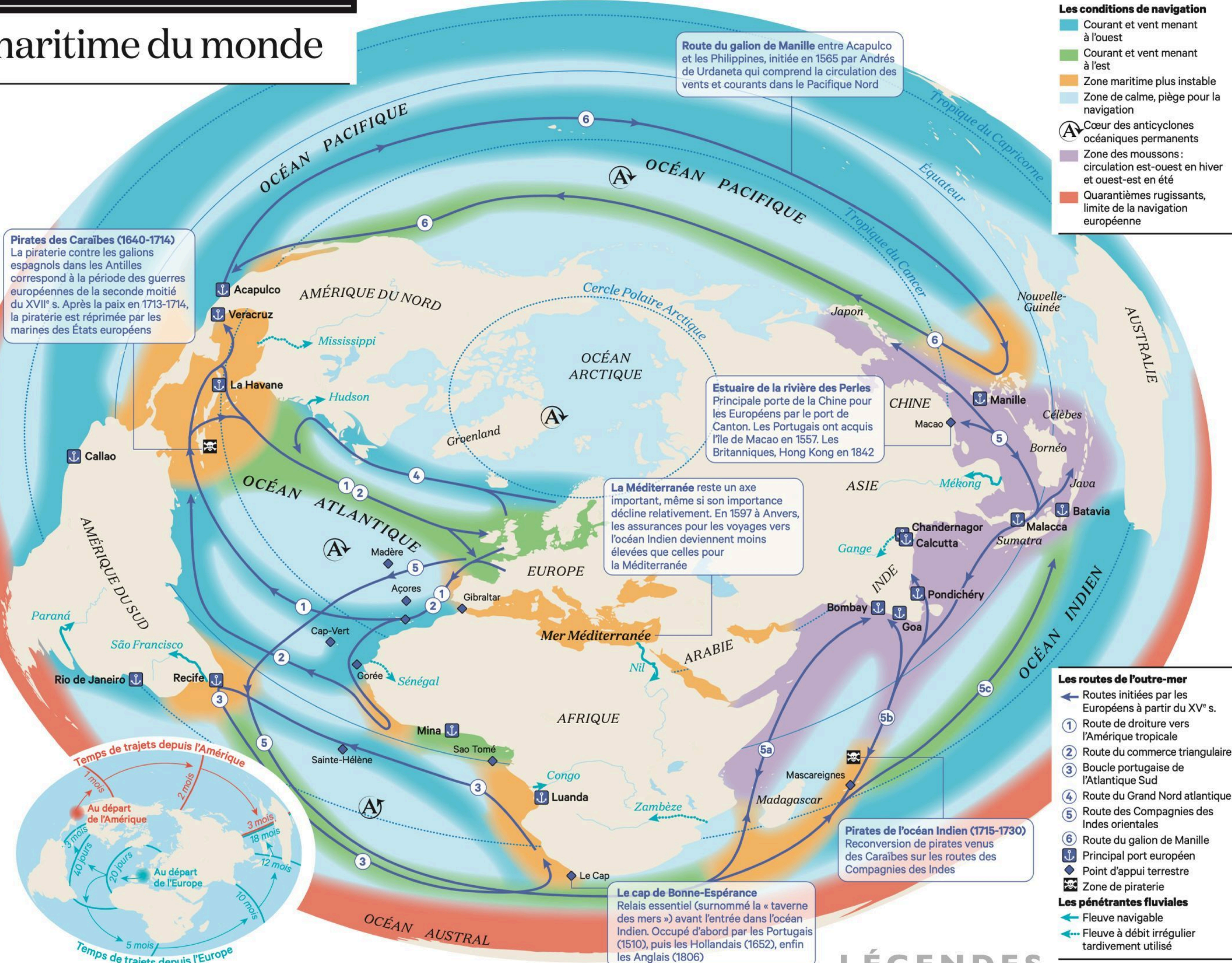


Le tissage maritime du monde

8161

L'outre-mer, c'est très loin

Le cabotage remonte au Paléolithique. Il y a trois millénaires, la navigation hauturière naît dans l'océan Indien. Depuis le début de notre ère, les Polynésiens colonisent tout le Pacifique. Les échanges les plus denses sont longtemps ceux de l'océan Indien. Les moussons permettent de naviguer entre l'est et l'ouest, toujours avec vent arrière. Le Pacifique occidental et la Méditerranée représentent alors les prolongements de cet axe maritime central. Il est paradoxal que les Européens soient partis plein ouest, vent debout. Seule la route du Grand Nord était connue. Pendant l'épisode chaud du VIII^e-XIII^e siècle, c'est la voie empruntée par les vikings (voir p. 200). Pour découvrir les routes du Sud, il a fallu qu'au XV^e siècle des Européens s'intéressent à la Macaronésie (Madère, Açores, Canaries). Ils y apprennent l'usage des alizés menant à l'ouest, puis du retour par le Gulf Stream. C'est la route de Colomb. Elle mène vers l'Amérique, ainsi que vers le sud, puis vers l'océan Indien. C'est la route des compagnies des Indes. Ces voyages lointains n'ont rien d'évident. Ils sont longs, coûteux, dangereux. Dans l'Atlantique Nord, les distances sont de quelques semaines, mais un aller-retour pour la Chine demande plusieurs années. Il a fallu de très fortes motivations, surtout économiques, pour que les Européens persévèrent.



Pirates des Caraïbes (1640-1714)
La piraterie contre les galions espagnols dans les Antilles correspond à la période des guerres européennes de la seconde moitié du XVII^e s. Après la paix en 1713-1714, la piraterie est réprimée par les marines des États européens

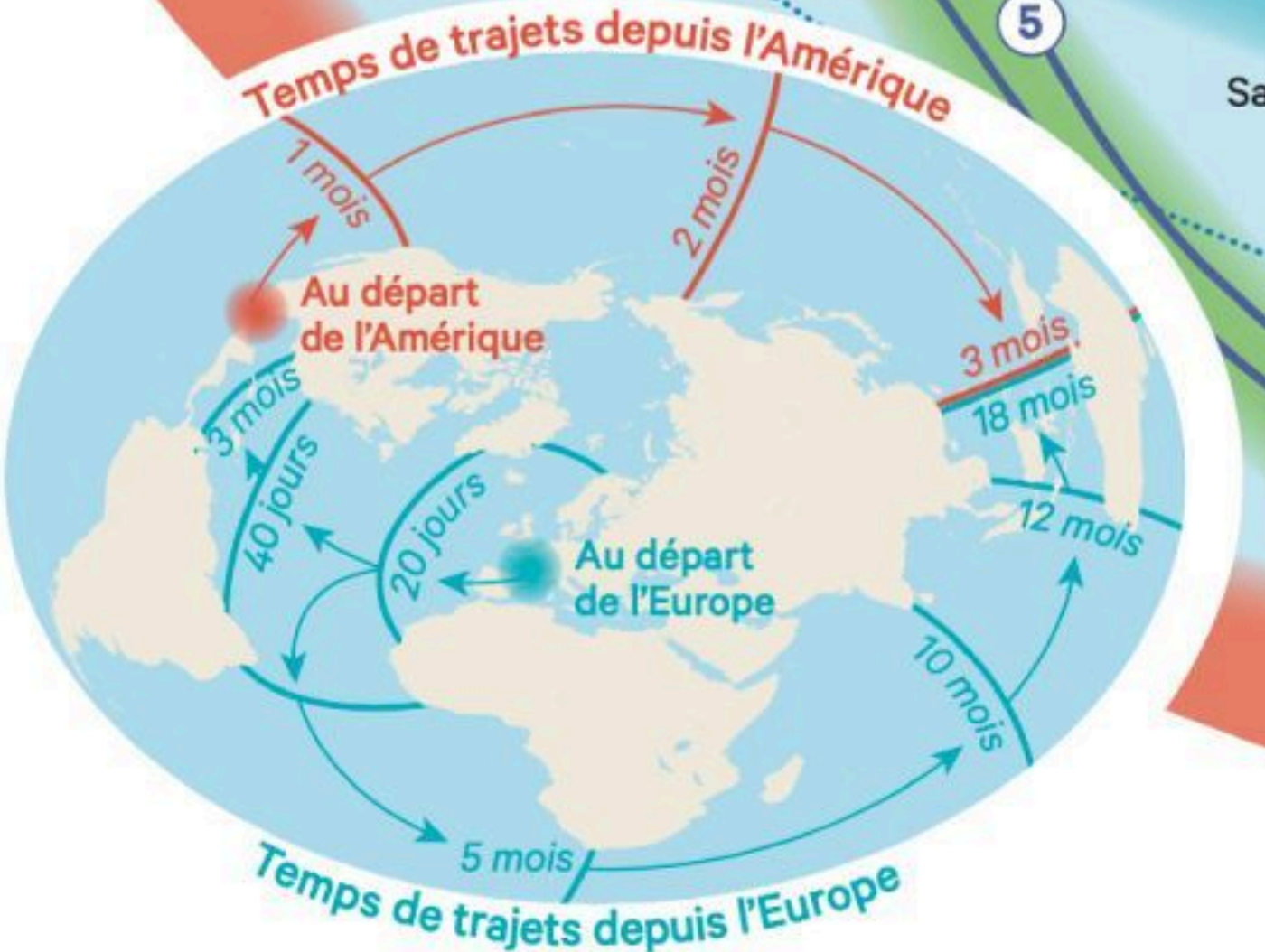
Route du galion de Manille entre Acapulco et les Philippines, initiée en 1565 par Andrés de Urdaneta qui comprend la circulation des vents et courants dans le Pacifique Nord

Estuaire de la rivière des Perles
Principale porte de la Chine pour les Européens par le port de Canton. Les Portugais ont acquis l'île de Macao en 1557. Les Britanniques, Hong Kong en 1842

La Méditerranée reste un axe important, même si son importance décline relativement. En 1597 à Anvers, les assurances pour les voyages vers l'océan Indien deviennent moins élevées que celles pour la Méditerranée

Pirates de l'océan Indien (1715-1730)
Reconversion de pirates venus des Caraïbes sur les routes des Compagnies des Indes

Le cap de Bonne-Espérance
Relais essentiel (surnommé la « taverne des mers ») avant l'entrée dans l'océan Indien. Occupé d'abord par les Portugais (1510), puis les Hollandais (1652), enfin les Anglais (1806)



- Les conditions de navigation**
- Courant et vent menant à l'ouest
 - Courant et vent menant à l'est
 - Zone maritime plus instable
 - Zone de calme, piège pour la navigation
 - Cœur des anticyclones océaniques permanents
 - Zone des moussons : circulation est-ouest en hiver et ouest-est en été
 - Quarantièmes rugissants, limite de la navigation européenne

- Les routes de l'outre-mer**
- Routes initiées par les Européens à partir du XV^e s.
 - 1 Route de droiture vers l'Amérique tropicale
 - 2 Route du commerce triangulaire
 - 3 Boucle portugaise de l'Atlantique Sud
 - 4 Route du Grand Nord atlantique
 - 5 Route des Compagnies des Indes orientales
 - 6 Route du galion de Manille
 - Principal port européen
 - Point d'appui terrestre
 - Zone de piraterie
- Les pénétrantes fluviales**
- Fluve navigable
 - Fluve à débit irrégulier tardivement utilisé

LÉGENDES
CARTOGRAPHIE