Histoires Tragico-maritimes. Trois naufrages portugais au XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris : Chandeigne, 1999, p. 26.

36 J. DELUMEAU, *Rassurer et protéger...*, p. 276.

37 Museo Naval, *Miscelánea*, MS-191, año de 1675, *Relación del viaje marítimo y descubrimiento de las costas del Sur*, fol. 57. On lit dans ce récit : « *conociendo los de la Nao que iba arreciendo mas la tempestad, se acogieron al aviso mas seguro de los santos ».*

38 Museo Naval de Madrid { XE "Madrid" }, *Fernández Navarrete*, tomo 2, doc. 17, *Relación del viaje de Flota que se hizo a la Nueva España el año de 1635, en que fue embarcado el Marqués de Cadereita Virrey nombrado de México*, fol. 373.

39 J. DELUMEAU, *Rassurer et protéger...*, p. 194.

40 Voir notre article, D. TEMPÈRE : « Ce voyage que l'on ignore : la mission jésuite en mer au XVII<sup>e</sup> siècle », in : Nicolas BALUTET, Paloma OTAOLA et Daphine TEMPÈRE (coord.), *Contrabandista entre mundos fronterizos. Hommage au Professeur Hugues Didier*, Paris : Publibook (Terres hispaniques), 2010, p. 165-182.

41 Rappelons au préalable que cette démarche s'inscrit, de façon plus générale, dans une nouvelle pratique hagiographique qui porte une attention particulière aux liens entre miracles et sainteté. Voir

à ce sujet, Axelle GUILLAUSSEAU, « Les récits des miracles d'Ignace de Loyola, un exemple du renouvellement des pratiques hagiographiques à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup> siècle », *Mélanges de la Casa de Velázquez, Le Partage de l'eau (Espagne, Portugal, Maroc)*, Madrid : Casa de Velázquez, 2006, 36-2, p. 233-254.

42 Francisco de BORJA MEDINA, « Ignacio de Loyola y el mar : su política mediterránea », *Revista de Historia Naval*, 50, 1995, p. 11-56. L'historien souligne à ce propos : « *El naufragio de las grandes naves frente a Chipre y la incolumidad de la pequeña donde iba Iñigo, impresionó la imaginación de los artistas y del público y los casos de tempestades calmadas atribuidos a su intercesión llevó a considerarle Patrón de los navegantes* », p. 27.

43 Voir dans cet ouvrage par exemple les reproductions des tableaux ci-dessus mentionnés : *São Francisco Xavier. Vida e Lenda*, Lisboa : Santa Casa/Museu São Roque, 2006.

44 ARSI, *Philippinas. Litterae annuae*, Philipp. 5, *Annua de la Viceprovincia de las Philippinas desde junio de 1600 hasta el de junio de 1601*, fol. 77.

45 ARSI, *Philippinas. Litterae annuae*, Philipp. 5, *Annua de la Vice Provincia de las islas Philippinas desde el mes de Mayo 1599 hasta el mes de junio de 1600*, fol. 62.

46 ARSI, *Novi Regni et Quitensis. Litterae annuae*, N. R. et Quit. 13-II, *Misión que vino de Europa año de 1695*. Il faut néanmoins préciser que le capitaine se rend à terre, dans le collège des Jésuites, et s'adresse à eux de la sorte, selon le récit des pères : « *habló a los misioneros pidiéndoles interpusiesen oracion y ruegos con el glorioso Apostol de las Yndias San Francisco Xavier para que no permitiese peligrar el Navio feliz por aver conducido en su viaje a tantos misioneros que con deseo de imitar sus pasos venían en busca de la gentilidad* », fol. 317.

47 L'intercession d'Ignace et de François Xavier ne se limite pas aux océans Atlantique et Pacifique. Au Pays-Bas, sur les navires de la flotte de Flandre, les Jésuites accrochent des images de leurs saints sur les mâts ou immergent des reliques pour protéger les vaisseaux des tempêtes. Voir Edward René HAMBAYE, *L'Aumônerie de la flotte de Flandre au XVII<sup>e</sup> siècle. 1623-1662*, Louvain/Paris : B. Nauwelaerts, 1967, p. 119-120.

48 Lorenzo ORTIZ, *San Francisco Javier. Príncipe del Mar* (1682), Ignacio ARELLANO (ed.), Pamplona : Diario de Navarra, 2004. On lit par exemple : « *Poner el pie en el mar, y la esperanza de tu felicidad en el divino/favor del marinero peregrino/Javier, sea una cosa, y será ella/la más segura estrella/que puedas elegir para el acierto del deseado puerto...* », p. 62.

49 Bernard VINCENT, « Les tremblements de terre en Espagne et au Portugal », in : Bartolomé BENNASSAR (éd.), *Les Catastrophes naturelles...*, p. 87.

50 Jean-Michel SALLMANN, *Naples et ses saints à l'âge baroque (1540-1750)*, Paris : PUF (Ethnologies), 1994, p. 353.

51 A. CABANTOUS, art. cit., p. 84.

52 S. GRUZINSKI, *op. cit.*, p. 48.

53 « Avant-propos », in : P. BOUTRY, P. A., FABRE, & D. JULIA (dir.), *Reliques modernes...*, vol. 1, p. 10.

54 *Le Naufrage du Santiago sur les « Bancs de la Juive » (Bassas da India, 1585)*, Philippe BILLÉ et Xavier de CASTRO (trad.), Paris : Chandeigne, 2006, p. 100.

55 ARSI, *Novi Regni et Quitensis. Historia*, N. R. et Quit. 14, *Descripción del Nuevo Reino de Granada, año de 1598*, fol. 9. Ce récit a servi dans le procès de canonisation d'Ignace. Voir à ce propos l'article de Francisco de BORJA MEDINA, « San Ignacio en la fundación de la provincia del Nuevo Reino de Granada y Quito : la tempestad calmada », *Theologica Xaveriana*, 152, Bogotá : Pontificia Universidad Javeriana, 2004, p. 607-628.

56 ARSI, *Philippinas. Litterae annuae*, Philipp. 7-II, *Isla de Pintados año de 1646*, fol. 643.

57 Don Pedro CUBERO SEBASTIÁN, *Breve Relación de la Peregrinación que ha hecho de la mayor parte del mundo don Pedro Cubero Sebastián*, Madrid { XE "Madrid" } : Juan García Infançon, 1680, p. 329-330.

58 ARSI, *Novi Regni et Quitensis. Litterae annuae*, N. R. et Quit. 13-II, *Misión que vino de Europa, año de 1695*, fol. 316.

59 Louis CHÂTELLIER, *La Religion des pauvres. Les sources du christianisme moderne. XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Paris : Aubier, coll. « Histoires », 1993, p. 139.

60 Carmen BERNAND, « Le Chamanisme bien tempéré. Les Jésuites et l'évangélisation de Nouvelle Grenade », *Mélanges de l'École Française de Rome, MEFRIM*, Rome : École Française de Rome, 1989, 101, vol. 2, p. 805.

61 P. BONNICHON, art. cit., p. 99. Il dit à ce sujet et nous précisions entre crochets : « Le naufrage et son risque font finalement éclore, avec l'action acculturante de l'Église [et de l'ordre des jésuites plus précisément] une spiritualité avec ses signes et ses symboles ».

62 ARSI, *Novi Regni et Quitensis. Litterae annuae*, N. R. et Quit. 12-I, *Relación escripta por los padres que vinieron de España y su navegación y sucessos hasta llegar al colegio de Santa Fe*, fol. 101.

63 Claude LECOULTEUX, « Les maîtres du temps : tempestaires, obligateurs, défenseurs et autres », in : Claude THOMASSET et Joëlle DUCLOS (dir.), *Le Temps qu'il fait au Moyen Âge. Phénomènes atmosphériques dans la littérature, la pensée scientifique et religieuse*, Paris : PUPS, 1998, p. 152.

64 Comme le rappelle Bernard Dompier, les reliques sont dotées d'un pouvoir accordé par Dieu et par conséquent elles jouent un rôle d'intermédiaire avec le sacré. Bernard DOMPIER « Les jésuites et la dévotion populaire. Autour des origines du culte de saint Jean-François Régis (1641-1676) », in : Geneviève et Guy DEMERSON, Bernard DOMPIER, et Annie REGOND (éd.), *Les Jésuites parmi les hommes au XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècle*, Clermont-Ferrand : Faculté des lettres et sciences humaines de l'Université de Clermont-Ferrand II, 1987, p. 304.

65 L. KARNAL, art. cit., p. 735.

66 Charlotte de CASTELNAU-L'ESTOILE, « Le partage des reliques. Tupinamba et Jésuites face aux os d'un missionnaire chaman », in : P. BOUTRY, P. A., FABRE, & D. JULIA (dir.), *Reliques modernes...*, vol. 2, p. 752.

67 L. KARNAL rappelle à ce propos que selon les jésuites « la possession de reliques témoigne du soutien divin à l'œuvre missionnaire ». Voir plus précisément son article cité. De façon plus générale, l'ouvrage cité de J-M. SALLMANN rend bien compte de l'importance du phénomène de sainteté et des miracles qui y sont associés, entres autres, par l'intermédiaire des reliques, à l'époque moderne.

### ***Pour citer cet article***

#### Référence électronique

Delphine Tempère, « Marins et missionnaires face aux dangers des navigations océaniques au XVII<sup>e</sup> siècle : Catastrophes, recours matériels et médiations spirituelles », *e-Spania* [En ligne], 12 | décembre 2011, mis en ligne le 23 novembre 2011, consulté le 02 juillet 2013. URL : <http://e-spania.revues.org/20832> ; DOI : 10.4000/e-spania.20832

### ***À propos de l'auteur***

#### **Delphine Tempère**

Université Jean Moulin-Lyon III, CLEA (EA 4083)

### ***Droits d'auteur***

© e-Spania

### ***Résumés***

Face à la catastrophe, face à l'événement inattendu, comment les marins et les missionnaires jésuites embarqués sur les flottes espagnoles au XVII<sup>e</sup> siècle, réagissent-ils ? Dans cet article, les conditions de navigation transocéanique et leurs dangers sont examinés : de Séville à Manille, les tempêtes guettent et le risque de naufrage est élevé. Les ressorts matériels dont dispose l'équipage sont ensuite détaillés afin de comprendre comment l'homme, en cas de situation extrême, met en place des mesures de sauvetage et de quelle façon il interprète la catastrophe. Est enfin étudiée l'intervention des missionnaires jésuites, faisant appel à l'intercession de saints ou recourant à l'immersion de reliques en cas de danger. Dans cette étude, il s'agit de saisir et de retracer l'intervention des gens de mer et des missionnaires face à la catastrophe : ressorts matériels et spirituels dessinent en effet le cadre de l'action possible et permettent également d'analyser l'interprétation de la catastrophe mais aussi la portée de la présence de la Compagnie sur l'espace océanique.

¿Cómo reaccionan marineros y misioneros jesuitas en las flotas españolas del siglo XVII ante la catástrofe ? En este estudio, recordamos primero las rutas marítimas del Atlántico y del

Pacífico y los peligros que acechan a la tripulación y pasajeros : de Sevilla a Manilla son muchos los naufragos que tienen lugar debido a las tempestades en el Pacífico o Atlántico. Nos interesamos en una segunda parte en los recursos materiales que utilizan los hombres para salvar el barco y sus vidas en caso de emergencia, lo que nos permite también analizar la interpretación que tiene el hombre de la catástrofe natural. Por fin, vemos qué tipo de mediación espiritual ofrecen los misioneros cuando está a punto de naufragar el barco (oraciones, intercesiones, inmersiones de reliquias). A través de esta última parte, se puede entender cómo interpretan los jesuitas la catástrofe natural y sobre todo qué papel desempeña la Compañía de Jesús en el espacio oceánico durante el siglo XVII.

***Entrées d'index***

***Mots-clés*** : danger, espace océanique, intercession, Jésuites, marins, reliques

***Palabras claves*** : intercesión, Jesuitas, marineros, océano, peligro, reliquias