Magellan

par Pierre VALIERE

Conférence écrite pour la Shha et non présentée pour raison de santé

Texte et illustration du conférencier, saisie de Christiane François,
mise en page et illustration complémentaire de Christian Lambinet

Société Hyéroise d'Histoire et d'Archéologie

S'il ne fallait retenir que cinq noms dans l'histoire des Grandes Découvertes, du 15ème au début du 16ème siècle, nous citerions : **Pero Eanes** qui, le premier, en 1434, a osé naviguer au-delà du Cap Bojador (au Sud du vingt-septième parallèle) et s'est aventuré sur la Mer Ténébreuse, réputée infranchissable par les géographes de l'Antiquité, **Bartolomé Dias** qui, en 1487, a franchi le Cap des Tempêtes (ou de Bonne Espérance), **Christophe Colomb**, en 1492 qui se proposait d'atteindre l'Inde par l'ouest et de prouver ainsi la rotondité de la terre, il a échoué dans son projet initial mais, divine surprise, il a découvert, au passage, les Antilles et l'Amérique que l'on qualifie de "*Nouveau Monde*", **Vasco da Gama** qui, mettant à profit la découverte de Bartolomé Dias a ouvert la route maritime de l'Inde par le Cap de Bonne Espérance en 1493.

Portrait de Fernand de Magellan,
lithographie réalisée par Charles Legrand

Quant à **Magellan**, il a réussi ce que Christophe Colomb avait tenté de faire : atteindre l'Inde, les Philippines et les Moluques par l'ouest, en contournant le continent sud-américain par le détroit qui, désormais, porte son nom.

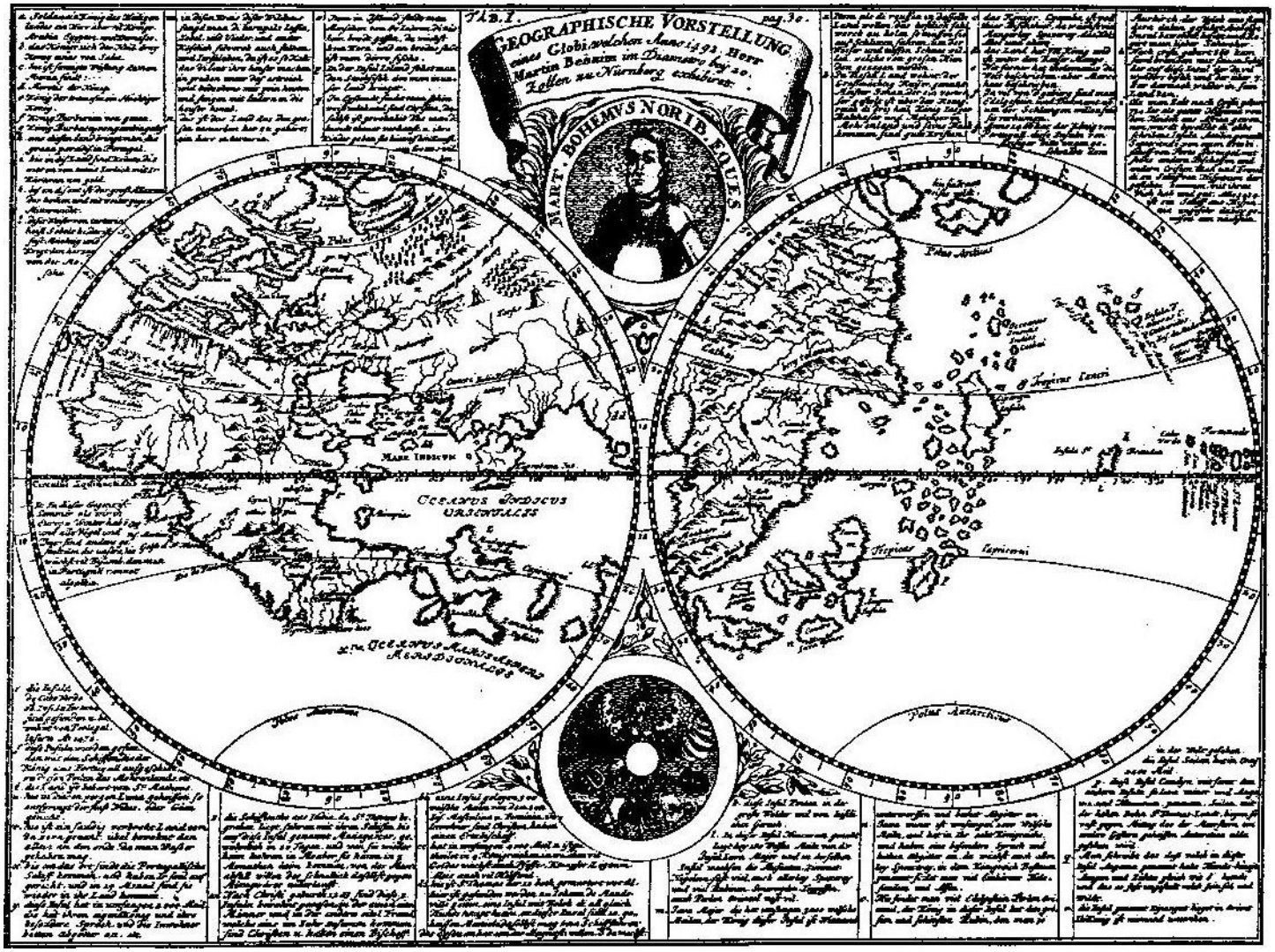
Mais qui était Magellan?

Fernao de Magalhaes, de son vrai nom, était né en 1480 au nord du Portugal. Lui-même se déclare "*vizinho do Porto*". Ce terme de "*vizinho*", en portugais, comme "*vecino*" en castillan, signifie simplement "*habitant de*" sans préjuger du lieu exact de naissance. Il était gentilhomme de "*petite noblesse*".

En 1505, il embarqua pour l'Inde, en qualité de "*surnuméraire*" sur l'escadre de D. Francisco de Almeida. Ultérieurement, il naviguera sur les escadres de Diogo Lopes de Sequeira et de Afonso de Albuquerque. Il participera à plusieurs batailles navales, dont celle qui donna lieu à la prise de Malacca.

C'est dans cette période qu'il fit la connaissance de Francisco Serrao auquel, lors d'une embuscade, il sauva la vie. Il en résulta une amitié indéfectible et fondatrice dans son projet de voyage. Magellan revint au Portugal en 1513. Francisco Serrao reste aux Indes : il commande l'un des navires de l'escadre d'Antonio de Abreu chargé de découvrir la route maritime des Moluques : les îles aux épices. Au large de l'île de Ternate, il fait naufrage. Rescapé, en compagnie de six autres marins, il se réfugie sur cette île et gagne la confiance du souverain qui lui confie la charge de Ministre Conseiller. De cette île de Ternate, Francisco Serrao écrit à D. Manuel, roi du Portugal et également à son ami F. de Magellan. Cet échange de correspondance entre les deux amis est capitale dans la formulation du projet de Magellan qui, désormais, va tout mettre en oeuvre, pour atteindre ces îles paradisiaques.

Entre-temps, Magellan participe à l'expédition du duc de Bragança au Maroc (1513-1514). A la bataille d'Azamor, il subit une blessure au genou qui lui laissera une légère claudication. De retour au Portugal, il demande à D. Manuel une revalorisation de sa pension eu égard à ses "*valeureux états de service*", tant aux Indes qu'au Maroc. Refus du roi. Ulcéré par une telle ingratitude, Magellan formulera alors la requête, selon l'historien Gaspar Correia, "*d'aller vivre en un lieu où il aurait plus de chance qu'ici*". Le Roi lui répondit sèchement "*qu'il pouvait aller vivre où bon lui semblerait*". Fin 1516, Magellan se trouve toujours dans sa bonne ville de Porto. Son ami Francisco Serrao, dans ses lettres, lui décrit sa vie heureuse à Ternate et les grandes richesses de ces îles, il l'incite à venir le rejoindre. A la même époque, Magellan fait la connaissance du cosmographe Rui Faleiro. L'hypothèse est alors émise que la ligne de partage, issue du Traité de Tordesillas (1494), aux antipodes asiatiques (l'antiméridien plus ou moins 180°), n'était peut être pas exactement comme on le traçait sur les globes et cartes portugaises. Il se pourrait bien que les Moluques, objet de toutes les convoitises, se trouvent, en fait, dans la zone espagnole et non portugaise, Rui Faleiro, cosmographe, en fait même la démonstration scientifique, du moins la considère-t-il comme telle! La nature humaine se persuade aisément de ce qui flatte ou favorise ses désirs! Ajoutons à cela une carte du cosmographe Martin Behaim faisant figurer, aux alentours du quarantième parallèle, "*un passage*" qui donne accès à un autre océan dont on connaît l'existence avec certitude, depuis 1513 (aperçu depuis les hauteurs de Panama, par Nunez de Balboa). Erreur de situation du fameux "*passage*", mais erreur fondatrice car elle va permettre l'exploit! Magellan et Rui Faleiro formulent leur projet et décident de le présenter au souverain espagnol Charles Quint. "*Traîtrise à la Patrie*" selon les portugais (- mais conséquence d'une injustice et d'une frustration -) Portugal et Espagne sont deux nations jumelles mais ennemies héréditaires. Camoes, le grand poète portugais, auteur des Lusiadas, formule de façon lapidaire cette traîtrise "*Português no feito, mas nao na lealdade*" (Portugais par son exploit, mais non par sa loyauté).



Carte de Martin Behaim 1492

Magellan et Rui Faleiro passent donc en Espagne et arrivent à Séville en octobre 1517, ils prennent aussitôt contact avec la petite communauté portugaise, en particulier avec Diogo Barbosa qui occupait un poste important (lieutenant de l'Alcazar Royal et commandant de l'Ordre de Santiago) et le présentera à la Casa de Contratacion de Séville, (qui est à l'Espagne ce que la Casa da India de Lisbonnne est au Portugal). Magellan épouse Dona Beatriz, la fille de Diogo Barbosa. Juan de Aranda, fonctionnaire influent dans la hiérarchie de la Casa, s'enthousiasme pour le projet présenté par Magellan et Rui Faleiro : il le recommande auprès de Charles Quint par l'intermédiaire de son grand Chancelier, le flamand Jean le Sauvage. Cartes et documents à l'appui, il est réaffirmé que les Moluques sont en zone espagnole. Magellan fait également lecture au Monarque des lettres de Francisco Serrao qui décrit ces îles sous des couleurs paradisiaques regorgeant de toutes richesses dont les si convoitées épices : le clou de girofle, la malaguette, la noix de muscade, la cannelle, le gingembre, sans parler des fruits tropicaux, des bois précieux, des perles...

L'archipel des Moluques se situe entre le 2ème degré de latitude nord et le 8ème degré de latitude sud et les 124ème et 135ème degrés de longitude Est (sept groupes d'îles, dont les plus connues sont Ternate, Tidore, Gilolo ou Halmahera) Amboine et Bachian, îles de Banda, îles du sud-est (dont Timor), îles de Kei et Aru... Magellan déclare qu'il connaît "*le passage*" qui, sur la côte sud-américaine, s'ouvre sur cette autre océan du sud (ignoré par Christophe Colomb mais aperçu par Nunez de Balboa en 1513) Charles-Quint, séduit, autorise le voyage sous réserve qu'il n'empièterait pas sur la "*zone et les limites du Sérénissime Roi du Portugal*". Cette injonction est réitérée dans la lettre que Charles Quint adresse à D. Manuel, le 28 février 1519 : " *le premier article que nous avons remis aux capitaines leur demande de respecter la ligne de démarcation et de ne jamais toucher, au risque de peines graves, à des terres autres que celles qui nous appartiennent et sur ce point n'ayez aucun doute*".

L'archipel des Moluques

Cette injonction implique, qu'au départ, il n'avait jamais été envisagé d'accomplir un voyage de circum navigation. Le voyage de retour aurait dû se faire par l'itinéraire de l'aller : Pacifique-Sud, détroit de Magellan et remontée de l'Atlantique jusqu'à Séville. Un contrat est signé : Magellan et son associé Ruy Faleiro se voient conférés, par anticipation, le titre "*d'Adelantados*" et gouverneurs de toutes les Terres et îles découvertes ainsi que le vingtième de tous les bénéfices.

Une flotte de cinq navires serait armée avec un équipage de deux cent trente-quatre hommes, des vivres et munitions en quantité suffisante pour deux ans. Les navires promis furent achetés par Juan de Aranda et conduits jusqu'au port de Séville. Magellan dirigeait les indispensables opérations de carénage, de remise en état et d'armement. Quant aux vivres, cette liste donnera une idée de ce qui constituait la gastronomie très spéciale de ces marins : biscuits (vingt-et-un mille trois cent quatre-vingts livres), porc salé (cinq mille sept cents livres), sardines (deux cents tonneaux), fromages (neuf cent quatre-vingt-quatre), cordons d'ail et d'oignons (quatre cent cinquante), miel (mille cinq cent douze livres), raisins secs et amandes (trois mille deux cents livres), sucre, vinaigre, moutarde, sept vaches vivantes, quatre cent dix-sept outres de vin et deux cent cinquante-trois tonneaux des meilleurs vins de Xérès.

La couronne portugaise, informée du projet espagnol, va tout mettre en oeuvre pour le faire avorter. Le maître d'oeuvre de cette opération de sabotage est l'ambassadeur Alvaro da Costa ainsi que Sebastião Alvares, chargé d'affaires dans la capitale andalouse. Les portugais, ou ceux qui étaient à leur solde, s'employaient à semer la zizanie entre Magellan et son équipage espagnol.

Le premier prétexte fut le pavillon de la Trinidad, la Capitane, le vaisseau-amiral. Au grand mât était hissé un pavillon aux armes et blason de Magellan, comportant, en toile de fond, les couleurs portugaises. Les agents portugais excitaient la colère des ouvriers de l'arsenal, en leur affirmant que Magellan avait l'intention de trahir le roi d'Espagne. Il s'en suivit toutes sortes de troubles : "*Calomniez, calomniez, il en restera toujours quelque chose!*". Le roi d'Espagne, par décret du 27 juillet 1519, remplace Rui Faleiro, le cosmographe, caution scientifique de Magellan et co-auteur du projet initial par Juan de Cartagena qui avait reçu l'ordre de surveiller les intérêts de la Couronne d'Espagne. Magellan demanda que tous les documents (cartes, traités...) et instruments détenus par le cosmographe Rui Faleiro, lui soient remis. Ce qui fut fait. Les calculs mis au point par Faleiro, pour évaluer, de façon empirique, les longitudes, lorsque plusieurs siècles plus tard, l'on saura les déterminer, de façon scientifique, s'avèreront exacts, l'erreur commise, par ce cosmographe du 16ème siècle, n'était que de 2% (sur 360°) soit 7°43'. Avec la nomination de Juan de Cartagena comme "*personne conjointe*" et représentant de la Couronne d'Espagne, une ambiguïté était créée dans le commandement de la flotte et c'est cette ambiguïté qui sera la source de toutes sortes de troubles et de mutineries qui se termineront en tragédies. En mer, selon le Droit coutumier - admis internationalement - l'amiral ou le capitaine général est "*seul maître après Dieu*", ce commandement ne peut être divisé.

La flotte est enfin prête et parée au départ. Cinq navires la composent :

- le premier La Capitane : la Trinidad, commandée par Magellan, pilotée par Estevao Gomes un portugais, de cent dix tonneaux ibériques (le tonneau ibérique est égal à 1m340 et le tonneau international vaut 2,83m3).
- le deuxième : Le San Antonio, commandé par Juan de Cartagena, piloté par le cosmographe espagnol André de San Martin, de cent vingt tonneaux ibériques.
- le troisième : La Concepcion, commandée par Gaspar Quesado, pilotée par le portugais Joao Lopes de Carvallo, de quatre-vingt-dix tonneaux ibériques.
- le quatrième : La Victoria, commandée par Luis de Mendoza, pilotée par Vasco Gomes Galego, portugais, de quatre-vingt-cinq tonneaux ibériques.
- le cinquième : Le Santiago, commandé et piloté par Joao Rodrigues Serrao, avec pour Maître, l'italien Baltasar Genovês, de soixante-quinze tonneaux ibériques.

Ces bâtiments avaient des dimensions relativement modestes, entre vingt et trente et un mètres de longueur totale (trente et un pour Le San Antonio, vingt-cinq mètres quatre-vingt-dix pour La Victoria, vingt mètres pour Le Santiago, le plus petit), ils étaient comparables, par la longueur aux chalutiers côtiers actuels.

Le "*Victoria*" sera le seul "*survivant*" de cette expédition
Il rejoindra Séville trois ans plus tard.

Faisaient également partie de l'expédition, l'intendant Gonçalo Gomez de Espinoza, grand alguazil, un médecin, plusieurs prêtres, des surnuméraires : Alvaro de Mesquita, Francisco Antonio Pigafetta, italien chevalier de Rhodes qui sera l'historien et le narrateur de ce premier voyage autour du Monde. C'est ce récit que nous suivrons principalement, en le complétant par d'autres sources directes (Francisco Albo/ Leone Pancaldo, pilote génois/ Ginés de Mafra/ Anonyme, compagnon de Duarte Barbosa) ou indirectes (D. Joao de Barros/ Herrera/Manuscrit de Leyde) : récits recueillis auprès des rescapés.

Après les dernières cérémonies de départ en l'église Santa Maria de la Victoria, la prestation solennelle de serment sur la bannière royale d'Espagne, l'escadre lève l'ancre du môle de Séville, le 10 août 1519. Deux cent trente-sept hommes sont à bord. Une dernière salve d'artillerie pour saluer la ville et le peuple de Séville. Escale technique à San Lucar de Barrameda, à l'embouchure du Guadalquivir, pour les derniers préparatifs et embarquement de vivres frais et d'eau. Le 20 septembre 1519, c'est le départ sur l'océan. Magellan laisse à terre un fils de six mois et sa jeune épouse Beatriz enceinte. Il emmène avec lui, outre son esclave malais Henrique, son beau-frère Duarte Barbosa, le frère de Beatriz. On peut se demander quelle force, quel attrait irrésistible poussent ainsi ces marins à quitter femmes et enfants, à abandonner leur patrie, en sachant que leurs chances de succès et de retour sont infimes. L'adage latin, devise des anciens argonautes, ancêtres de tous les marins, nous revient en mémoire : "*Navigare necesse est, vivere non*" (Naviguer est nécessaire, vivre ne l'est pas!).

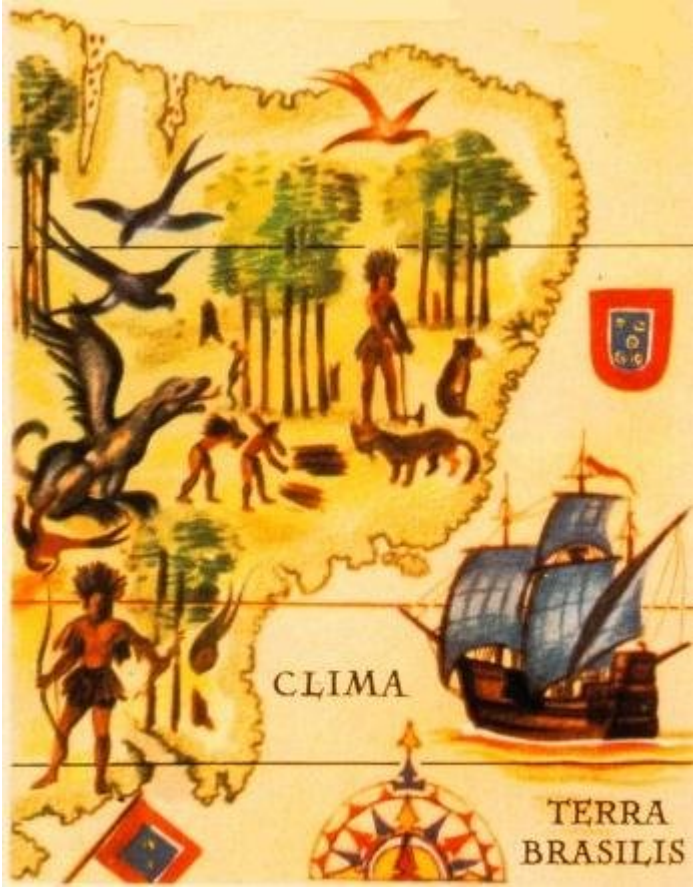
La Trinidad, le vaisseau-amiral, allait en tête, les autres bâtiments suivaient, la lanterne de la capitane. Un ingénieux système de signaux lumineux avait été mis au point avant le départ pour la communication à distance (changement de cap, manoeuvre des voiles, messages particuliers etc...).

Représentation du Trinidad,
le vaisseau-amiral,
suivi des quatre autres navires...

Au terme de six jours de navigation : arrivée et escale dans l'île de Tenerife (Canaries / 28° latitude nord). On embarque quelques vivres. Selon D. Joao de Barros (Asia- ch. 9), c'est au cours de cette escale à Tenerife que Magellan aurait été prévenu, par une caravelle arrivant d'Espagne, "*de prendre garde parce que les capitaines avaient l'intention de ne pas lui obéir*". On voit déjà que le pire danger de cette expédition, outre ceux inhérents à la navigation elle-même, sera la rivalité fratricide entre portugais et espagnols. Le 3 octobre 1519, les vaisseaux quittent Tenerife et perdent de vue la masse imposante du Teide, le volcan de l'île (trois mille sept cent quinze mètres) et prennent un cap sud en direction du Cap Vert et des îles voisines. Ils longent la côte de Guinée et la Sierra Leone où ils trouvent la tempête. Ce cap sud, au lieu du cap sud-ouest, inquiète les capitaines espagnols, notamment Juan de Cartagena, "*qui n'était pas un marin confirmé mais un noble de haut rang, ce qui ne lui conférait aucune compétence*", numéro deux de l'expédition, représentant de Charles Quint, et chargé de veiller sur les biens de la Couronne.

Magellan refuse de donner des explications : ils doivent se contenter de suivre sa lanterne, dès lors les hostilités seront ouvertes : refus de saluer ès qualités le Capitaine Général. Pourquoi ce cap sud, au lieu d'un cap sud-ouest qui paraîtrait plus logique et conforme aux courants et vents dominants? Sûrement parce que Magellan voulait avant tout, éviter la route ordinaire des navires portugais qui se rendaient en Inde, via la côte brésilienne "*la volte*". Ces navires puissamment armés représentaient un danger réel pour les bâtiments espagnols.

Après une longue période de calme plat, suivie d'une violente tempête, l'escadre peut enfin continuer sa route en profitant des vents favorables, avec un cap sud-ouest.



Le Brésil tel qu'on se le représentait en 1519

Le 20 novembre 1519, la côte brésilienne est en vue à la hauteur de Pernambouc "*Recife*". La navigation se poursuit le long de la côte et le 13 décembre 1519, les cinq navires pénètrent dans une baie magnifique qu'ils dénomment "*Baie de Sainte-Lucie*", plus connue sous le nom de Rio de Janeiro, précédemment découverte par les portugais (janvier 1501) et située dans la zone portugaise en vertu du Traité de Tordesillas (1494). Magellan décide de faire escale : aucun navire portugais n'est en vue et les hommes ont besoin de repos et de vivres frais. Pigafetta, le chroniqueur de l'expédition, nous fait une description pittoresque de cette terre de Verzin c'est-à-dire "*Brésil*" : « *La dite terre de Verzin est très abondante en tous biens et elle est plus grande que France, Espagne et Italie réunies. C'est une des terres que le roi du Portugal a conquise. Les habitants d'icelle ne sont point chrétiens et n'adorent rien, mais ils vivent selon l'usage de la nature... Leurs habitations sont de longues maisons qu'ils appellent "boij" et ils dorment sur des filets de coton qu'ils appellent en leur langue "amache" (qui a donné le mot hamac, en français). En ces lieux, ils ont des barques qui sont faites d'un arbre tout d'une pièce qu'onappelle "canoë"... Les hommes et les femmes de ce lieu sont bien bâtis. Ils mangent la chair de leurs ennemis, non point comme bonne viande mais à cause d'une coutume. Le roi de ce lieu s'appelle "Carich" (d'où, peut-être le surnom de "cariocas" donné aux habitants de Rio) et il y a un nombre infini de perroquets dont ils donnent huit ou dix pour un miroir... pour une cognée ou un couteau, ils nous baillaient une ou deux de leurs filles pour esclaves. Mais leurs femmes, ils ne les bailleraient pour chose au monde.* »

Après cette délicieuse escale de treize jours, les navires reprennent la mer et poursuivent leur route le long de la côte brésilienne jusqu'au-delà du (34ème latitude sud) et peu après le Cap Santa-Maria, ils parviennent à un delta (estuaire des fleuves Parana et Uruguay, connu sous le nom de "*Rio de Plata*" vaste comme une mer, et que la Carte de Martin Behaim donne pour être le "*passage*" vers la Grande Mer du Sud. Malheureusement, les navires envoyés en reconnaissance, confirment ce que Magellan pressentait, cette carte est fausse! C'est plus au sud qu'il faudra chercher le passage. Deux mois d'une navigation lente et pénible, sur une mer tempétueuse et froide, pour parvenir à la morne escale du port de San Julian (49° 1/3 latitude sud). C'est en ce lieu que Magellan décide d'hiverner (il n'est qu'à 3° du passage recherché, mais il l'ignore!). L'hivernage durera cinq mois. Le moral des équipages est au plus bas. Où sont donc ces îles paradisiaques dont tous rêvaient? Maintenant, ils se trouvaient dans la froidure d'un désert de glace et de neige, avec pour seule compagnie, des otaries et des pingouins et, au bout de quelques jours, des patagons! Pigafetta écrit : "*Un jour, sans que personne y pensât, nous vîmes un géant qui était sur le bord de la mer, tout nu et il dansait et sautait et chantait et en chantant il se mettait du sable sur la tête...*"

Quelques échanges ont lieu, mais la Patagonie n'est pas le Brésil! C'est dans cette ambiance glaciale et morose que va se tramer une mutinerie ourdie par les capitaines espagnols Juan de Cartagena, Antonio de Coca, tous deux destitués de leur commandement auxquels s'était joint Gaspar Quesada. Outre les rivalités habituelles entre espagnols et portugais, les mutins reprochaient à Magellan de rester aussi longtemps dans ces parages inhospitaliers et sans intérêt, disaient-ils, mieux vaudrait retourner en Espagne puisque le fameux passage vers l'océan n'a pas été trouvé.

Une opération de type "*commando*" est mise en oeuvre. De nuit, un canot occupé par une trentaine d'hommes armés s'approche du San Antonio, dont le capitaine était Alvaro de Mesquita, cousin de Magellan. Ils grimpent à bord dans le plus grand silence. Le Maître d'équipage Juan de Eloriaga du San Antonio, se trouvant soudainement face à Gaspar Quesada, lui demande ce qu'il fait sur ce navire! Un coup de poignard fut sa réponse. Tous les portugais du bâtiment sont mis aux fers et le commandement du navire est confié à Juan Sebastian El Cano qui, au départ, était maître à bord du Concepcion. La supériorité numérique des capitaines espagnols sur les portugais est donc rétablie : trois contre deux.

La vengeance de Magellan sera immédiate et, en plein jour, sous prétexte de remettre une lettre au commandant de la Victoria, Luis de Mendoza, il envoie un canot avec cinq hommes à bord dont l'alguazil de la flotte : Gonzalo Gomez de Espinoza. L'alguazil remet la lettre et pendant que Luis de Mendoza est occupé à la lire, l'envoyé de Magellan le poignarde. Au même instant, un autre canot, avec quinze hommes armés dont Duarte Barbosa, aborde le Victoria et c'est Duarte Barbosa qui prend le commandement du navire. La supériorité numérique des amis de Magellan est à nouveau rétablie : le Trinidad, Victoria et Santiago contre San Antonio et Concepcion. Un procès est instruit dans les formes de droit, selon les usages maritimes : Gaspar Quesada est condamné à mort et exécuté. Quant à Juan de Cartagena, conjointe personne chargée par Charles V de veiller sur les intérêts de la Couronne d'Espagne, ainsi qu'un prêtre (Pero Sanchez de la Reina) qui a incité les hommes à la révolte, sont condamnés au bannissement. Au départ de la flotte, ils seront abandonnés sur la côte de San Julian avec quelques vivres. Terrible châtiment, leurs chances de survie sont extrêmement réduites et dépendent de leur capacité à s'adapter à un milieu hostile du bon vouloir des patagons et de la divine providence! On n'entendra plus jamais parler d'eux!

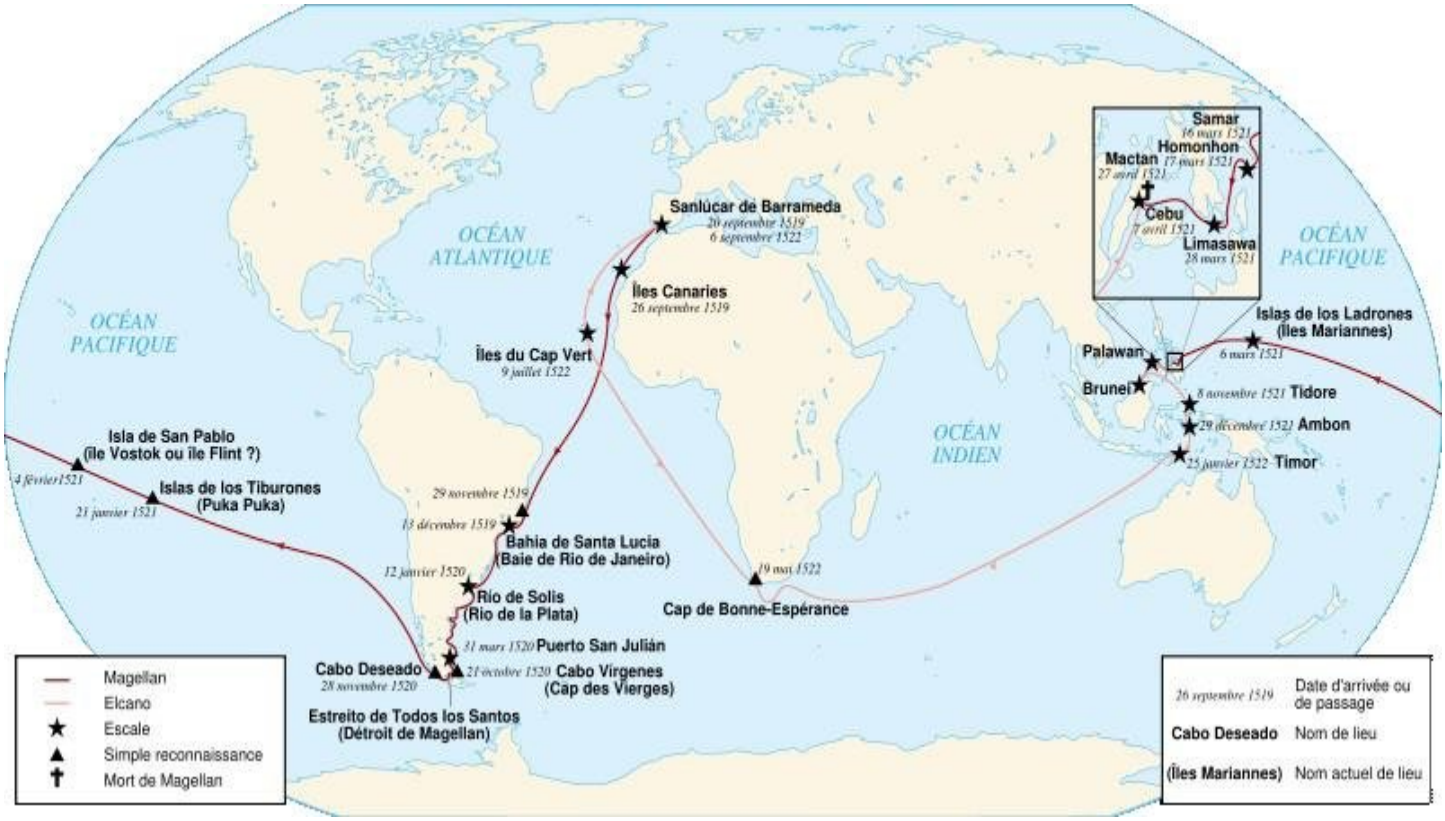
Magellan s'est montré implacable dans la répression de la mutinerie de San Julian qui eut lieu le 1er avril 1520...

Pendant cette période d'hivernage, les navires sont réparés. Le Santiago part en exploration et fait naufrage, la quasi-totalité des hommes sont rescapés, à l'exception d'un esclave noir (Juan Negro). Deux reviennent par voie terrestre en suivant la côte, les autres seront secourus par voie maritime. Le départ du port de San Julian a lieu le 24 août 1520, après un séjour de presque cinq mois. Nouvelle escale de deux mois au Rio de Santa Cruz, tout proche, découvert par Serrao.

On ignore le motif exact de cette escale nouvelle : Magellan est probablement saisi par le doute et perturbé par les mutineries. Le 18 octobre 1520, nouveau départ, après quatre jours de navigation, un promontoire apparaît aussitôt baptisé "*Cap des Vierges*", les Saintes de ce jour, derrière s'ouvre une large baie, bordée d'imposantes falaises. Le San Antonio et la Concepcion sont envoyés en exploration. Quatre jours plus tard, les navires reviennent sans avoir trouvé la sortie de baie, mais, signe encourageant, l'eau était salée et gardait toujours un aspect maritime (la sonde ne trouvait pas de fond).

Les quatre bâtiments s'engagent alors dans ce passage. A terre, sur le haut des falaises, des feux sont allumés : nul doute, ils sont observés, d'où le nom de Terre de Feu donné à ce lieu. On arrive à un carrefour : le San Antonio et la Concepcion ont l'ordre d'explorer l'ouverture sud-est. Le Victoria et le Trinidad exploreront le passage sud-ouest. Le rendez-vous aura lieu à l'embouchure d'un petit fleuve, au plus tard dans cinq jours. Un changement dans l'attitude de Magellan, pour la première fois, il va consulter les autres capitaines.

Maintenant, selon toute vraisemblance, le passage est découvert : faut-il continuer ou retourner en Espagne? Rendus craintifs par les évènements précédents, personne n'ose préconiser un retour, à l'exception d'Estevao Gomes, le pilote portugais du San Antonio qui préconise un retour en Espagne, en vue de préparer une nouvelle expédition avec des navires mieux équipés. Ce serait plus sage, en effet, mais Magellan est insensible au langage de la sagesse : seul compte pour lui, le but ultime du voyage, les Moluques. Il se rallie à la majorité et donne l'ordre de poursuivre le voyage, sans perte de temps. Le Trinidad et le Victoria restent à l'embouchure du petit fleuve, baptisé "*Fleuve des Sardines*". Un canot, avec quelques hommes, explorera le canal sud-ouest. Pigafetta, le chroniqueur de bord, écrit : « *Ceux-ci mirent trois jours pour aller et venir et ils nous dirent qu'ils avaient trouvé le Cap et la Mer grande et large. Alors le capitaine général, de la joie qu'il eut, commence à pleurer et il nomma ce cap : le Cap du Désir (Cabo Deseado)* ». Il ne reste plus qu'à annoncer la bonne nouvelle aux autres navires partis en exploration du canal sud-est. Au bout de deux jours, seule apparaît la Concepcion, commandée par Serrao. Où est le San Antonio? La vérité ne tarde pas à se manifester. Son pilote, Estevao Gomes s'était prononcé pour un retour immédiat vers l'Espagne. C'est finalement ce qu'il a fait. Ce n'est qu'après le retour de la Victoria que l'on connaîtra le fin mot de cette désertion. Après une nouvelle hésitation et consultation des équipages, l'escadre reprend sa route et le 28 novembre 1520, elle passe le Cap Deseado et entre dans la Mer du Sud, aussitôt baptisée "*Océan Pacifique*", en cette saison, il était étonnamment calme! (Le détroit de Magellan mesure cinq cent quatre-vingts kilomètres).



Le voyage de Magellan avec les dates de son passage aux différentes escales...

Magellan a-t-il eu raison d'effectuer d'aussi longues escales : cinq mois à San Julian et deux mois au Puerto de Santa Cruz? Oui, contrairement à ce que pensaient ses détracteurs, car ainsi, les navires ont pu être réparés, les équipages ont pu se reposer et grâce à des nourritures prises à terre, notamment des herbes et racines comestibles (genre céleri), bénéficier d'un bon apport en vitamines. (Pendant la remontée du Pacifique, on ne comptera que peu de cas de scorbut). D'autre part, naviguer pendant l'hiver austral eut été hautement périlleux. Néanmoins, la remontée du Pacifique durera trois mois et vingt jours. Les vivres commencent à manquer. Les biscuits sont devenus une poudre innommable, pleine de vers et d'urine de rats, lesquels rats étaient chassés comme le plus précieux des gibiers. Un rat coûtait un demi écu et la demande excédait l'offre! Même le cuir de protection des mâts était cuit et mangé. Deux îles sont enfin en vue mais elles sont inhabitées.

Le 6 mars 1521, les navires parviennent à un autre archipel (12° latitude nord). Les habitants de ces îles, embarqués sur des petits canots, assaillent les navires et volent tout ce qui leur tombe sous la main, y compris, la chaloupe amarrée à la poupe de la Capitane! D'où, une opération de représailles pour récupérer la dite chaloupe : des habitations sont brûlées et les marins affamés font provision de vivres - nécessité fait loi!- Les volés deviennent les voleurs! Ces îles sont baptisées : "*Iles des Voleurs*", elles figurent sous cette appellation sur certaines cartes du 16ème siècle. Plus tard, elles porteront le nom de Mariannes (en l'honneur de Marie d' Autriche, épouse de Philippe IV - principales îles : Guam et Rota, restées espagnoles jusqu'en 1899 - / Territoire américain depuis 1975).

Dix jours encore de navigation et le 16 mars 1521, l'escadre parvient à une île que Pigafetta nomme Zzamal (Samar). Très grande île des Philippines qui s'étend du 10° au 13° de latitude nord. Magellan préfère s'établir dans une île inhabitée (Homonton/Humunu) pour des raisons de sécurité et, aussi, pour permettre à l'équipage exténué de se reposer. Pour remettre ses hommes sur pied, il fait même tuer une truie "*capturée*" dans l'île des Voleurs! Dans les jours qui suivent, des échanges se développent avec les indigènes des îles voisines. Après plusieurs mois de privations, les marins mangent à leur faim. Cependant, Magellan, qui croyait atteindre les Moluques se rend compte que les cartes qui avaient accompagné et motivé le projet de voyage étaient fausses. Il a pris une route de 10° trop au nord. Cette erreur lui vaut la découverte des Philippines... Après sept jours de repos, l'errance à travers les îles continue : Massawa (Massabate?) où Magellan et ses hommes furent très bien accueillis. Ceylan, Bohol et enfin Cebu. Pigafetta raconte : « *Dimanche septième d'avril, à environ midi, nous entrâmes au port de Zzubu... En approchant de la ville principale, le Capitaine Général commanda que toutes les nefs déployassent leurs bannières. Alors nous mîmes les voiles à bas comme on le fait quand on veut combattre et il fit tirer toute l'artillerie ce dont le peuple de ces lieux eut très grand peur.* » Le roi de cette île veut leur faire payer tribut, refus de Magellan. L'exemption du droit de port sera le fait de la crainte des représailles. Finalement les pourparlers de paix se déroulent et l'amitié est scellée : « *A donc le roi leur dit qu'il était content et pour plus grand signe d'amitié qu'il lui envoyât un peu de son sang du bras droit et qu'il ferait de même.* » (page 134) Echange de cadeaux. Le roi et sa suite se convertissent au christianisme. Pour les marins, après de longs mois de privations, c'est une vie paradisiaque! « *Quand un de nos hommes descendait et allait à terre, fût-ce de jour ou de nuit, chacun le conviait à boire et à manger. Leurs mets sont demi cuits et fort salés. Ils boivent souvent et beaucoup et leurs repas durent cinq ou six heures. Et les femmes nous aimaient trop plus que ceux du pays...* » (page 146). Cette période idyllique va se terminer par une tragédie. Dans une île proche de CEBU, l'un des chefs coutumiers ne voulait pas payer tribut au roi chrétien de CEBU. Celui-ci demande l'aide de Magellan, ce dernier, qui s'était montré tout au long de ce voyage intelligent, courageux, parfaitement efficace et lucide va commettre une inconcevable imprudence. Les évènements précédents permettent, peut-être, de trouver une explication qui semble être d'ordre psychologique. Parvenu presque au but de son voyage, le but ultime étant l'archipel des Moluques tout proche. Magellan est envahi par une sorte de mysticisme, de messianisme. Il se croit investi de la haute protection divine, un véritable messager du Christ, à qui rien ne peut arriver et capable même d'accomplir des miracles! Un exemple de cette exaltation mystique : un homme est gravement malade, son entourage multiplie les sacrifices rituels aux idoles "*Alors le Capitaine dit qu'ils brûlassent les idoles et crussent en Jésus-Christ et que si le malade se fait baptiser, soudain il guérirait et que si cela ne fût pas vrai, que sur l'heure, on lui coupât la tête. Le roi répondit qu'il le ferait car, véritablement il croyait en Jésus-Christ. Aussi nous fîmes une procession de la place jusqu'à la maison du malade, le mieux que nous pûmes, là, nous trouvâmes le malade qui ne pouvait parler ni se remuer. Après cela, nous le baptisâmes avec deux femmes qu'il avait et dix demoiselles. Puis le Capitaine lui fit demander comment il se portait, soudain il parla et dit comment, par la grâce de notre Dieu, il allait bien. Ceci fut un très manifeste miracle de notre temps.*" (page 144). C'est donc dans cet état d'exaltation mystique que Magellan propose son aide au roi chrétien de CEBU, persuadé que, par la grâce divine, il est invincible et invulnérable.

Illustration de la bataille de Mactan

Le samedi 27 avril 1524, quarante-neuf hommes armés, dont Magellan lui-même, vont s'opposer à plus d'un millier d'indigènes. "*Arrivés à terre nous les assaillîmes. Ils étaient en trois bandes de plus de mille cinquante personnes. Nous leur tirions de loin force traits. Mais c'était en vain, car ils les recevaient en leurs targes (boucliers) puis sautaient çà et là, de sorte qu'on ne pouvait que les blesser. Et notre artillerie des bateaux était si loin qu'elle ne pouvait nous secourir... Finalement, eux nous repoussaient jusqu'à la rive, notre Capitaine combattant vertueusement (ayant reçu une flèche à la jambe), un indien d'entre eux lui jeta une lance de canne envenimée au visage qui le tua tout raide. Et ils nous pressèrent tant que nous fûmes contraints* de *nous retirer sur nos bateaux et de laisser là le corps du Capitaine Général avec nos autres morts.*" Pigafetta fait ensuite l'éloge funèbre de Magellan : "*Car entre autres vertus, il était le plus constant devant une très grande adversité et grosses affaires que jamais fût autre. En l'art de la mer, il était le plus expert et savant qui fut au monde. Car jamais autre n'avait eu tant d'habileté, de hardiesse ni de savoir pour circuire une fois le monde comme il en avait déjà l'ordre*" (cf. page 168/169). L'indigène qui l'avait tué se nommait Lapulapu, il fut considéré comme un héros sur son île de Mactan. Un monument commémoratif lui est dédié. Certains historiens (Xavier de Castro/ Jocelyne Hamon/ Luis Filipe Thomas : Le Voyage de Magellan 1519-1522) parlent "*d'acte manqué, voire suicidaire*". Nous pensons que l'explication psycho-mystique est plus probable : Magellan s'il eût voulu se suicider, n'aurait pas entraîné quarante-neuf de ses compagnons dans le risque d'un combat aussi inégal et logiquement perdu d'avance. Magellan mort, l'expédition, la mission continuent. Mais sur place, à Cebu, on sait désormais que ces chrétiens, sujets de l'empereur Charles Quint, ne sont pas invincibles et que leur Dieu n'a pas plus de pouvoirs que les idoles coutumières. Deux nouveaux chefs sont choisis : Duarte Barbosa, portugais et Juan Serrao, espagnol. Duarte Barbosa commet l'indélicatesse de maltraiter Henrique, l'esclave malais qui servait d'interprète, auquel Magellan avait promis, par testament, l'affranchissement après sa mort. Celui-ci descend à terre sur ordre de Duarte Barbosa, mais par vengeance trahit ses nouveaux maîtres. Le roi de l'île de Cebu invite à dîner les hommes principaux des navires, vingt-quatre hommes descendent à terre y compris Andrès de San Martin, l'astrologue de Séville et Juan Serrao, le nouveau capitaine. Tous sont massacrés, les navires mettent les voiles et au nord de l'île de Bohol, toute proche de celle de Cebu, on décide de brûler l'un des navires : la Concepcion. Les hommes ne sont plus assez nombreux pour manoeuvrer trois navires. Seuls restent la Victoria et la Trinidad. L'errance, à travers les îles se poursuit. A Borneo (Kalimantan) : réception solennelle par le roi, festivités nautiques, défilés d'éléphants et échanges de cadeaux. Dans l'île de Saranganie (près de Mindanas), deux pilotes connaissant la route des îles Moluques, sont pris de force et embarqués. La navigation se poursuit et le mercredi 6 novembre 1521, l'évènement tant attendu : "*passées ces deux îles, mercredi 6ème de novembre, nous découvrîmes quatre îles élevées au devant à quatorze lieues les deux. Alors le pilote qui nous était demeuré dit que ces quatre îles étaient Moluques. De quoi nous remerciâmes Dieu et par grande joie déchargeâmes toute notre artillerie. Qu'on ne s'étonne pas de notre joie, vu que nous avions été en travaux et périls l'espace de vingt-sept mois, moins deux jours à chercher les Moluques." (page 171)*

La Victoria maintenant commandée par Sebastian del Cano

Le 8 novembre 1521, les navires entrent dans le port de Tidor où ils seront chaleureusement accueillis par le roi Almansor. Echanges de cadeaux rituels. Ils apprennent que Francisco Serrao, l'ami de Magellan, celui qui l'a incité à entreprendre ce voyage, est mort depuis quelques mois.

Un fructueux commerce de troc permet rapidement de remplir les cales des navires des précieuses épices. Après un séjour de rêve dans cette île paradisiaque, le but du voyage atteint, l'heure du retour a sonné. La Victoria est maintenant commandée par Sebastian del Cano, le basque de Guetaria, ancien mutin gracié par Magellan. C'est lui qui retirera les marrons du feu et bénéficiera de la gloire de ce voyage épique. Alors que dans le port de San Julian, comme Juan de Cartagena, il s'était mutiné et préconisait un retour immédiat vers l'Espagne. Par contre, la Trinidad, commandée par Gomes de Espinosa, n'était pas en état de naviguer, il faut décharger le bâtiment et réparer. Plus tard, elle reprendra la mer, par la route du Pacifique (route est), en mettant le cap sur Panama, territoire espagnol, au travers duquel, on pouvait transborder les marchandises et au travers de l'isthme, atteindre la mer des Caraïbes où abondaient régulièrement des navires espagnols. Malheureusement, après une longue errance dans le Pacifique, ce navire sera contraint de revenir aux Moluques. De nombreuses victimes. Antonio de Brito, capitaine portugais, chargé de construire une forteresse à Ternate (Moluques) fait prisonniers les survivants de La Trinidad et saisit le navire.

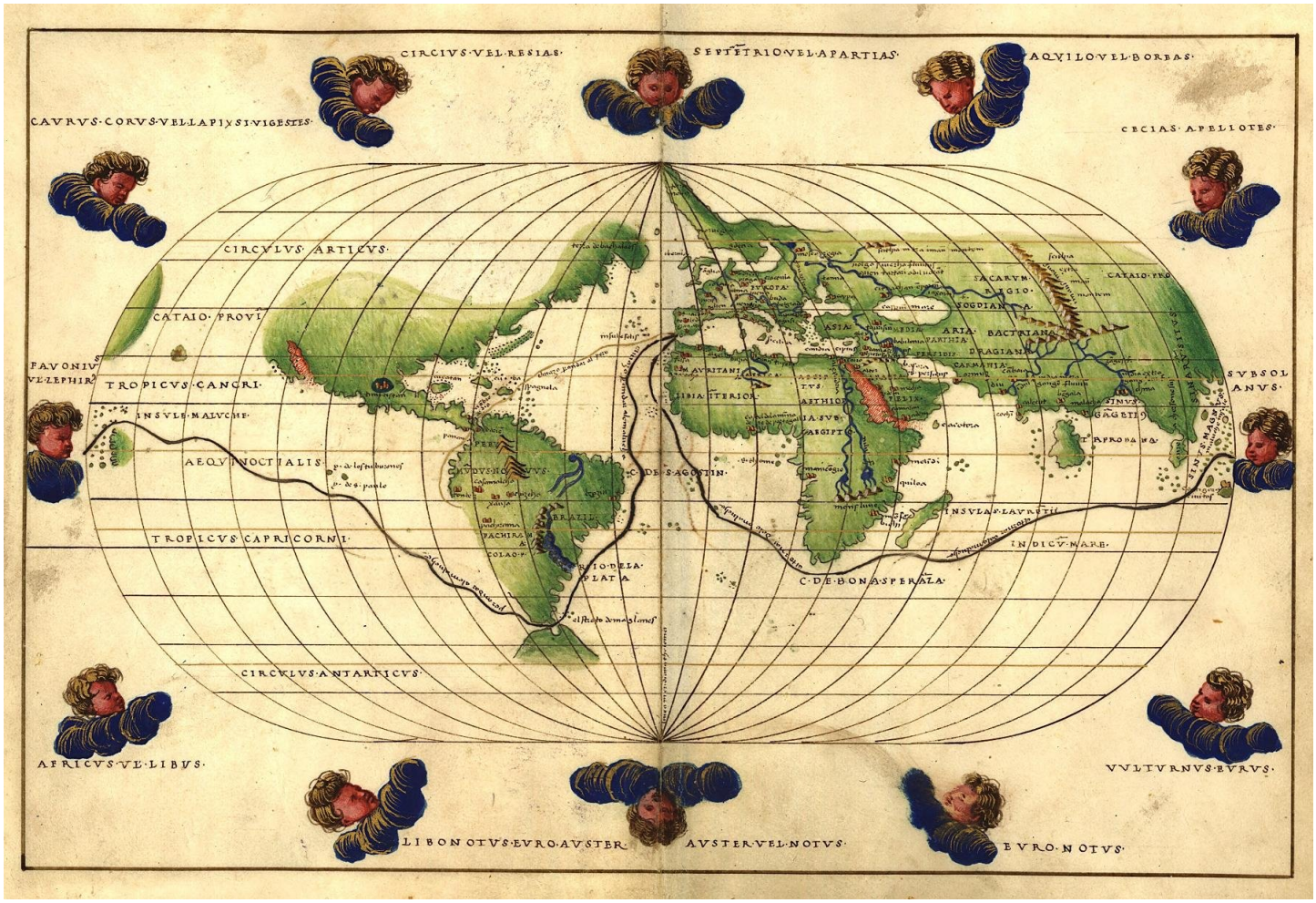
Réplique du navire Victoria

La Victoria reprend la mer le 21 décembre 1521, (soixante hommes à bord : quarante-sept européens et treize Moluques avec un chargement composé essentiellement de girofle. Au lieu de revenir par l'itinéraire de l'aller (traversée du Pacifique et détroit de Magellan), ce que prévoyaient les ordonnances royales, elle met le cap sur le sud de l'Afrique, la route habituelle des portugais. Les adieux entre les marins de la Victoria et ceux de la Trinidad, restés aux Moluques, furent émouvants. Selon Pigafetta, les voiles portaient une croix de Saint Jacques, en Galice, avec l'inscription : "*Ceste est la figure de Notre Bonne Adventure*" (page 188). Deux pilotes sont montés à bord pour les guider au travers de cette forêt d'îles, le golfe du Bengale et l'Inde.

La Victoria prend une direction sud-ouest en direction du Cap de Bonne Espérance. Après quelques semaines : problème de vivres, faute d'être insuffisamment salée, toute la viande embarquée commence à pourrir, il ne reste que du riz et de l'eau. Certains marins, craignant la famine, voudraient interrompre le voyage au Mozambique mais la plupart "*plus désireux de leur honneur que de leur propre vie, décidèrent que, vifs ou morts, ils voulaient aller en Espagne*."

Le Cap de Bonne Espérance est franchi, le 6 mai 1522. Encore deux mois de navigation avec un cap nord (vingt-et-un hommes moururent, aussitôt jetés à la mer). Le 9 juillet 1522 : escale forcée à Santiago (archipel du Cap Vert, territoire portugais). La chaloupe est envoyée à terre pour avoir des vivres, sous prétexte d'une avarie, du riz est ainsi obtenu. A la troisième chaloupe, l'un des hommes fut trop bavard : treize marins sont fait prisonniers. Le navire met aussitôt la voile, pour échapper aux poursuivants portugais. C'est au cours de cette escale forcée, au Cap Vert, que les marins avaient appris que la date du jour était le jeudi et non le mercredi, comme ils le croyaient : "*moi qui étais toujours sain, avais écrit sans aucune interruption chaque jour. Mais, comme il nous fut dit depuis, il n'y avait point de faute car nous avions toujours fait notre voyage par l'Occident et retourné au même lieu de départ, comme fait le soleil, alors le long voyage avait emporté l'avantage de vingt-quatre heures comme clairement se voit.*"(Pigafetta page 217). Encore deux mois de souffrances et enfin, ils aperçoivent la terre et la Patrie : San Lucar de Barrameda, la remontée du Guadalquivir et le 8 septembre 1522, la tour de la Giralda de Séville apparaît. "*Nous boutâmes l'ancre près du môle de Séville et nous déchargeâmes toute l'artillerie. Et le mardi, nous tous en chemise et pieds nus, allâmes, chacun une torche à la main, visiter le lieu de Sainte Marie de la Victoire et celui de Sainte Marie de l'Antique.*"(Pigafetta)

Sur les deux cent trente-sept hommes présents au départ, un total de trente-six rescapés : dix-huit sur la Victoria, treize personnes au Cap Vert et quatre survivants de la Trinidad restés aux Moluques qui seront libérés après l'intervention de Charles Quint. Ce fut le lourd tribut à payer à la mer! Mais les fonctionnaires de la Casa de Contratacion de Séville se réjouirent, la cargaison couvrait largement la somme investie : huit millions de maravédis! Pour eux c'était l'essentiel! Mais à quel prix fallait-il estimer la perte des vies humaines?



Voyage de Magellan - Atlas nautique de Battista Agnese, 1543

Epilogue

Après une rencontre préalable luso-espagnole à Elvas-Badajoz, en mai 1524, la question de la localisation des Moluques, géographiquement et diplomatiquement parlant, ne sera réglée qu'au Traité de Zarragoza, le 23 avril 1529. L'Espagne renonce aux Moluques moyennant une compensation financière de trois cent cinquante mille ducats. En échange, les Philippines restent accessibles aux espagnols, au titre de la première conquête.

Mais où se situent exactement les Moluques? La cartographie moderne permet de résoudre cette énigme insoluble au 16ème siècle, faute de savoir calculer, scientifiquement la longitude. Cependant, Magellan et le cosmographe Rui Faleiro, par la méthode de l'estime, ne s'étaient trompés que de 2% (7°43) sur la position réelle de l'antéméridien de Tordésillas qui se situe exactement à 132°32'(longitude est). Cette estimation, en l'absence d'instruments, est en elle-même un exploit.

Bibliographie sommaire

Sources :

PIGAFETTA Antonio : Relation du premier voyage autour du Monde de Magellan (1519-1522). Diverses éditions (Union générale d'éditions - Paris 1964)
Tallandier : Edition organisée et annotée par Léonce PEILLARD (La Bibliothèque Nationale de Paris conserve trois manuscrits d'origines diverses (n° 5650 / 24224 / 7168-33)
NAVARRETE Fernandez de... : Colecion de Viajes(t.IV) (Francisco Albo / Maximilien Transylvain / Anonymes) Anonymes : Relation du pilote génois / Récit recueilli par Fernando Oliveyra, auprès d'un compagnon de Magellan (Bibliothèque Universitaire de Leiden). Edition diplomatique et traduction par Pierre Valière - Paris 1976.

Sources indirectes et ouvrages imprimés :

ALBUQUERQUE Luis : Introduçao a Historia dos descobrimentos Coimbra 1962 -
ALMEIDA Lima : A viagem de Fernao de Magelhaes (ed. Lisboa 1922)
ARGENSOLA Leon de : Conquista de las islas Malucos(ed. Madrid 1603)
BARBOSA Duarte : Livro em que da relaçao do que viu e ouviu no Oriente (Ed. Lisboa 1946)
BARBAULT (J.M.) : Magellan - (Ed. Paris 1997)
BARROS Joao de : Asia (Ed. Lisboa 1563)
BARROS ARANA Diego : Vida de Magallane (Ed. Santiago de Chile 1864)
CASTANHEDA (F. Lopes) : Historia de descobrimentos e conquista das Indias (Ed. Coimbra 1554)
CASTRO (Xavier de), HAMON Jocelyne, THOMAS Luis : Le Voyage de Magellan (Ed. Paris 2010)
CORREIA Gaspar : Lendas da India (Ed. Lisboa 1858-1866)
CORTESAO Armando : Cartografia e Cartografos portugueses (15ème / 16ème siècles)
DENUCE Jean : Magellan. La question des Molluques (Ed. Bruxelles 1911)
FARIA e SOUSA Manuel : Asia Portuguesa (Ed. Lisboa 1666)
FONTURA DA COSTA : A Marinharia dos descobrimentos (Ed. Lisboa 1939)
GOIS Damiao de : Cronica de Felissimo D. Manuel
GOMARA (F. Lopez de) : Historia General de las Indias (Ed. Madrid 1553)
MALLAT : Les Philippines (Ed.Paris 1846)
MEDINA (José Toribio) : El descubrimiento del oceano Pacifico (Ed. S. de Chile1920)
MOLLAT Michel : Le navire et l'économie maritime (Ed. Paris 1957)
PEILLARD Léonce : Magellan (Ed. Paris 1948)
QUEIROZ VELLOSO : Fernao de Magalhanes (Ed. Lisboa 1938)
RONCIERE : Histoire de la découverte de la Terre (Ed. Paris 1938)

Quelques liens pour approfondir vos connaissances :

Wikipédia - Fernand de Magellan

Wikipédia - Traité de Tordesillas

Youtube - Vidéo sur les grands explorateurs - Magellan

Youtube - Vidéo "Le dessous des cartes" : les cartes de Magellan

Magellan - Le premier tour du monde

Histoire à la carte - Le voyage de Magellan 1519-1522 (animation)

Site perso - Magellan

Histoire du monde - Fernand de Magellan

Wikipédia – Magellan (dérivés du nom "*Magellan*")